

Magasinet Bus

Onsdag 22. november 2017 - nummer 11 - 5. årgang

Kald mig bare vognmand

Læs mere side 44 - 47

Myldretidstrafikken

er fyldt med personbiler

Læs mere side 55

Trondheim skal have

franske el-busser

Læs mere side 24

Busmesse var helt elektrisk - næsten

Læs mere side 28 - 29

DSB mærker konkurrencen
fra vejtransporten

Læs mere side 6

Flere og flere passagerer
tager fjernbusserne

Læs mere side 5

Chauffør kørte fra Kaos til Keolis

Læs mere side 12

Den bæredygtige fremtid er på vej, men...

Midt i oktober kunne europæiske busfolk drage til den belgiske by, Kortrijk, og se det nyeste inden for bustransport. Både busser til kollektiv transport i byer, i byområder og regionalt - og busser til lange ture på turistklasse eller det, der er højere.

Som vi skriver om busmessen, så var den helt elektrisk. Både bogstaveligt talt og så helt elektrisk for at vise, hvordan fælles transport - uanset om den sker i offentlige systemer, eller i private - kan bære sig selv ind i fremtiden på en miljømæssig holdbar måde.

Messen i Kortrijk viste klart, at busproducenterne både kan og tror på en kørende fremtid, der baserer sig på elmotorer, suppleret med hybridbusser, gasbusser og så højeffektive dieselbusser til lang fart.

I sidste uge deltog Magasinet Bus i et seminar i Energiens Hus på Frederiksberg, hvor emnet var gas i tung transport. Gas er bedre end dieselolie, når det gælder CO₂-udslip. Og biogas er rigtigt fint og en god løsning. Biogas kan også bruges til oplagring af energi fra sol- og vindkraftanlæg.

Som indlægsholderne på seminaret i Energiens Hus pegede på, er fremtiden ikke et valg mellem den ene eller den anden løsning - men et samspil af mange forskellige bæredygtige løsninger.

Både messen i Kortrijk og seminaret i København understregede, at de bæredygtige løsninger ligger ude på vejen mod fremtiden. Og de er ikke ret langt væk. Ingeniører verden over har løsningerne klar. Busproducenter verden over er også klar til at sætte gang i produktionen af eksempelvis busser med el-motorer. Leverandører verden over er klar til at levere de anlæg, der skal bære energien frem til motorerne - ladestationer til batterier, tankstationer til brinttanke, tanke til biogastanke og anlæg med bæredygtig flydende diesel- eller benzinlignende brændstof.

Hvorfor så et men i overskriften?

Jo, for det meste - for ikke at sige det hele - afhænger af, om den politiske vilje og det politiske mod er til stede.

Nogle gange er det godt at være de første - andre gange er det ok at ligge lidt tilbage i feltet. Men politikerne, der har flertallet, behøver ikke at ligge så langt tilbage på transportområdet, at de falder helt tilbage, hvor de kun kan se skyggen af de andre.

Med klimatopmødet i Bonn i begyndelsen af november i tankerne er der håb for fremtiden - hvis politikerne vil. Det ser ud til, at de vil i Kina...

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.

CROSSWAY

DRIVKRAFTEN I DIN VIRKSOMHED



ALSIDIGHED

- 3 nye optimerede længder, 10,8, 12 og 13m og 5 versioner, herunder Low Entry
- Et bredt udvalg af sædelayouts på op til 63 pladser

PRODUKTIVITET

- Best-in-class samlede driftsomkostninger
- Nem opretholdelse og længere serviceintervaller

TEKNOLOGI

- Patenterede HI-SCR motorer uden regenerering
- LED-teknologi for inde- og udebelysning

KVALITET

- Over 80 års erfaring med busproduktion
- Høj pålidelighed og fremragende kvalitet til prisforhold

Kontakt os for at høre mere:



IVECO BUS

Your partner for sustainable transport

Visa udvikler betalingssystem til kollektiv trafik

Visa samarbejder med Transport For London om en test af den nye koncept Visa Global Transit Solutions

Visa har lanceret Visa Global Transit Solutions – et nyt program designet til at gøre det lettere at bruge debet-, kredit-, og forudbetalte kort til at købe billetter eller bruge på kortlæsere i bussen for at skabe en hurtigere og mere behagelig oplevelse for brugere af offentlig transport overalt.

- Visa er den bedste måde at betale på og modtage betaling med uanset sted og enhed. Vi ønsker at gøre transportoplevelsen hurtigere, lettere og sikrere for alle uanset om man kører i bil, flyver på ferie eller tager offentlig transport på arbejde, siger Michael Lemberger, produktchef hos Visa Europa og fortsætter:

- Visa har indgået et vigtigt partnerskab med Transport for London (TfL). Vi bruger nu den ekspertise, der har lagt fundamentet for mere end en milliard kontaktløse rejser med Transport of London, til at hjælpe udbydere af offentlig transport over hele verden med at skifte kontanter og billetter ud med kontaktløs betaling i busser og tog.

- Vi arbejder hårdt på at gøre den offentlige transport i London let for alle. Udvikling af kontaktløs betaling har været en stor del af dette. Mere end 40 procent af de rejser, som man betaler på farten, betales nu ved hjælp af kontaktløse kort eller mobilenheder. Derudover har kort fra over 100 lande allerede brugt vores system, siger Shashi Verma, Chief Technology Officer hos TfL og fortsætter:

- Forudsætningen var mange ændringer i måden betalingsindustrien arbejdede på, inklusiv at oprette nye betalingsregler, der kunne indføres globalt. Hvis vi ikke arbejdede sammen i et partnerskab, ville vi ikke have oplevet de enorme kundefordele kontaktløst billetsalg har givet i London.

Visa i gang med at starte dialog med danske transport-systemudbydere for at undersøge mulighederne i Danmark.



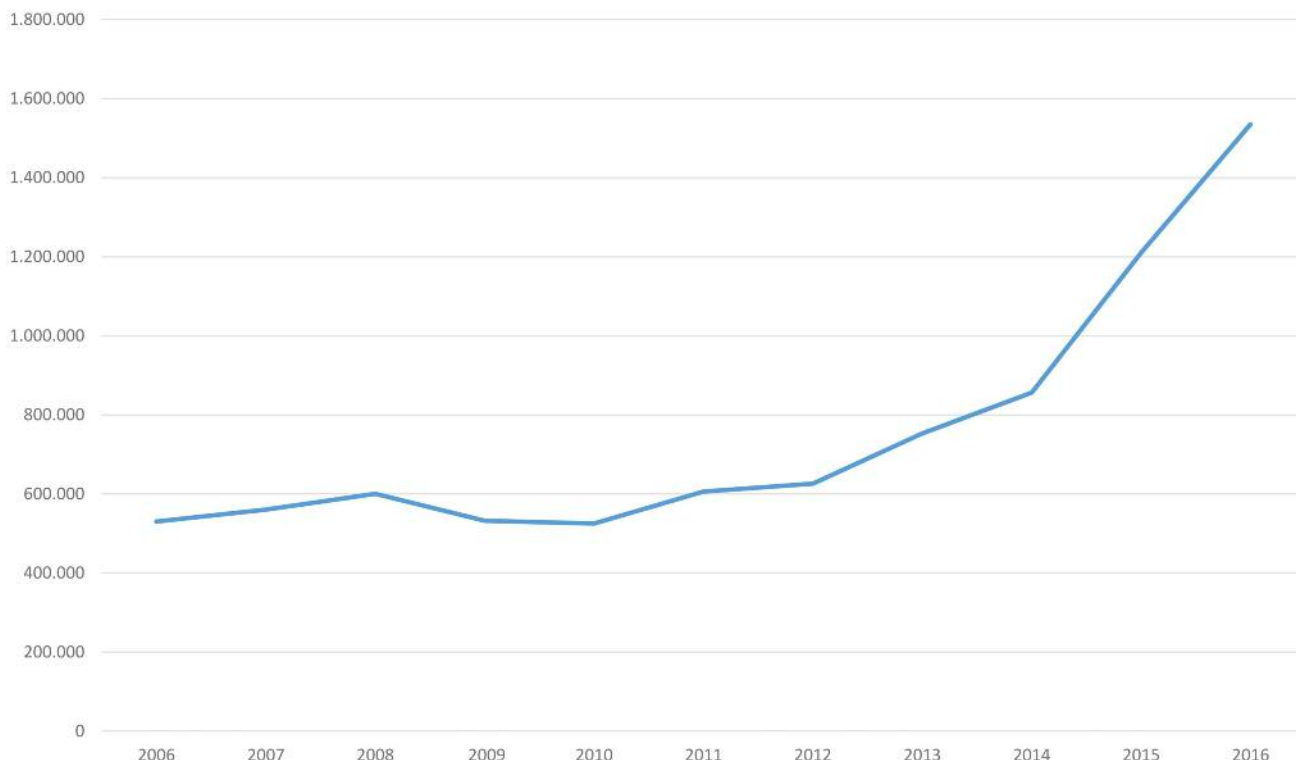
Få transportnyheder dagligt
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

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

Kollektiv trafik

Antal passagerer i fjernbusser



Flere og flere passagerer tager fjernbusserne

Antallet af fjernbuspassagerer er vokset markant de seneste år. Sidste år rejste godt 1,5 millioner mennesker med fjernbusserne i Danmark. Det er en fordobling siden 2013, hvor passagertallet lå på 753.000

Trafikstyrelsen oplyser, at der er tale om en stigning på 25 procent i forhold til året før, hvor tallet var på 1.210.000 passagerer. Fjernbusserne er kørt markant frem siden 2012-2013. I årene 2006 til 2011 lå antallet af passagerer med fjernbusserne på mellem 525.000 og 606.000.

Udover en stigning af passagertallet blev 2016 også et år, hvor der åbnede mange nye ruter - eksempelvis en rute mellem København og Langeland, hvor det ikke tidligere har været muligt at rejse direkte.

Udviklingen med nye fjernbusruter har betydet et stigende passagertal i busserne,.

De fleste passagerer tager med busserne, der kører mellem København og de større jyske byer som Aarhus, Ålborg, Esbjerg, Viborg og Sønderborg, ruten mellem København og Bornholm, samt ruten mellem Frederikshavn og Esbjerg.

Det er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som godkender fjernbuskørsel i Danmark. For at opnå en godkendelse kræver det, at den pågældende busrute enten strækker sig over mere end to trafikselskabers områder, over mere end området for trafikselskabet på Sjælland og øerne eller over mere end Bornholms Regionskommunes område. Dermed supplerer fjernbuskørslen den kollektive trafik, der drives af de regionale trafikselskaber.



DSB mærker konkurrencen fra vejtransporten

I årets første ni måneder har DSB oplevet et fald på to procent i antal rejser i forhold til samme periode sidste år. Faldet skyldes først og fremmest et fald i antal rejser i S-togene, som følge af en række omfattende sporarbejder samt de løbende arbejder med det nye signalsystem. En skærpet konkurrencesituation på trafikken mellem Øst- og Vestdanmark har også haft en negativ indflydelse på passagertallets udvikling

DSB peger i sin kvartalsrapport på, at antal passagerer i DSB's fjern- og regionaltog ikke er vokset i det forventede omfang. Trafikvæksten mellem øst og vest er især sket på vejene. DSB peger i den forbindelse på, at nedsættelsen af broafgiften over Storebælt med 25 procent, som VLAK-Regeringen besluttede med støtte fra Dansk Folkeparti, vil skærpe konkurrencen yderligere. DSB kan også notere en øget konkurrence fra busser og samkørselstjenester.

49-årig sprøjtede med peberspray i bussen

Onsdag 1. november omkring klokke tyve minutter i elleve fik en del buspassagerer i Aarhus røde øjne og hoste, da en 49-årig mand bagest i bussen sad og sprøjtede med peberspray ud i luften

Chaufføren i bussen troede først, at passagerens hoste skyldtes en fejl i bussen, så han tilkaldte assistance hos busoperatøren Aarhus Sporveje. Mandskab herfra kunne dog umiddelbart ikke finde noget galt med bussen, og da det gik op for chaufføren, at buspassagerens røde øjne og hoste skyldtes peberspray. Politiet blev tilkaldt, og politifolkene anholdt den 49-årige mand og sigtede ham for at overtræde våbenloven.

Flere forsinkelser i signalsystem rammer togdriften i Nordjylland

DSB stopper helt med at køre tog i Vendsyssel med udgangen af 2018, og de planlagte udvidelser af den regionale togekørsel i Himmerland må udskydes. Det er resultatet af den udmelding, som transportministeren kom med efter et møde om flere forsinkelser i udrulning af det nye landsdækkende signalsystem, ERTMS

Regionsrådet i Nordjylland betegner det som yderst kritisabelt, at der endnu en gang ændres i de forudsætninger, der var grundlag for aftalen om, at Region Nordjylland skulle overtage den regionale togdrift i Nordjylland, og hvor Nordjyske Jernbaner har investeret i nye tog.

- Det er brand ærgerligt, at det forsinkede signalsystem nu rammer de nordjyske togpassagerer på den her måde. Fra Regionsrådets side vil vi til gengæld gøre alt hvad vi selv kan for at sikre, at borgerne i Vendsyssel tilgodeses bedst muligt inden for de ændrede rammer, vi stilles i udsigt, siger regionsrådsformand Ulla Astman (S).



Det fremtidige signalsystem forventes først udrullet i hele landet i 2024, men det vil dog blive taget i brug i Vendsyssel allerede fra 2019, som det første sted - dog uden DSB, som modsat Nordjyske Jernbaner ikke vil være klar til at håndtere det nye signalsystem i alle deres tog. Derfor bliver det Nordjyske Jernbaner, der skal levere al togekørsel i Vendsyssel.

Det er en udvikling, som kommer bag på Regionsrådet i Nordjylland, som siden 6. august sammen med Nordjyllands Trafikselskab og Nordjyske Jernbaner har stået for den regionale togdrift i regionen fra Skørping i Himmerland og nord på til Hjørring/Hirtshals og Frederikshavn/Skagen.

- Det har været en meget central del af vores aftale med Transportministeriet, at der fortsat skulle køre lyntog til Frederikshavn. Men det kan desværre ikke lade sig gøre fra slutningen af næste år, har vi nu pludseligt fået at vide, siger Ulla Astman.

Den nuværende aftale med Transportministeriet sikrer i øjeblikket seks daglige lyntog til Frederikshavn, og det er disse tog, som fra 2019 vil blive erstattet med tog fra Nordjyske Jernbaner. Det vil betyde, at alle passagerer skal skifte i Aalborg.

Region Nordjylland havde også set frem til væsentlige udvidelser af den regionale togekørsel i takt med udrulningen af det nye signalsystem. Men med den nye melding fra Transportministeriet må disse udvidelser udskydes til 2024. Det drejer sig blandt andet om udvidet kørsel i Himmerland fra ét til to tog i timen mellem Skørping og Aalborg samt ønsket om at forlænge den regionale togekørsel til Hobro.



Broelementet vejer 100 ton

I den kommende weekend når byggeriet af Køge Nord Station en milepæl, når første etape til den 225 meter lange, nye gangbro går i gang. Her skal det første brofag, der vejer over 100 ton, skal løftes på plads af tre kraner over S-banen, som vil være spærret for togtrafik

Broelementet er det første af i alt seks elementer, der hver vejer over 100 ton. Elementerne skal løftes på plads til gangbroen, der bygges henover S-banen, Køge Bugt Motorvejen og de nye jernbanespor på den nye højhastighedsjernbane mellem Ringsted og København.

- Det har været et stort planlægnings- og koordinationsarbejde, men nu er vi endelig klar til at indlede montagearbejdet, hvor vi hejser første element til den nye gangbro på plads ved Køge Nord Station. Gangbroen er en central del af Køge Nord Station, siger Kristian Hoffmann, der er byggeleder hos Banedanmark.

Han mener, at broen bliver et vartegn for området, når den står færdig.

- Det er altid spændende at se dansk infrastruktur tage form og udvikle sig, og denne enorme og særdeles betydningsfulde brokonstruktion er absolut ingen undtagelse, siger Kim Bringsjord, divisionschef fra Bladt Industries.

- Vi er meget stolte over at have nået denne milepæl i projektet. Der har været en god fælles indsats fra alle parter, siger han videre.

Kollektiv trafik

De resterende to etaper, hvor de sidste fem broelementer monteres, forventes at foregå senere på efteråret. Her vil motorvejsbanerne på skift være lukket for trafik, imens de tonstunge elementer løftes på plads over vejbanerne.

Fra december næste år skal gangbroen gøre det muligt at skifte mellem S-banen på den sydlige side af Køge Bugt Motorvejen og den nye bane mellem København og Ringsted på den nordlige side af motorvejen. Gangbroen strækker sig over S-banen, Køge Bugt Motorvejen samt den nye bane mellem København og Ringsted.

Fakta om Køge Nord Stations gangbro

- Gangbroen består af i alt seks stålelementer og bliver 225 meter lang
- Stålelementerne er i gennemsnit 10 meter brede og 40 meter lange, måler knap 3 meter i højden og vejer mellem 108 og 144 ton
- Gangbroen kommer med elevatorer og rulletrapper til at bestå af ca. 1.000 ton stål
- Stationen er designet af COBE og Dissing+Weitling i samarbejde med COWI
- Køge Nord Station bliver en ny port til København for de 100.000 dagligt passerende, og et vigtigt skridt på vejen for de på sigt over 8.000 daglige brugere
- Anlægget af Køge Nord Station omfatter den 225 meter lange gangbro med dertilhørende rulletrapper, trapper og elevatorer samt perroner på fjernbane og S-bane. Dertil bygges et stort Parkér og Rejs-anlæg ved stationen
- Byggeriet blev påbegyndt i juli 2016 og stationen åbner i forbindelse med åbningen af Den nye bane København-Ringsted i slutningen af 2018

Midttrafik sætter ny dato for køreplansskift i Aarhus

Midttrafik har i samarbejde med Aarhus Kommune besluttet, at Aarhus bybusser skifter køreplaner 17. december. De nye buskøreplaner er tilpasset Letbanen, som Aarhus Letbane forventer kan åbne på den indre strækning Aarhus H - Aarhus Universitetshospital inden 26. november

Den dato er tidligere meldt ud som dato for bybussernes køreplansskift, men bybussernes skifte rykkes til 17. december, for at give den forsinkede letbane en indkøringsperiode, hvor kunderne er sikret kollektiv transport på strækningen.

Der kommer ingen ændringer i natbybussernes køreplaner.

Buspassagerer oplever servicen som bedre

Et to-dages kursus i service og et stærkere fokus på kundens oplevelser har givet resultat. Det viser den årlige undersøgelse af kundernes tilfredshed med trafikskabet Sydtrafik, der står for den kollektive bustransport i Syd- og Sønderjylland. Ifølge undersøgelsen er klagerne over buschaufførerne er faldet, mens tilfredsheden med servicen er steget

Sydtrafik har i år sendt alle sine buschauffører på et to-dages kursus, hvor kundernes forventninger, god kundeservice og den rigtige indstilling blev vendt og drejet.

- Vi har halveret antal af klager over chaufførerne i forhold til sidste år på samme tid. Og samtidig ser vi i dette års måling af tilfredshed, at chaufførerne scorer højere end nogensinde før, siger Lars Berg, der er direktør for Sydtrafik.

- Det beviser, at vi valgte rigtigt, da vi satsede på et kursus til alle chaufførerne. Chaufførerne kan nu vende en halvdårlig situation til en god, og det betyder rigtig meget for kunderne. Derfor er jeg glad for, at vi får et så positivt resultat, selvom alle chauffører ikke har gennemført kurset endnu, siger direktøren videre.

Den generelle tilfredshed er fortsat høj

Sydtrafik kan også glæde sig over, at kunderne fortsat er godt tilfredse med deres bustur. Over de sidste fem år svarer mellem 88 og 90 procent af kunderne, at de er enten tilfredse eller meget tilfredse med deres bustur. Men der er dog sket et lille fald i 2017.

- Vi har set fremgang over de seneste fem år, men i år tager vi så et lillebitte dyk. Vi ligger dog stadig ret stabilt på en stor andel tilfredse kunder, og det kan jeg kun glæde mig over, siger Jette Lauridsen, der er afdelingschef i Kunde og Marked hos Sydtrafik.

- Vi er ambitiøse, og vi vil gerne gå forrest i kampen for offentlig transport, som fokuserer på kunderne. Derfor har vi fortsat et mål om at øge kundernes tilfredshed til 92 procent, tilføjer hun.

Ser man generelt på tilfredsheden med Sydtrafik, så er der nogen områder, hvor Sydtrafik ikke direkte kan ændre på tingene, og andre hvor de kan. Flere afgang og kortere ture, som er topscorere på ønskede ændringer, afhænger af kommunernes økonomi og prioritering, mens forsinkelser og chaufførens adfærd er noget, som Sydtrafik selv påvirker. Derfor holder Sydtrafik fortsat fokus på netop de områder.

- Chaufførerne er et eksempel på, at vi kan forbedre os direkte. Et andet eksempel er forsinkelserne, som vi kan mindske, når vi justerer køreplanerne. Og ved en forsinkelse er information meget ofte det vigtigste. Det forbedrer vi i 2018, når vi opsætter infotavler på centrale steder med realtid, som viser præcis, hvornår bussen kommer frem, siger Jette Lauridsen og tilføjer:

- Realtidstavlerne kan vi også bruge i samarbejde med kommunerne og regionen til at sikre den rette mængde køretid.



Fakta om tilfredsheden med Sydtrafik

Fra 88 procent til 92 procent i 2018

Sydtrafik har en klar målsætning om stigende tilfredshed. Den skal nå 92 procent i 2018. Det er et af målene i den trafikplan, som bestyrelsen for Sydtrafik styrer efter indtil 2018

Halvering i klager over chaufførerne i 2017

I årets første seks måneder var der intet fald i antallet af klager, når man sammenligner med året før. Men efterhånden som flere og flere chauffører har været på kursus, så skete der noget i statistikken. Antallet af klager over chaufførerne faldt med 42 procent i tredje kvartal i år sammenlignet med tredje kvartal sidste år. Antallet af klager faldt fra 120 i 2016 til 69 i 2017

Undersøgelsens konklusioner i udvalgt

Analysebureauet Epinion har lavet undersøgelsen for Sydtrafik. Epinion har spurgt 1.075 personer i ugerne 38 til 40, og passagererne udgør et repræsentativt udsnit fra by- og regionalbusser i hele Sydtrafik's område. Hele undersøgelsen findes på sydtrafik.dk under "Om Sydtrafik".

Den generelle tilfredshed år for år

- 2017 - 88 procent, heraf har 33 procent svaret meget tilfredse, 55 procent tilfredse
- 2016 - 90 procent, heraf har 42 procent svaret meget tilfredse, 48 procent tilfredse
- 2015 - 89 procent, heraf har 38 procent svaret meget tilfredse, 51 procent tilfredse
- 2014 - 88 procent, heraf har 35 procent svaret meget tilfredse, 53 procent tilfredse
- 2013 - 88 procent, heraf har 25 procent svaret meget tilfredse, 63 procent tilfredse

Top 3: Hvad synes de tilfredse kunder rigtig godt om?

- Turen er afslappende og behagelig
- Ruten passer godt til mit behov
- Bussen kommer og kører til tiden

Top 3: Hvad skal forbedres for de utilfredse kunder?

- Flere afgang
- Færre forsinkelser
- Kortere ture

Hvordan bedømmer kunderne de enkelte områder (indeks 100)

- Chaufførens kundeservice 87/100
- Den indvendige rengøring 80/100
- Bussen udvendige rengøring og vedligeholdelse 82/100
- Antallet af ledige pladser i bussen 80/100
- Chaufførens kørsel 87/100
- Overholdelse af køreplanen 83/100
- Støjniveauet i bussen 72/100
- Indeklimaet i bussen 74/100



Chauffør kørte fra Kaos til Keolis

Det såkaldte Arabiske forår startede i 2011 med at en tunesisk gadehandler i protest mod den stedlige korruption satte ild til sig selv. Det blev bogstaveligt talt gnisten som satte store dele af den arabiske verden i brand. Protesterne var rettet mod de ofte diktatoriske regimer, arbejdsløshed, udbredt korruption med faldende levestandard, og fattigdom til følge. Et af kravene fra befolkningen var blandt andet, at man ville indføre en form for demokrati, hvilket man jo ikke er så forvænt med på de kanter

Af Rolf Brems, buschauffør, gæsteskribent hos Magasinet Bus

For Syriens vedkommende opstod der en masse fraktioner mod Assad-styret, de såkaldte oprørere. Befolkningen i Syrien har - eller havde – efter at Bashar al-Assad overtog magten efter sin far i år 2000, ellers en regering som bekæmpede korruption, indførte en vis grad af ytringsfrihed, og søgte gode relationer til den vestlige verden. Med Iraks kollaps og mangel på ledelse opstod der her en grobund for forskellige fraktioner af oprørsgrupper. En af de mest kendte, Isis, kunne så i det ledelsesmæssige vakuum, hyre utilfredse unge til at kæmpe for et kalifat efter et streng og fundamentalistisk forbillede.

Kollektiv trafik

Det bredte sig til Syrien, hvor Isis indtog store områder og mange byer, som blev til rene krigszoner. Mange måtte flygte til andre dele af landet, nabolande eller tage den stor tur op gennem Europa. Én af dem, som valgte at tage den lange tur, er Ahmad Mohammad Baker.

Ahmad endte i Odense

Jeg er på besøg hos ham og hans familie i Bolbro i det vestlige Odense. Ahmad er under uddannelse i et IGU (Integrations Grund Uddannelsen), som er en to-årig uddannelse, der lægger vægt på læring af sprog og en kompetencegivende uddannelse. Det har givet ham et buskørekort, og han er netop blevet færdig med indøvelsen af ruter og billetsystemer hos Keolis, som kører bybusser for FynBus i Odense.

Arbejds-mæssigt er det et stort spring. I Syrien arbejdede Ahmad i et af de to store teleselskaber, som sælger af mobiltelefoner. Her havde han ansvaret for salget af telefoner og simkort til butikkerne.

Men borgerkrigen ændrede alt og sendte mere end 10 millioner mennesker på flugt - heraf 4 millioner til udlandet. I 2015 så vi, hvordan flygtningestrømme søgte mod nord, og gik bogstaveligt talt på motorvejene. En borgerkrig på ord opstod i den danske befolkning, hvor tilhængere og modstandere af flygtningepolitikken satte sindene i kog. Det fæg med ord som velfærdsflygtninge, racister og naive venligboere.

Ahmads historie

Men Ahmad er helt klar i mælet og fortæller sin historie:

- Jeg er en ud af seks søskende. Vi boede i Damaskus, hvor min far var købmand og havde en god forretning, mens min mor gik hjemme. Vi fik alle sammen en god skoleuddannelse, hvad der svarer til en studentereksamen, det vil sige 12 år i skole. Jeg har altid haft arbejde, og jeg tjente godt, havde bil og købte faktisk lige inden urolighederne begyndte, en stor lejlighed på 200 kvadratmeter.

Hans kone Naijlai skænker arabisk kaffe op og byder på hjemmelavede kager. Ahmad fortsætter:

- Og spørger du mig, mener jeg, at Syrien op til krigen blev et bedre og bedre sted at bo. Velstanden voksede generelt efter min mening, så jeg havde absolut ingen intentioner om at skulle forlade mit land.

Men i 2013 og 2014 begyndte tingene at ændre sig. Skyderierne tog til, granater slog ned tilfældige steder i byen, og det at tage på arbejde blev livsfarligt. Ahmads bror blev ramt af en snigskyttes kugle i hovedet, men det var heldigvis kun var et strejfsår. Ahmad viser et billede af broderens sår på sin mobil.

Dagligdagen blev i 2014 en kamp om overlevelse, samfundet brød sammen og arbejdet ligeså. Samtidig var der et pres på mændene om at skulle deltage i krigen. Men som Ahmad siger: "Hvem var fjenden..?"

Der var forskellige oprørs- og militærgrupper, regeringstro tropper og Isis. Alle ville de tvinge mænd i en eller anden uniform.

- Til sidst var der ingen anden udvej end flugt, fortæller Ahmad og fortsætter:

-Jeg begyndte at planlægge turen, fik taget afsked med venner og bekendte, og til sidst med konen og vores dengang to-årige datter. Jeg betalte 1.000 dollar for at blive smuglet ind i nabolandet Libanon. Det tog en tre-fire timer, mest på grund af trafikken og sikre omveje, for det ligger kun en lille times kørsel fra Damaskus.

Vej til Grækenland

I Libanon købte Ahmad en billet til Istanbul i Tyrkiet. En tur uden dramatik - og med et telefonnummer i bagagen hjemmefra på nogle menneskesmuglere var Ahmad nu rimelig optimistisk. Ahmad fortæller videre:

Kollektiv trafik

- I Istanbul er der en meget velorganiseret menneskesmuglerindustri. For 1.500 dollar kunne de sejle os til en græsk ø. Vi blev installeret syv mand i en lejlighed, prisen var 1.000 kroner pr dag, og der skulle vi bare vente. Hver dag kom der så en person og hentede nogle af os. Nye kom til, og efter tre dage var det min tur. Jeg blev hentet i en lille bus, og sammen med en 8-10 andre blev jeg fragtet i en absolut ikke komfortabel bus. Vi var stuvet sammen, jeg sad med benene oppe under hagen i otte timer.

- Vi ankom til Izmir, hvor vi havde én dag. Her begyndte jeg at blive nervøs og tænke over hvordan - og i hvad - de ville få os over til den græske ø Kios, som ligger tættest på Tyrkiet. Der var der jo ingen reklamationsret. De kunne bare løbe med vores penge, eller skubbe os fra land i en utæt gummibåd.

Dagen efter mødte Ahmad op på stranden, hvor der var hundredvis af andre flygtninge, og alt foregik i fuld offentlighed, fortæller han.

Det tyrkiske politi gjorde ingenting, men stod bare på afstand og betragtede alle flygtningene.

- Vi var 38 personer, som skulle være i en gummibåd. Den var ny, og jeg havde købt en redningsvest. En af de andre flygtninge, som havde lidt sejlerfaring, blev instrueret i brugen - og med en GPS til at styre efter stak vi til søs.

- I starten var havet roligt, men et stykke ude begyndte båden at vippe. Jeg blev overvældet af en ubeskrivelig frygt for at dø. Og lige pludselig gik det op for mig, hvilken situation jeg havde bragt mig i. Jeg var endda alene, havde kun ansvaret for mig selv. Mange andre havde deres børn med. Men det gik heldigvis godt, og efter en 5-6 timer på havet nærmede vi os den græske ø, hvor vi blev samlet op af politiet.

I Europa

- Vi blev ført til en stor lejr, som var meget beskidt, vi sov en 30-40 mand i store sovesale, men folk sov overalt, også udenfor og på jorden. Toiletterne var et hul i jorden - men vi kunne glædes os over at være i sikkerhed. Vi blev be-spist to gange om dagen, men det hele virkede meget uorganiseret og kaotisk. Ahmad fortæller at man skulle passe på sine ejendele, selvom det kun var tøj og penge han havde med sig.

Ahmad griner:

- Pengene havde jeg i mine underbukser. Min mor havde syet indvendige lommer – ja, det gjorde hun til dem af mine søskende, der valgte at flygte. Jeg havde både dollars og euro på mig.

Ahmad vidste fra starten, at det ikke var de sydeuropæiske lande, man skulle søge til. Han havde hørt og læst en del om Danmark, så efter otte dage i lejren fik han tilladelse til at rejse til Athen.

Han var nu registreret som flygtning i et EU-land, men vidste fra andre, at det nu gjaldt om ikke at blive opdaget før rend han kom til Danmark.

- Hvis jeg blev taget i lande omkring Grækenland, ville jeg blive sendt tilbage dertil.

Jeg sejlede med et skib til Athen, det tog 11 timer, og her jeg fandt sammen med fem andre. Alle havde vi hver vores mål i Europa. I Athen fandt vi et hotel, hvor vi så boede alle mand på et værelse, det kostede os ca. 100 kr. i døgnet.

- Også her var menneskesmugleriet sat i system. Ja, da det var sikkert mere effektivt end det græske asylsystem. Jeg købte en "tur" til Milano med falske ID papirer. Efter 17 dages venten var de klar, og jeg tog en flyver til Italien, en tur uden problemer. Efter tre dage i Milano fik menneskesmuglerne mig på et tog til Nice i Frankrig, der havde jeg én dag.

Kollektiv trafik



Grunden til, at Ahmad ikke kunne tage direkte fra Milano mod nord, var grænserne til Østrig og Schweiz. Hvis han blev stoppet her, ville de sende ham tilbage til Grækenland. Fra Nice gik det med tog til Amsterdam, og efter et par dage med toget via Hamburg stod han i København.

Mødet med Danmark

- Jeg havde fået at vide at der lå en politistation på banegården, men jeg kunne ikke finde den, griner Ahmad.

- og efter at have spurgt nogle som så lokale ud, blev jeg vist hen til politistationen. Jeg er vant til, at den slags i Syrien er store og bevogtede, men her kom jeg ind i nogle små lokaler og fik en venlig modtagelse. Jeg søgte asyl, og der kom så en tolk. Derefter fik jeg taget et billede, og blev sendt til Sandholm. Dagen var 7. juli 2014 - en dag jeg aldrig vil glemme.

Efter at have rejst rundt i Mellemøsten og Europa, kom nu turen til Danmark. Efter fem dage i Sandholm kom han til Brovst. Her boede han i en måned. Så gik turen til Sønderborg, og derefter til Hjørring, hvor han opholdt sig i ca. 2 mdr. Rejsen endte i Odense, hvor han fik sin lejlighed – og begyndte på en sprogskole.

- Jeg søgte så om familiesammenføring. Min kone og datter, som jeg havde været adskilt fra i 11 måneder, rejste nu - modsat mig - legalt via Libanon til Tyrkiet, og herfra direkte til Danmark.

Buskørekort og praktik hos Keolis

Mandag 9. januar 2017 startede Ahmad på IGU, en kombination af sprogundervisning og faguddannelse. For hans vedkommende en chaufføruddannelse til bus. Ahmad har kun godt at sige om skolen. Det var meget søde og engagerede lærere, men det var meget svært, ud over sproget er det jo et andet alfabet. Han bestod teoriprøven i fjerde forsøg, køreprøven bestod Ahmad første gang.

- Vi var fire, som startede hos Keolis i Odense. Her begyndte vi praktikken med et firedages kursus, hvor vi skulle lære alt om rejsekort og billettering, samt en praktisk dag på garagen. Her skulle vi lære busserne og deres forskellige funktioner at kende, og ikke mindst at kunne bakke med dem. Specielt ledbusserne var en udfordring, og de står parkeret tæt, men også de lange 13,7 meter og deres store bagende-udsving var godt at prøve i et beskyttet miljø. Herefter kom vi på sidemandsoplæring og skulle ud og lære alle ruterne at kende, hvilket også var en kæmpe udfordring.

- Men mine kolleger har været meget hjælpsomme, og vi har jo et godt hjælpemiddel i vores tablet, som er monteret i bussen og som viser ruten. Får jeg bare sat den rigtige tur ind, skal det nok gå, smiler Ahmad.

En fra IGU-holderne stoppede efter få dage, hvor han kørte alene. Han var simpelthen bange for at køre galt i byen og følte, han ikke kunne håndtere den sproglige udfordring fra kunderne.

- I Syrien er der ikke status i det at køre bus, der kan jeg godt have lidt vanskeligheder med at overbevise gamle venner om, at det i Danmark er et vellønnet og respektabelt job, fortæller Ahmad og fortsætter:

- Da jeg var færdig med indøvningen, fik jeg brev fra firmaet om, at jeg kom på fuld løn, selvom aftalen i IGU er en lavere løn. Det syntes jeg var en fin og respektfuld anerkendelse.

Ahmad har affundet sig med sin skæbne. Han kan ikke umiddelbart vende tilbage til Syrien, for det første fordi hans lejlighed ligger i ruiner, og for det andet, fordi han flygtede fra militærtjenesten. Hans ene bror bor i dag i samme opgang, og er i gang med at tage tandteknikeruddannelsen i Danmark - en uddannelse, som han har med sig fra Syrien. En søster bor i Otterup, og to andre søstre i Tyskland. Den sidste søster er gift med en mand, som arbejder i Syrien i et kommunikationsfirma.

Ahmads forældre er pensionister og har stadig deres hjem i Syrien, de modtager deres pension, men alt er dyrere i Syrien, så alle i familien hjælper dem.



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

Gas til tung og tungere transport var i fokus i København

I en tid, hvor flere lastbilproducenter har lanceret lastbiler med motorer, der kan køre på gas, var emnet for en konference torsdag i Energiens Hus på Frederiksberg ganske aktuelt. En række indlægsholdere så på mulighederne for at bruge gas fra hver deres udgangspunkt. Den centrale konklusion var, at uanset om udgangspunktet var el, brint eller gas, så er løsningen på fremtidens bæredygtige energiforsyning et samspil mellem en række forskellige energibærere - batterier, gas som eksempelvis biomethan og brint, biomethanol (træsprit) og bæredygtige former for diesellignende brændstof. Det sidste var dog ikke i fokus på konferencen

Af Jesper Christensen

De forskellige indlægsholdere kom i deres indlæg ind på, hvordan forskellige forhold spiller ind på energibærernes CO₂-belastning - og eventuelle belastning med gassen methan, der reelt er en større belastning end CO₂, når det kommer til drivhuseffekten, der får verdenstemperaturen til at stige.

Eksempelvis er komprimeret eller flydende naturgas, som i nogle sammenhænge bliver fremhævet som en måde at reducere CO₂-udledningen på, ikke specielt effektiv, da som udgangspunkt er et fossilt brændstof. Men det hjælper, hvis den bliver suppleret med biogas, der er raffineret til ren methan. Her har Danmark en række muligheder for at bidrage til en mindre CO₂-udledning, fordi der er en stigende produktion af biogas fra anlæg landet over - særligt i Jylland.

Gassen fra anlæggene kan sendes ud i naturgasnettet, der blev anlagt i 1980'erne, og bruges der, hvor der er behov for den - det kunne for eksempel være et anlæg i en havn - Hirtshals eksempelvis - der bliver anløbet af skibe, der sejler på gas. Anlægget kan komprimere og nedkøle gassen, så den bliver flydende og dermed lettere at håndtere og få plads til i eksempelvis Fjordlines gasfærger, som sejler mellem Hirtshals og en række havne i Norge. Komprimeret eller flydende naturgas kan også bruges i lastbiler og busser.

CO₂-regnestykket falder ud til biogassens fordel, da den er produceret på baggrund af energi, der er opsamlet her og nu. Samtidig kan biogas-produktion være med til at begrænse methan-udslippet fra landbruget, da biogas blandt andet kan produceres af gylle fra husdyrbrug. En tur gennem et biogas-anlæg opsamler methan-gassen, der ellers ville være blevet sendt ud i atmosfæren, hvis gyllen blot var blevet spredt på markerne. Det giver altså både en CO₂-gevinst i transportsammenhænge og en gevinst med hensyn til landbrugets belastning med drivhusgasser.

På konferencen kom det frem, at der er basis for en biogasproduktion på 80 procent af det nuværende naturgasforbrug.

Så biogas kan være en vigtig del i fremtidens energiforsyning - og den er relativ let at transportere rundt i Danmark via naturgasnettet. Men der er en grænse for, hvor meget bæredygtig gas, der kan produceres. For at sætte det lidt i perspektiv, kan et planlagt biogasanlæg på Samsø, som skal hente energien ud af de plante- og dyredele, der bliver tilovers fra øens produktion af frø, korn, frugt og grønt - og svin - stort set kun levere den gas, som øens færge skal bruge. Dermed bliver biogas kun en del af fremtidens bæredygtige brændstof, så der er behov for andre løsninger. Det kunne eksempelvis være methanol - træsprit, som kan bruges som energibærere til forbrændingsmotorer og til

el-biler, der har et brændselscellesystem, som kan hente brinten ud af spritten og sende den gennem brændselscellerne, som dermed kan levere el, der kan drive motoren rundt.

Methanol kan produceres på forskellige bæredygtige måder - eksempelvis ved gæring, men også ved at få brint og CO₂ til at gå sammen i det rette forhold, så der bliver dannet CH₃OH - den kemiske formel for methanol - træsprit. Methanol kan også fremstilles af methan - naturgas eller biogas - hvor methanen (CH₄) bliver omdannet til CH₃OH - methanol.

En anden mulighed er at spalte biogassen i et anlæg, der opsamler og komprimerer brint, der så kan transporteres til brinttankstationer, hvor brintbiler så kan tanke energi. Bæredygtig brint kan også produceres ved at sætte el fra vindmøller eller solcelleanlæg til vand - så vil der boble brint op ved den ene elektrode og ilt op ved den anden. Produktionen af brint kræver dog en del energi og er i øjeblikket relativt dyr. Men prisen er faldende. Og da energiproduktionen via vindmøller og solceller er stigende - og i perioder har stor overskudsproduktion - kan brint være en metode til at lagre overskudsproduktionen af el - som i dag blot bliver sendt ud i nettet til en meget lav eller ingen pris, eller slet ikke bliver produceret.

På mange måder kan gas løse transportområdets behov for energibærere. Men der er også steder, hvor el direkte fra nettet kan være den mest enkle løsning. Et eksempel er de mange færger, der kun sejler i kort tid. Her kan el lagret i batterier være løsningen. Når færgerne ligger i havn, kan de hurtigt få deres batterier ladet op - eller over længere tid, når de ligger stille om natten.

Efter konferencen må konklusionen endnu en gang være, at der verden over er en række tekniske muligheder, der kan løse udfordringen med at skaffe nok bæredygtig energi.

Det skift fra fossile energibærere - dieselolie, benzin og heavy fuel - der er afgørende for, at vi kan holde temperaturen nede - koster både mange penge og vilje.

Men der er ingen vej uden om. Den største hurdle er nok viljen - den politiske vilje. Når beslutningerne om skiftet først er truffet - måske ved et decideret forbud mod fossile brændstoffer eller ved øgede afgifter på fossile brændstoffer - vil investeringerne i bæredygtig energiforsyning komme af sig selv. For der vil ikke være noget andet valg.

Se eksempelvis til Kina, hvor den politiske ledelse har fornemmet, at den kinesiske befolkning er utilfreds med forureningen fra trafikken og industrien - og dermed satser på mere bæredygtige løsninger. Og en utilfreds befolkning er ikke noget ønskescenarie for en regering uanset om den er kinesisk, russisk, amerikansk eller europæisk.

De forskellige indlægsholdere var:

- Poul Erik Morthorst, professor på DTU og projektleder på Future Gas
- Frauke Wiese, DTU, sammenlignede de forskellige gasformer og deres miljøbelastning
- Knud Tybirk, Samsø Kommune, fortalte om gas - og især biogas som energibærer til Samsø's gasfærge mellem Hou og Sælvig
- Henrik Rousing, HMN Naturgas, fortalte om gas til tung transport - især skibe
- Dejane Hagos, Chalmers Universitet i Göteborg, sammenlignede brugen af gas i forskellige transportformer
- Mads Friis Jensen, SerEnergy A/S i Aalborg, fortalte om methanol, der leverer brint til brændselsceller og dermed el til motorer
- Carsten Capion, Dansk Energi, fortalte om el- og batterier
- Lars Jakobsen, Nel Hydrogen Solutions, fortalte om brint til brændselsceller og dermed el til motorer i biler og skibe



Fransk by sætter strøm til busserne

Verdens hurtigste forbindelsesteknologi til hurtigladning af el-busser skal sætte strøm til de første fuld-elektriske busser på 24 meter

ABB-koncernen har vundet en ordre på 20 millioner dollar fra den schweiziske busproducent Hess på levering af hurtigladerteknologi til 20 el-busser og tilhørende infrastruktur til Nantes i det vestlige Frankrig ud mod Bretagne

De 20 el-busser vil blive drevet af operatøren Société d'Economie Mixte des Transports de l'Agglomération Nantaise (Semitan).

Busserne vil have batterier monteret på tagene. De vil blive opladet på 20 sekunder med en 600-kilowatt-effekt på udvalgte stoppesteder, mens passagererne stiger af og på. Det tager mindre end et sekund at forbinde bussen til ladestationen, hvilket gør det til verdens hurtigste forbindelsesteknologi til hurtigladning. Yderligere 1-5 minutters opladning ved endestationen lader batterierne helt op på ny.

ABB's hurtigladerteknologi og traktionsudstyret om bord på busserne, som aktiverer hurtigladningen, er en del af den nyskabende løsning TOSA (Trolleybus Optimisation Système Alimentation), som ABB betegner som værende verdensførende inden for sin art.

Busserne vil køre på BRT-ruten Busway Bus Rapid Transit (linie 4) og forbinde den historiske bydel i Nantes med kommuner på sydsiden af Loire-floden. Det nye el-bussystem vil øge passagerkapaciteten med 35 procent og muliggør bæredygtig transport af omkring 2.500 pendlere hver time.

Siden rutens indvielse i 2006 er antallet af passagerer steget, hvilket har ført til overfyldte busser. De 24 meter lange, fuld-elektriske busser fra Hess vil være de første af deres art i verden, der er udstyret med ABB's hurtiglader-teknologi, som muliggør et højere antal passagerer, emissionsfri offentlig transport og støjreduktion. Busserne forventes at være i drift ved udgangen af 2018.

- Denne revolutionerende teknologi kræver ingen køreledninger og giver stille offentlig transport uden emission. Det gør den til et anvendeligt alternativ til busser med fossile brændstoffer og udgør en model for fremtidig bytrafik, siger Claudio Facchin, der er direktør for ABB's Power Grids-afdeling.

- Projektet er et eksempel på, hvordan vi engagerer os i at levere kundeværdi gennem teknologi og innovation, og det styrker vores position som det foretrukne valg, når det handler om at muliggøre et stærkere, mere intelligent og grønnere net i overensstemmelse med vores Next Level-strategi, siger Claudio Facchin.

Hver af de nye el-busser kan transportere 151 passagerer og vil være udstyret med en energieffektiv fremdriftsteknologi, der består af kørestrøms- og hjælpekonvertere, permanente magnettraktionmotorer, tagmonterede batterienheder og energioverførselssystemer.

Om ABB

- ABB er en teknologisk virksomhed, der har hovedsæde i Schweiz. ABB arbejder med elektrificeringsprodukter, robotter, motorer, industriel automation og elnet
- ABB betjener kunder globalt inden for energiforsyning, transport og infrastruktur
- ABB blev etableret for over 125 år siden
- ABB opererer i over 100 lande med godt 136.000 medarbejdere



Scania lader sine busser med alternative energibærere

På den internationale busmesse - Busworld i byen Kortrijk i det sydvestlige Belgien - viste svenske Scania blandt andet hybridbussen Interlink Low Decker - og en helt ny elektrisk udgave af Scania Citywide

Med hybridbussen tilbyder Scania alternativer på alle områder, når det gælder persontransport i byområder og regionalt. Scania Interlink LD kan leveres i dieseludgaver, der kan køre på fossil diesel, biodiesel og HVO. Dertil kommer gas-udgaver, der kan køre på CNG/CBG (Compressed Natural Gas/Compressed Bio Gas), Udgaver, der kan køre på sprit (ethanol) og med den seneste variant en hybrududgave med både el-motor og forbrændingsmotor.

Den kompletterer Scania Citywide Low Entry Suburban, som også findes i udgaver, der kan køre på alle alternative energiformer - og altså også i en hybridmodel.

Karin Rådström, som er Head of Buses and Coaches hos Scania, peger på, at det i mange byer verden over først og fremmest er forstæderne, der vokser frem for bycentrene.



- Det betyder længere pendlerrejser til og fra arbejde, siger hun og peger på, at den kollektive trafik i forstæderne faktisk forbruger tre gange så meget brændstof, som trafikken i bycentrene.

- Derfor skal vi fokusere mere på at finde alternativer med ikke-fossil drift til disse ture, fremhæver Karin Rådström.

Ud over den nye hybrid-bus introducerer Scania en ny hel-elektrisk Scania Citywide Low Floor. Den bliver kørt ud på markederne i løbet af 2018.

- Scania har markedets største busudbud til alternativ brændstof. Det giver operatørerne en enestående mulighed for at bibeholde den totale driftsøkonomi samtidig med overgangen til mere bæredygtig persontransport, siger Karin Rådström.

Bystyret i London har øget afgifterne for at køre i byen med ældre biler

Mandag i denne uge blev det dyrere at køre i centrum af London med ældre og mere forurenende biler. Prisen for at køre i byen med de mest forurenende biler er knap 180 kroner i tidsrummet mellem klokken 7.00 og 18.00 mandag til fredag

Beløbet dækker en trængselsafgift - Congestion Charge - på 11,50 pund og en forureningsafgift - T-Charge - på 10 pund.

T-Charge skal betales af alle køretøjer, der ikke lever op til Euro 4-normerne for benzin- og dieselskøretøjer - eksempelvis personbiler, varebiler, minibusser, busser, lastbiler og redningskøretøjer.

En række køretøjer er undtaget for forureningsafgiften, hvis de lever op til en række specifikke krav.



På billedet ses Eric Castellani, administrerende direktør hos Heuliez Bus, Ludovic Balandreau, produktchef Electric Iveco Bus, Remy Foyer, produktchef Heuliez Bus, Jan-Helge Sandvåg, teknisk direktør hos Tide Buss AS, Dagfinn Heitmann, Area Manager Bus NO/SE/FI hos Iveco Norge AS og Torbjørn Lundebrekke, Tender Specialist Bus hos Iveco Norge AS.

Trondheim skal have franske el-busser

Fransk producent af busser, der får deres energi via alternative energibærere - eksempelvis batterier - skal levere ti 18 meter el-busser til Trondheim i det nordlige Norge. Den franske producent, Heuliez, der sammen med blandt andet Iveco Bus er en del af CNH Industrial, skal levere de ti el-busser til busoperatøren Tide Buss AS, der også har aktiviteter i Danmark

Der er tale om elektriske Heuliez GX 437 ledbusser, der betyder, at Tide Buss bliver styrket som den busoperatør, der har den største flåde af el-busser i Norge.

Busserne, der skal køre på Trondheims Linie 12 - Dragvoll-Sentrum-St.Olavs/Oya, skal leveres i andet kvartal 2019 - altså om halvandet år.

De elektriske busser vil få deres lithium-titanoxid-batterier lejlighedsopladt i løbet af få minutter ved terminalerne via pantografer på tagene. Busserne er udrustet med el-motorer på 160/200 kW. Sammensætningen af batterier, motorer og lejlighedsopladning betyder, at de kan tilbagelægge flere kilometer dagligt uden restriktioner.

Heuliez' GX 437 ELEC har en struktur udført i rustfrit stål, paneler i komposit-materiale for at give lavere vægt, og et chassis med forstærket beskyttelse. Busserne, der har plads til over 130 passagerer, er udrustet med aircondition og dobbelt varmesystem.

Heuliez har siden 2013 leveret over 600 12-meters og 18-meters hybridbusser.

Scania tager mere gas med i tanken

Scania's busser og buschassiser kan nu leveres med en CNG-tank, der har plads til op til 1.875 liter. Det er 10 procent mere end den hidtidige maksimale tankkapacitet. På trods af den større kapacitet er de nye gastanke, der er fremstillet i komposit-materiale af kulfiber, lettere end de gamle, hvilket giver mulighed for at øge passagerkapaciteten

- Byer og regioner i hele verden gør i stigende grad en indsats for at begrænse forurening og reducere CO-emissioner. Skiftet til gas-drift på busser er et attraktivt alternativ, der ikke bare reducerer emissioner, men også støj, siger Karin Rådström, der er Head of Buses and Coaches hos Scania.

I takt med at byerne vokser med større forstæder, skal pendlerne bevæge sig over længere afstande. Rent faktisk forbruger bustransporten i forstæderne tre gange så meget brændstof som transporten i bykerne. Med de nye gastanke får Scania Citywide Low Floor og Scania Citywide Low Entry med 1.575 liter tanke en rækkevidde på omkring 400-450 kilometer, afhængigt af trafikforhold, topografi og gasbrændstofkvalitet. De største tanke på 1.875 liter er primært forbeholdt ledbusser, der kan opnå en rækkevidde på 600-700 kilometer, også afhængigt af trafik og brændstofkvalitet.

- Operatørerne kan regne med, at de vil have tilstrækkeligt med brændstof til transportopgaven uden, at der er behov for genopfyldning, siger Håkan Björk, der er direktør i Strategic Sales & Key Account Management.

Til buschassiser tilbyder Scania tanke med volumen på 1.260, 1.575 og 1.875 liter. Disse tanke fås også til Scania Citywide Low Floor og Scania Citywide Low Entry, Scania Citywide Low Entry Suburban samt Scania Interlink Low Decker.

CNG-tankene af type 4 indeholder ikke metal i det strukturelle design. De består af en plastikbeholder, der er pakket ind i kulfiber og dækket med en resin-belægning. Som følge heraf er type 4 CNG-tanke meget lette, og takket være

den meget tynde væg har de større kapacitet sammenlignet med andre typer af CNG-tanke med tilsvarende dimensioner.



Scania Citywide med gas-motor var med på busmessen i Kortrijk i oktober.



Kontrakten på de 40 Crossway-busser bliver underskrevet af (fra venstre) Arild Hegdal, teknisk chef, Vidar Kjesbu, administrerende direktør, begge Trønderbilene AS, og Dagfinn Heitmann, områdechef bus NO/SE/FI hos IVECO.

Dieselbusserne skal køre på bæredygtigt brændstof

Trønderbilene AS har bestilt 40 Iveco Crossway-busser, som skal køre på det bæredygtige HVO-brændstof, som er sammensætningsmæssigt er identisk med traditionel dieselolie. De 40 busser skal køre i Hadeland og Land nord for Oslo

Trønderbilene AS, der er ejet af Torghatten-gruppen, som er en af Norges største transportkoncernen med en årlig omsætning på 9,3 milliarder norske kroner og omkring 7.000 ansatte inden for bus-, færge-, hurtigbåds- og flytrafik, vil få de 40 Crossway-busser leveret i løbet af det kommende forår. Inden udgangen af juni ventes alle busserne, der har motorer på 320 hk, at være i drift.

HVO-brændstof er anden generations biodiesel produceret af eksempelvis madaffald. HVO har samme egenskaber, som almindelig diesel og påvirker derfor ikke dieselmotorerne. Med HVO som brændstof er det muligt at opnå en CO₂-reduktion på mellem 40 og 65 procent sammenholdt med almindelig fossil dieselolie.



November 2017

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

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

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

Udvalg af nye MB Sprintere Euro VI



Mercedes sprinter 314 cdi 3500 kg M1. lift 5 + G + F	fra kr. 335.000. -
Mercedes sprinter 316 cdi 3500 kg R2. lift 7 + G + F	fra kr. 385.000. -
Mercedes sprinter 316 cdi 4050 kg R3 lift 14 + G + F	fra kr. 395.000. -
Mercedes sprinter 516 cdi 5000 kg R3L lift 19 + G + F	fra kr. 465.000. -

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

Udvalg af nye ISUZU

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

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

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



Neoplan Cityliner r.f.g. 2010

Kilometer. Ca. 445.000, Euro IV, Automatgear, 53 + 1 + 1 pass.

Pris: 900.000

- Toilet, køkken, Køleskab, Fartpilot, Klima, Kaffemaskine



4 stk. Setra 431 DT r.f.g. 2010

Kilometer. Ca. 1.200.000, Euro IV, Automatgear, 74 + 1 + 1 pass.

Pris: 1.250.000

- Toilet, Køkken, Klima, Kaffemaskine, Køleskab, Fartpilot



Mercedes Tourismo r.f.g. 2010

Kilometer ca. 935.000, Euro IV, automatgear, 55 + 2 + 1 pass.

Pris: 825.000

- Toilet, Klima, Fartpilot, Køleskab, Kaffemaskine, Bakkamera



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



Busmesse var helt elektrisk - næsten

Busworld Europe Kortrijk kalder sig verdens største B2B-busudstilling. Om det er helt sandt, er svært at vurdere, men sandt er det, at udstillingen er meget stor. Baseret på årets udstilling står det lysende klart, at nøgleordene for fremtidens bustransport i meget høj grad vil blive bæredygtig pasagertransport med elektriske busser

Busworld afvikles hvert andet år i Belgien og er dedikeret til busser og busser alene. Det sikrer fuldt fokus på branchen, og enhver leverandør til bustransport med respekt for sig selv deltager på udstillingen.

På årets udgave lagde stort set hver eneste udstiller vægt på bæredygtige produkter og serviceydelser, og bortset fra enkelte udstilleres præsentation af nye gasbusser med tilhørende serviceydelser, er vejen til bæredygtig persontransport brolagt med elektricitet.

Der er en stærk politisk efterspørgsel efter bybusser med ingen eller meget lave emissioner. I de senere år er tendensen for nye produkter gået i retning af hybrid- og hel-elektriske busser, og de tendenser blev der sat en tyk streg under på årets udstilling.

I en messereportage plejer man at fokusere på de nyheder, der skiller sig lidt ud. Det er svært for dette års udstilling, for alle de førende udstillere - herunder både de europæiske, asiatiske og sågar amerikanske - fokuserede på det samme: elektriske busser med tilhørende serviceydelser og infrastruktur. Endda i en sådan grad, at man kan blive helt bekymret over, hvor al den bæredygtige elektricitet skal komme fra ...

Interesserede kan se de mange forskellige udstillere på Busworld præsentere deres nyheder **her**:

Fakta om Busworld 2017

- Årets Busworld-udstilling blev den 24. og sidste i Kortrijk i det sydlige Belgien tæt ved den franske grænse. Når den europæiske busbranche samles i Belgien næste gang, er busudstillingen flyttet ca. 100 km til Bruxelles, hvor arrangørerne planlægger et endnu større og bedre event.
- Kortrijk-udstillingen, som officielt hed Busworld Europe Kortrijk, blev den hidtil bedste siden 1971, hvor Busworld første gang så dagens lys. I år besøgte godt 37.000 gæster fra 118 forskellige lande udstillingen. I alt præsenterede 376 udstillere fra 36 forskellige lande i Europa, USA og Asien deres produkter og serviceydelser, og på udstillingen blev der afviklet hele 34 pressekonferencer med deltagelse af mere end 300 journalister fra 42 lande.
- Busworld Europe Bruxelles afvikles fra den 18. til 23. oktober 2019





Priserne regnede over busproducenter i Kortrijk

Når en hel branche samles for at præsentere de seneste nyheder og servicetilbud, er der tradition for at kåre de bedste produkter og serviceydelser. Det gælder også i busbranchen, hvor Busworld havde samlet alle prisoverrækkelserne på én aften, Busworld Award Night

Her blev den spanske Irizar i8 Integral hædret med prisen som "Coach of the Year 2018". En stribe nye miljøpriser under fællesbetegnelsen "Sustainable Bus Awards 2018" blev uddelt i tre forskellige kategorier:

- Sustainable Urban Bus: VDL Citea Sifa Electric
- Sustainable Intercity Bus: Iveco Crossway LE Natural Power
- Sustainable Coach 2018: Setra S 516 HD/2

Der blev desuden uddelt to Grand Awards for henholdsvis turist- og bybusser til MAN Lion's Coach og Mercedes-Benz Citaro hybrid.

Ud over de to Grand Awards blev der uddelt hele ti Grand Labels of Excellence i forskellige kategorier:

- Comfort Label til Iveco Crealis og MAN Lion's Coach
- Design Label til Mercedes-Benz Tourismo M/2, BMC Neocity og MAN Lion's Coach
- Safety Label til Mercedes-Benz Tourismo M/2 og Mercedes-Benz Citaro hybrid
- Ecology Label til VDL Citea SLF-120 Electric og Yutong E12
- Innovation Label til Alstom/NTL Aptis

Billeder kan også tale

På de følgende sider bringer vi et udpluk af de mange billeder, der er fra Busworld 2017 i Kortrijk

De giver et godt indtryk af, hvad der rør sig rundt i verden, når busproducenter forsøger at opfylde kundernes ønsker. Mange af busserne kommer sandsynligvis aldrig til at køre i Danmark. Men mon ikke et par af dem, kan give inspiration til en eller anden transportkøber eller busoperatør.

God fornøjelse på "busturen".



Materiel



En minibus kan godt være let at gå ind i, så den kan køre som en lille rutebil.



*Prisvindende
Irizar.*

Materiel



Sådan kan en Iveco også se ud.



**FÆLLES
RETNING**

Solaris Danmark Bus A/S

Haraldsøvej 9
Postboks 105
DK- 6330 Padborg

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

www.solarisbus.com - www.vagnerikhvid.dk

www.solarisbus.com

Materiel



Her er et andet eksempel på en lille bus, der kan køre som en lille bybus.



MAN havde verdenspremiere på en ny Lions Coach.

Materiel



Minibus i luksusklasse...



*....med tid og
plads til en drink.*

Materiel



Der var også lange busser med. Her er Van Hool kendt for at kunne bygge og levere ledbusser med to led eller mere.

Nederst er det en ledbus fra en anden busbygger - Sileo fra Østrig, der bygger el-busser på eksempelvis 25 meter.



Materiel



Øverst en anden bus fra Van Hool.

Nederst en bus fra VDL - elektrisk selvfølgelig.



Materiel



Polske Solaris havde blandt andet kørt denne bus frem i Kortrijk.

Kinesiske producenter og leverandører af el-busser var blandt udstillerne - her en BYD-bus



Materiel



Iveco slog blandt andet til lyd for gasbusser på messen i Belgien.

Golden Dragon er en anden kinesisk leverandør af busser, så europæiske producenter får også konkurrence fra den kant



Materiel



*Setra fra Daimler-koncernen.
Denne 511 var en af de prisvin-
dende busser på messen i Kortrijk.*

*Lige en minibus mere,
der kan køre som lille
bus i rutefart.*



736 busser er nyregistreret gennem de seneste ti måneder

Siden årsskiftet og frem til og med oktober er der leveret og nyregistreret 736 busser i Danmark, hvilket er væsentlig flere end i den samme periode i 2016, hvor tallet var på 588 busser

De Danske Bilimportører peger på, at de er betydelige variationer antal nyregistrerede busser de enkelte måneder i mellem, men overordnet set har salget af busser været stigende gennem de seneste år. Tallet er meget påvirket af udbud af kørsel for de forskellige trafiksselskaber.



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.

En tredjedel busvognmænd er væk

I 2006 var der 762 busvognmænd i Danmark med tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring. Ti år efter - i 2016 - var antallet faldet med 35,3 procent til 493

Samtidig er antallet af tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring steget med 11 procent fra 10.392 i 2016 til 11.542 i 2016. Tallene fremgår af Trafikstyrelsens statistik over "Buskørselserhvervet".

Statistikken viser også, at antallet af tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring opgjort pr. virksomhed er steget fra 8,7 pr. virksomhed i 2016 til 15,6 i 2016 - hvilket er tæt på en fordobling.

Trafikstyrelsen angiver, at der er godkendt seks store buskørselsvirksomheder, der tilsammen er råder over 4.015 tilladelser. De seks virksomheder er Arriva Danmark A/S, Keolis Bus Danmark A/S, Keolis Danmark A/S, Umove Vest A/S, Tide Bus Danmark A/S og Handicap-Befordring A/S.

Ifølge statistikken råder 50 buskørselsvirksomheder 30 procent af alle tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring. I faktiske tal drejer det sig om 8.019 tilladelser.

I den anden ende er der 68 virksomheder, der nøjes med en enkelt tilladelse.

158 virksomheder har mellem 2 og 5 tilladelser - i alt 477 tilladelser, mens 86 virksomheder har mellem 6 og 10 tilladelser - i alt 613 tilladelser.

69 virksomheder har mellem 11 og 20 tilladelser - i alt 889 tilladelser, mens 62 virksomheder har mellem 21 og 50 tilladelser - i alt 1.483 tilladelser.

Hollandsk busproducent styrker sin position i Norden

VDL-koncernen, som blandt andet producere busser - både dieseldrevne og el-drevne - har overtaget aktierne i VDL Bus & Coach Nordic fra det svenske selskab Björks & Byberg

VDL Groep's bus-division har i en årrække haft en mindre aktiepost i VDL Bus & Coach Nordic, der markedsfører og sælger busser fra den hollandske koncern.

VDL Bus & Coach Nordic beskæftiger omkring 60 medarbejdere i sine afdelinger i Sverige, Norge og Finland.

Overtagelsen af aktierne i VDL Bus & Coach Nordic er en logisk følge af VDL Groep's strategi om at være direkte repræsenteret på de store europæiske busmarkeder.

- For at være partner i overgangen til nul-udslips mobilitet i den tunge ende som et næste trin og at kunne levere komplette kundeløsninger - også til vore turistbuskunder er det afgørende for VDL selv at være tilstede i umiddelbar nærhed af vore kunder, siger Henk Coppens, der er Managing Director for VDL Bus & Coach.

Transportuddannelsesmand går på pension

Efter næsten 40 års arbejde med faglige uddannelser har chefkonsulent hos DI, Niels Henning Holm Jørgensen, valgt at gå på pension. DI holder i den anledning reception 14. december i kantinen i Industriens Hus på H.C. Andersens Boulevard i København

Transporterhvervets Uddannelser - TUR - peger på, at afskeden med Niels Henning Holm Jørgensen betyder et farvel til en dedikeret og meget engageret næstformand for TUR's bestyrelse, samt udvalgsmedlem af flere brancheudvalg i TUR, herunder lager- og terminaler, personbefordring, lufthavn, baneservice, lokomotivfører, togklargøring og letbane.

Foruden transportområdet har Niels Henning repræsenteret DI i en række andre faglige udvalg og efteruddannelsesudvalg.

Se mere om tid og sted i transportkalenderen.dk - klik **her**:



Busvognmændene siger farvel til direktør

Ved årsskiftet går direktøren for organisationen Danske Busvognmænd, Steen Bundgaard, på pension. Det markeres med en afskedsreception onsdag 6. december

Afskedsreceptionen finder sted på Børsen i Slotsholmsgade i København mellem klokken 15 og 17.

Ud over at markere, at Steen Bundgaard går på pension, markerer receptionen også, at han 1. november har 25 års jubilæum i Danske Busvognmænd og fylder 65 år 26. november.



Lars Hansen foran to af selskabets busser. Der er sket en del siden den første bus kørte ind i selskabet i 1969.

Kald mig bare vognmand

Prisvindende busrejsekoncepter skal hverken føre til massiv vækst eller nyt hierarki hos Sørensen Rejser. Direktør Lars Hansen vil hellere opdage nye øer.

Af Thomas Bech Hansen

Åndedrættet bliver til damp i den kolde morgenluft på parkeringspladsen lidt uden for Silkeborg, mens chauffør Søren Stahl fylder termokander med kaffe på bussen, der skal fragte en gruppe gæster til indkøb ved Tysklandsgrænsen. Der står Sørensen Rejser på den sølvgrå Neoplan, og det er efterhånden et navn, som kunderne med rette kan have visse forventninger til.

I februar 2017 løb rejsearrangøren nemlig med prisen som Årets innovatør på busområdet for andet år i træk ved Danish Coach Awards. Det blev også til en delt førsteplads i kategorien Årets busrejsearrangør. Juryen hæftede sig ved koncepter som 'Sørensen fest' og 'Sørensen prisbasker', der har lokket nye kunder med om bord. Siden har fulgt koncepter som 'Chaufføren anbefaler' med temature skabt af folkene bag rattet. Og ifølge en af dem har succesen noget med firmaets størrelse at gøre. Der må ikke være for langt fra idé til handling.

Busrejser

- Man kan roligt sige, at vi ikke er store. Men jeg synes, vi er innovative. Og hvis vi yder vores bedste, så kan vi en masse gode ting, netop i kraft af, at vi er så små. Vi er fleksible, kan fange en idé og sætte den i søen, måske endda hurtigere end større virksomheder i branchen. Det er en styrke, vi har været gode til at bruge. Vi taler sammen alle sammen, både chauffører, rejseledere og kontoransatte, og vi vender både problemer og ideer sammen, fortæller Søren Stahl.

Fri tone

Firmaet råder over otte busser og har 25 ansatte, heraf seks på kontoret i Kjellerup. En af dem er direktør Lars Hansen, overtog ledelsen i 2014 som anden generation i firmaet efter faderen og grundlæggeren Søren Hansen, der døde i 2015. Direktør er ellers ikke en titel, han er meget for at bruge. Også selvom der står 'kongen' på et skilt på hans skrivebord. Det må være ironi, for det er langt fra sådan, han præsenterer sig selv.

- Jeg plejer at sige, at jeg er vognmand, lyder det fra den 50-årige tidligere chauffør, der har haft sin gang i firmaet siden han var 17. Medejers blev han allerede som 21-årig. Og succesen med prisuddelinger tager han med sindsro. Også selvom anerkendelserne er synligt markeret med klistermærker i vinduet på kontoret og i busserne.

- Priserne er et skulderklap til os alle. Jeg ved ikke, om vi gør det bedre end andre, men vi gør i hvert fald tingene på vores egen måde. Og ingen er vigtigere end andre. Jeg har ikke mere at skulle have sagt, bare fordi jeg har en bestemt position. Vi har en fri tone, hvor alle skal kunne sige det, de tænker. Og jeg kan lige så tit som alle andre få at vide, at 'det der, det går ikke, det kan vi ikke lave'. Og så må vi jo lave noget andet, forklarer han.

Tager på ø-turné

I øjeblikket sysler Lars Hansen og resten af holdet med nye ideer, som skal lanceres i 2018 og 2019. Det handler om at tænke nyt og anderledes, ikke mindst når det handler om destinationer. For danskere af alle aldre er kontinuerligt blevet mere og mere rejselystne siden den aprildag i 1969, da Søren Hansen kørte sin første rutetur mellem Viborg og Kjellerup.

- Det svære er, at det vi tror er godt, ikke altid stemmer med kundernes ønsker. Men det virker generelt at tænke i

Hjemme i Kjellerup hænger der en del billeder, der fortæller firmaets historie. Blandt andet et af firmaets første bus.





baner, der ikke er prøvet før. Steder som Samsø, Læsø og Skagen er skønne at besøge. Men når folk har prøvet det nogle gange, så må der gerne ske noget nyt, forklarer Lars Hansen, der gerne begiver sig ud i landet for at opdyrke nye tilbud.

- Vi bruger en del krudt på at finde nye destinationer. Så kører vi ud og udforsker nye områder. Måske tager vi til en ø og snakker med en landmand, for lige at høre, hvad der rører sig. Selvfølgelig kræver det noget af os, for på et tidspunkt er der jo ikke flere nye øer at opdage. Så vi må arbejde med både steder og måden, vi tilrettelægger på.

Hverken større eller mindre

I det lille men åbne og lyse kontor hænger en stor tavle. Det er tavlen med de ideer, der skal blive til nye løsninger og, måske, endnu flere priser. Også her hersker den flade struktur og lavpraktiske tilgang, som Lars Hansen ynder at dyrke. For når snakken går mellem kollegaerne, når chauffører og rejseledere vender hjem med ny inspiration, og når kunderne kommer med feedback, så skal tankerne skrives op. Ellers sker der ifølge vognmanden bare det, at de forsvinder. Og nøglen til at bevare hittepåsomheden og kvaliteten ligger i Søren Rejsers størrelse og sammenhængskraft.

- Vi vil ikke være hverken større eller mindre, end vi er nu. Vi kender selvfølgelig vores chauffører, men vi kender også deres koner og børn. Alle kender alle, og det betyder meget for os. Jeg kan ikke leve med at sende en bus af sted uden at vide, om kunderne har haft en god tur, når de kommer hjem. Jeg kan ikke nøjes med bare at håbe på det. Hvis man bliver for stor, så tror jeg godt, der kan være en tendens til at sige, at 'det er nok godt nok' uden egentlig at vide det med sikkerhed.

Fremtidens udfordringer

Tilbage på parkeringspladsen ved Silkeborg har Søren Stahl sat sig til rette i førersædet. Gæsterne, der alle hører til

Busrejser

den livserfarne gruppe, som målgruppeforskere kalder seniorer, er også på plads. Da Søren Hansen i sin tid stæv-nede ud, var flyrejser et eksotisk fænomen for de fleste danskere. Nu er det allemandsret. Så fremtiden for busrejse-arrangører byder på to centrale udfordringer: Tiltrækning af yngre kunder og konkurrencen med flytrafikken.

- Før i tiden kørte folk jo gladelig med bus til Rom. Nogle endda helt til Spanien, husker Lars Hansen. I dag er smer-tegrænsen rykket nordpå.

- Steder som Gardasøen, Toscana, Paris og Prag er stadig fint med bus. Det skifter med de generationer af nye kun-der, der kommer til. Mange af de seniorer, vi kører med i dag, tager flere ture om året, hvor de skifter mellem at tage med bus og fly. Så med dem er der plads til det hele, tilføjer han.

Det sker da også, at chaufførerne har yngre passagerer med, selvom det ikke er en nem gruppe at tiltrække. Det handler om at tilbyde konkrete pakkerejser til steder, man ikke kan flyve til. Og så er det afgørende, at komforten er i top. Særligt wellnessure til Polen har fanget interessen hos unge helt ned til omkring 20 år.

- Vi vil rigtig gerne have de lidt yngre med. Mange har den opfattelse, at det at køre bus minder om den oplevelse, de havde da de kørte med skolebus som børn. Vi skal vise dem, at sådan er det ikke nu om dage, afslutter Lars Han-sen.



- Man kan roligt sige, at vi ikke er store. Men jeg synes, vi er innovative, siger chauffør hos Søren's rejser, Søren Stahl.

Fakta om Søren's Rejser

- Søren's Rejser i Kjellerup blev grundlagt som ruteoperatør i 1969 af Søren Hansen.
- Siden 1970'erne kørte firmaet både rute- og turistrejser, indtil fokus i 2001 skiftede til udelukkende turistrejser.
- Indehaver er Lars Hansen, 50, der har overtaget efter sin far, der døde i 2015.
- I dag kører Søren's Rejser busture i Danmark og udlandet og tilbyder desuden pakkerejser med fly.
- I februar 2017 vandt Søren's Rejser priser ved Danish Coach Award som Årets busrejsearrangør (delt med Klingenberg) og Årets innovatør (andet år i træk).



To store politiske partier tager kampen op mod udenlandske busser

På baggrund af et foretræde, som administrerende direktør i Danske Busvognmænd, Steen Bundgaard, deltog i Folketingets Transportudvalg sidst i oktober, har Socialdemokratiet og Dansk Folkeparti indkaldt transportminister, Ole Birk Olesen (LA), til samråd om international buskørsel og cabotagekørsel i Danmark

Steen Bundgaard understregede på det nævnte foretræde vigtigheden af en mere rimelig regulering af udenlandske bussers nationale kørsel i Danmark. Han tog udgangspunkt i en undersøgelse af udenlandske bussers cabotagekørsel i København, som Danske Busvognmænd har gennemført fra april og sommeren over.

Efter foretrædet har Magnus Heunicke (S) og Kim Christiansen (DF) fra Folketingets transportudvalg indkaldt transportminister Ole Birk Olesen i samråd.

På samrådet er ministeren blevet bedt om at redegøre for de gældende regler for international buskørsel og cabo-

By møder land. Pris møder performance.

Mercedes-Benz Intouro.

Den ideelle løsning til landevejsrejser: den multifunktionelle Intouro. Lavt brændstofforbrug og lav indkøbspris gør Intouro til en god investering. Den gode komfort og karakteristiske design gør den til en ægte Mercedes-Benz.



Mercedes-Benz - Et mærke fra Daimler AG



Mercedes-Benz
The standard for buses.

tage samt kontrollen hermed i Danmark. Ministeren skal også gøre rede for sin holdning til en kommende revision af EU-busforordningen, hvad angår regler for international buskørsel, cabotage-kørsel med busser og forholdet til EU's udstationeringsdirektiv - eksempelvis hvordan ministeren ser muligheder for at stramme lovgivningen i lighed med reglerne i vejpakken for at sikre lige konkurrencevilkår.

Danske Busvognmænd har været i kontakt med Magnus Heunicke, der er tidligere transportminister. Han forklarede over for Danske Busvognmænd, hvorfor kampen mod de udenlandske bussers cabotagekørsel er en vigtig sag for Socialdemokratiet.

- Det er vigtigt for os, fordi det handler om det danske arbejdsmarked. Vi skal gardere os mod unfair konkurrence og decideret snyd. Det er ganske enkelt noget svineri, som vi ikke bare skal lade stå til. Det handler om arbejdsmiljø, lønforhold, moms og meget mere. Det er løbet helt løbsk de sidste måneder, siger Magnus Heunicke til Danske Busvognmænd.

Danske Busvognmænd har ligeledes været i kontakt med Kim Christiansen, som gav sit besyv med i forhold til den videre proces.

- Lige nu venter vi på svar fra ministeren, hvor vi håber på og forventer at finde frem til en god løsning. Hvis vi ikke finder den, vil Dansk Folkeparti og jeg fortsat kæmpe videre for at få løst problemet. Derudover er det også vigtigt, at vi får skattevæsenet og skatteministeren til at belyse dette problem med manglende betaling af moms, som i høj grad er stærkt medvirkende til konkurrenceforvridningen, siger Kim Christiansen til Danske Busvognmænd.

Danske Busvognmænd er glade for, at problemstillingen er blevet belyst og taget op fra politisk hold efter, at Danske Busvognmænd i samarbejde med en lang række af chauffører og vognmænd har indsamlet dokumentation for den systematiske cabotagekørsel i Danmark.

Busvognmænd:

Det vrimler med piratbusser i København

Over 370 udenlandske busser har henover sommeren kørt systematisk cabotagekørsel i København. 65 af de udenlandske busser har opholdt sig længere end de tre måneder, som ifølge Trafikstyrelsen er tilladt. Organisationen Danske Busvognmænd betegner de 65 bussers kørsel som decideret piratkørsel

Danske Busvognmænd peger på, at cabotagekørslen betyder tabt omsætning til danske virksomheder plus social dumping.

For at klarlægge, hvor mange udenlandske busser, der kørte i Danmark, satte Danske Busvognmænd sammen med chauffører og vognmænd i april gang i en indsamling af dokumentation for udenlandske bussers cabotagekørsel i København.

Henover sommeren har chauffører og vognmænd sendt over 2.000 billeder ind af udenlandske busser på dansk jord.

Dokumentationen fra vognmænd og chauffører viser, at det i sær er polske, estiske og litauiske busser, der kører i København. De kan på grund af lave lønomkostninger i Østeuropa og en lempelig EU-lovgivning underbyde de danske vognmænd og chauffører, når der for eksempel skal køres sightseeing for krydstogtskibene i København.

Dokumentationen viser, at sågar spanske, bulgarske og græske busser tager fra Sydeuropa til København for at kunne køre buskørsel på det danske, nationale marked i flere måneder ad gangen. Såfremt man havde samme regler for cabotagekørsel på busområdet som på lastbilområdet ville alle 371 busser have opholdt sig ulovligt i Danmark.

Busvognmænd: Situationen er uholdbar

Situationen er ifølge Steen Bundgaard, der er direktør i Danske Busvognmænd, uholdbar og kræver handling. Han ser gerne, at man på europæisk niveau finder nogle fælles regler, der forhindrer, at busser kan køre tomme fra Syd- og Østeuropa til Danmark for at underbyde danske vognmænd og tage danske chaufførjob til skade for både erhvervslivet og statskassen.

- Vores omfattende undersøgelse understreger alvoren og kræver handling. Til sammenligning har vognmændene i København og omegn ca. 365 turistbusser tilsammen. De konkurrerer henover sommeren med 371 udenlandske busser, der kan køre passagerer på det danske, nationale marked til østeuropæiske priser. Det er stærkt konkurrenceforvridende og ender i værste fald med social dumping, siger Steen Bundgaard.

Danske Busvognmænd har flere gange i den forløbne måned fremlagt undersøgelsens resultater for Folketingets medlemmer. Kommende direktør i Danske Busvognmænd Michael Nielsen har også over for EU-Kommissionen gjort behovet for en regulering af bussernes cabotagekørsel klart.

Busvognmænd:

Cabotage er udstationering - det er international kørsel ikke

Danske Busvognmænd var sammen med transportorganisationen ITD i foretræde for Folketingets Erhvervs- og Beskæftigelsesudvalg sidst i oktober. Her fremlagde Danske Busvognmænd foreningens synspunkter på udstationering af udenlandske chauffører

Danske Busvognmænd og ITD fremlagde sammen organisationernes forslag til det nye udstationeringsdirektiv for vejtransporten. Det generelle udstationeringsdirektiv var blev vedtaget få dag før af ministerrådet i EU, men det blev samtidig besluttet, at udstationeringsregler for den mobile vejtransport skal forhandles særskilt i den kommende vejpakke.

Her har Danske Busvognmænd slået på tromme for en model, hvor al national indenrigstransport udført af udenlandske chauffører (det vil sige cabotagekørsel) omfattes af reglerne for udstationering, mens internationale transport undtages.

- Det er vigtigt, at udstationeringsdirektivet rammer den rigtige balance. På den ene side skal reglerne om udstationering begrænse den meget omfattende og konkurrenceforvridende cabotagekørsel med bus, som vi ser i København. Det er et presserende problem, som vi har gjort politikerne opmærksomme på. Omvendt er det væsentligt, at ganske almindelige internationale turistture med egne passagerer til udlandet kan fortsætte uhindret. Med en model for udstationering, der skelner skarpt mellem cabotagekørsel og international bustransport, vil vi få regler, der effektive og gennemskuelige for busvognmændene, når der skal køres internationale ture, siger Steen Bundgaard, der er administrerende direktør i Danske Busvognmænd.

Transportministeren om stærekasser:

Fartkontrol skal forebygge ulykker

Vejdirektoratet og Rigspolitiet har udpeget en række vejstrækninger rundt omkring i landet, som skal have opsat de stærekasser, som VLAK-Regeringen og Dansk Folkeparti vil sætte op so erstatning for en række af politiets fotovogne

- Formålet med fartkontrol er at forebygge ulykker. Ikke at skrabe penge ned i statskassen. Fartkontrollen skal derfor i høj grad fokusere på de farlige strækninger, og det er ikke alle steder, hvor politiets fotovogne er det rette redskab til det, siger transportminister Ole Birk Olesen (LA).

Udenlandske erfaringer viser, at en kombination af mobil kontrol med fotovogne og stationær kontrol med stærekasser giver en bedre fartkontrol. En række andre europæiske lande har positive erfaringer med stærekasser, hvor bilister naturligt sætter farten ned på det pågældende sted - også næste gang, de passerer stærekassen. De erfaringer vil Ole Birk Olesen gøre brug af her i landet.

Derfor har VLAK-Regeringen med opbakning fra Dansk Folkeparti besluttet at sætte gang i et pilotprojekt, hvor tyve af kameraerne fra politiets fotovogne bruges i stærekasser på farlige vejstrækninger, hvor det kan have betydning for antallet af ulykker, at bilisterne sætter farten ned.

Vejdirektoratet har i samarbejde med Rigspolitiet vurderet, at stærekasserne kan sættes op på elleve farlige strækninger, hvor ulykkeshistorikken og hastighedsmålinger viser, at der er behov for fartkontrol.

Her placeres stærekasserne

Sjælland og øer

- Roskildevvej 2620 Begge kørselsretninger måles
- Målev Byvej 2760 Begge kørselsretninger måles
- Slagelse Landevej, v. Rosted 4200 Begge kørselsretninger måles
- Gaabensevej, v. Nykøbing Falster 4800 Én kørselsretning måles

Fyn

- Bogensevej, Odense 5270 Begge kørselsretninger måles

Jylland

- Tjæreborgvej, Esbjerg 6731 Begge kørselsretninger måles
- Herningvej, Ringkøbing 6950 Begge kørselsretninger måles
- Vilsundvej. V. Nykøbing M. 7900 Begge kørselsretninger måles
- Grenåvej, Risskov Aarhus 8240 Én kørselsretning måles
- Aalborgvej, v. Aabybro 9440 Begge kørselsretninger måles
- Sæbyvej, syd for Hjørring 9800 Begge kørselsretninger måles

Der kan være andre strækninger, hvor det ligesom på de udvalgte elleve kan være en god idé at sikre overholdelsen af fartgrænserne ved hjælp af en stærekasse.

- Hvis det derfor viser sig, at disse stærekasser samlet set har den ønskede effekt, kan vi skalere pilotprojektet op og omdanne endnu flere fotovogne til stærekasser, siger Ole Birk Olesen.

Vejdirektoratet forventer, at stærekasserne kan tages i brug på de udvalgte strækninger i begyndelsen af det nye år

EU-politikere overvejer at indføre en promillegrænse på 0,0 for nye bilister

Dødstallet på de europæiske veje ligger på omkring 26.000 mennesker årligt. Alkohol har været med som passager i hvert fjerde dødsfald. Det er baggrunden for, at de folkevalgte politikere i EU-Parlamentet vil have EU-Kommissionen til at indføre en ny en fælles promillegrænse på 0,0 for nye bilister

Promillegrænsen på 0,0 skal gælde de første to år, efter at de har fået deres kørekort. Og så bør der være en tilsvarende promillegrænse på 0,0 for alle erhvervschauffører.

Politikerne i EU-Parlamentet vedtog tirsdag med stort flertal en betænkning om at redde flere liv i trafikken. Betænkningen omfatter blandt andet ovennævnte forslag. EU-Parlamentet vil have EU-Kommissionen til at undersøge, om der ligger en "merværdi" i at indføre en fælles promillegrænse på 0,0 for nye bilister og for erhvervschauffører.

Politikerne i EU-Parlamentet vil også have flere kontroller af personbiler, varebiler, lastbiler og busser som led i indsatsen mod hastighedsovertrædelser, uopmærksomhed, træthed, spiritus- og narkokørsel.

EU-Parlamentet foreslår desuden, at nye biler skal udstyres med mere teknik, der kan øge sikkerheden - eksempelvis nødbremsesystemer og systemer, der advarer føreren, hvis han kommer for tæt på en kantlinie eller vognbanelinie. Begge dele er systemer, der i dag findes til eksempelvis lastbiler og busser.



Bekendtgørelse skal forenkle Tempo 100-reglerne for busser

Som led i et arbejde med at forenkle regler for hastigheder vil transport-, bygnings-, og boligminister Ole Birk Olesen forenkle godkendelsesprocessen for nyere Tempo 100-busser. Samtidig lægges der med to nye bekendtgørelser op til at tillade campingbiler at køre samme hastighed som busser

De nye bekendtgørelser vil forenkle den såkaldte Tempo 100-ordning for busser. Det betyder, at busser, der er registreret 8. december 2007 eller senere, kan indregistreres til Tempo 100-kørsel på motorveje uden synsprocedure, hvis bussen er EU-typegodkendt og ikke er indrettet med ståpladser.

For ældre bussers vedkommende - og i visse andre tilfælde - vil der stadig være et behov for, at busserne godkendes individuelt ved syn til tempo 100-kørsel.

Reglerne ændres derfor ikke på dette område.

Samtidigt ændres reglerne for Tempo 100-mærkning af busser registreret 8. december 2007 eller senere, således at disse busser fremover ikke er omfattet af kravet om Tempo 100-mærkning.

Ændringerne vil medføre en forenklet godkendelsesproces, ligesom udgiften for ejerne af busser til Tempo-100 mærket vil bortfalde.

Fra 1. marts næste år vil VLAK-Regeringen også hæve hastighedsgrænsen for campingbiler med en totalvægt på mellem 3.500 kg og 7.500 kg. På andre veje end motorveje vil VLAK-Regeringen hæve hastigheden fra 70 km/t til 80 km/t og fra 80 km/t til 100 km/t på motorveje.

De forskellige hastighedsgrænser, som er gældende i dag, har den konsekvens, at de større campingbiler og busser kører med forskellig fart på vejene, og det kan skabe farlige situationer.

Ole Birk Olesen har drøftet sagen med transportordførerne fra VLAK-Regeringen og Dansk Folkeparti, og de er enige om, at det er en god idé at sætte hastighedsgrænsen op for campingbiler.

Transportministeriet oplyser, at campingbiler og busser har ensartede tekniske krav til blandt andet bremsepræstation, og en ensretning af hastighedsgrænserne betyder, at campingbiler vil opleve en bedre fremkommelighed, ligesom det også er en fordel for færdselssikkerheden, når hastighedsgrænserne er mere ensartede.

Bekendtgørelserne sendes i offentlig høring 6. november 2017 og forventes at træde i kraft 1. marts 2018.





Myldretidstrafikken er fyldt med personbiler

Vejdirektoratet udgav for nyligt sin årlige oversigt over statsvejnettet. Oversigten, der er et rigt illustreret værk på 116 sider, viser mange trafikale forhold - blandt andet at lastbiltrafikken er mere jævnt fordelt hen over dagen i sammenligning med personbiltrafikken, der topper i morgentimerne mellem klokken 7 og 8,30 og igen om eftermiddagen mellem klokken 15.30 og 17.30

Lastbiltrafikken er eksempelvis størst på Motorvej E45 ved Horsens mellem klokken 9 og klokken 15. Ifølge tallene fra Vejdirektoratet ligger lastbiltrafikken lavere i myldretiderne end midt på dagen.

- Når man hører på trængselsdebatten, så er det lidt som at rette smed for bager - altså hvor lastbilerne får skylden, mens det i virkeligheden er personbilerne, der forårsager trængslen og forsinkelserne, fremfører Ove Holm, der er erhvervspolitiske chef i vognmandsorganisationen DTL.

Han henviser til en illustration fra Vejdirektoratet's oversigt - gengivet nedenfor - hvor de to grafer viser, at der kører mellem 100 og 600 lastbiler pr. time på motorvejen ved Horsens - med cirka 400 lastbiler i myldretiderne.

Samtidig kører der cirka 5.000 personbiler i myldretiderne.

- Så konklusionen er klar: Det er personbilerne, der klumper sig sammen og forårsager trængsel og kø, siger Ove Holm.



Så mange procent af vejstriberne kan bilerne aflæse.

Våde motorveje kan drille de selvkørende biler

Vejdirektoratet har gennemført test af motorvejene med delvist selvkørende biler. Testen viser, at systemerne, der skal styre bilerne, har svært ved at læse og navigere efter våde

Baggrunden for testene, som Vejdirektoratet gennemførte i samarbejde med blandt andet Danske Bilimportører, er, at hvis selvkørende biler skal have deres gang på jorden og blive en succes, skal vejene være indrettet, så de selvkørende biler kan navigere på dem.

- Vores test viser, at der er en stor forskel på bilernes evne til at læse striberne i vådt føre. Men den viser også, at der allerede i dag findes teknologier, der kunne læse 100 procent af striberne, selv om vejene var våde, siger afdelingsleder Andreas Egense, der er Vejdirektoratet's ekspert i selvkørende biler.

- Fra Vejdirektoratet's side vil vi bruge resultaterne af testen til at gå i dialog med bilproducenterne om mulighederne for at forbedre samspillet mellem teknologien og vejene, siger Andreas Egense videre.

- I 2016 testede vi bilerne i dagslys og tørt føre, og her kunne vi se, at bilerne kunne læse 98 procent af motorvejsstriberne. Men efter test i år kan vi se, at de endnu ikke kører ligeså godt, når det er vådt eller regner. Til gengæld var de nyere biler i det nye forsøg i 2017 blevet bedre til at læse striberne i tørt vejr. Her kunne tre ud af fire biler læse striberne på 100 procent af de kørte strækninger, siger Andreas Egense, der forklarer, at testen ikke ændrer på de langsigtede forventninger, som Vejdirektoratet har til den selvkørende teknologi.

- Vi har en forventning om, at selvkørende biler kan øge mobiliteten i samfundet og reducere antallet af trafikulykker. Derfor er vi i Vejdirektoratet meget interesseret i, at vores veje er klar til at understøtte de nye teknologier, så både den enkelte bilist og samfundet som helhed kan høste gevinsterne, siger han.

Fakta:

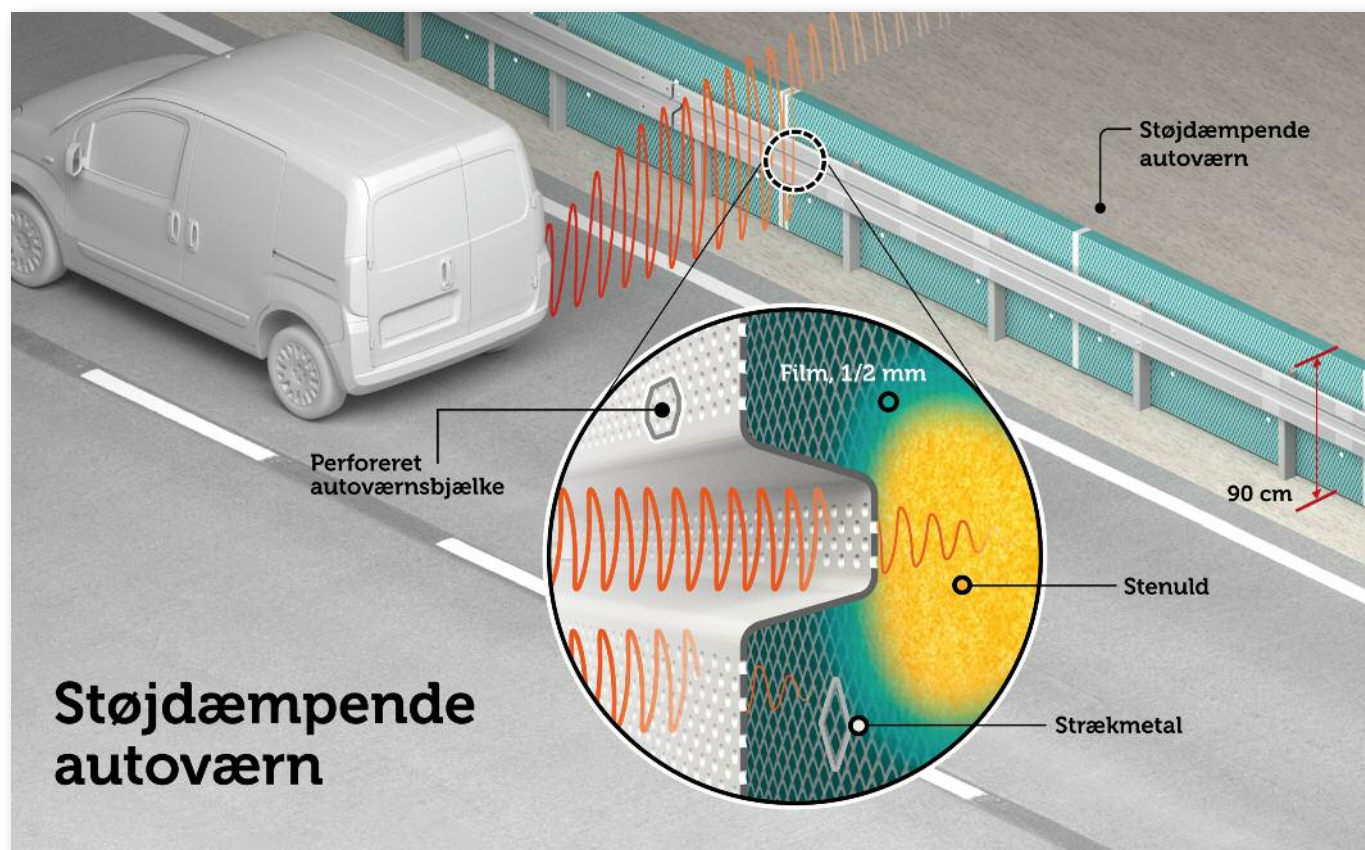
- I 2017 testede Vejdirektoratet fire forskellige biler under forskellige forhold, herunder i vådt og tørt føre, og om natten og om dagen
- Testen bestod i, at Vejdirektoratet gennemkørte cirka 250 km motorvej i mørke og regnvejr. Biler til kørslen kommer fra fire forskellige bilmærker og er alle udstyret med systemer, der holder bilen i vognbanen
- I vådt føre kunne bilerne læse striberne i gennemsnit på cirka 85 procent af strækningen. Der var kun én bil, der kunne indlæse striberne på hele strækningen, mens de tre andre lå på mellem 69 procent og 92 procent
- Ved forsøget i 2016 med tre forskellige biler i godt vejr viste resultaterne, at de kunne læse 98 procent af vejstriberne

Pilotprojektet blev gennemført med tre forskellige bilmærker på disse strækninger:

- København-Køge
- Køge-Rødby
- Køge-Korsør

De udvalgte ruter udgør cirka 20 procent af det samlede motorvejsnet, som er cirka 1.229 km langt. Vejdirektoratet vurderer, at de kørte strækninger er repræsentative for hele motorvejsnettet.





Nyt autoværn dæmper støjen fra trafikken

Vejdirektoratet's forsøg med en ny type autoværn, der kan dæmpe vejstøjen fra bilerne, har givet gode resultater. Det dansk producerede autoværn er opsat på en forsøgsstrækning ud for den lille by Pårup, der ligger mellem Silkeborg og Ikast. Målinger har vist, at autoværnet kan dæmpe støjen med 2-5 decibel (dB), hvilket svarer til en halvering af støjen fra trafikken

- Resultaterne er meget lovende, og autoværnet kan vise sig at blive et vigtigt redskab i Vejdirektoratet's kamp mod trafikstøj på strækninger med beboelse tæt på vejen, siger Jette Voigt, der er projektleder i Vejdirektoratet.

Forsøget med autoværnet har kørt i 2017 på en 800 meter lang strækning på den stærkt trafikerede Rute 13 ved Pårup. Strækning er kendetegnet ved at have boliger helt op ad vejen og borgere, der føler sig generet af trafikstøjen. Vejdirektoratet har under forsøget sat måleudstyr på udvalgte huse, og støjforsøget er blevet kontrolleret ved hjælp af computermødelier. Det samlede billede viser, at støjen ved Pårup bliver dæmpet med 2-5 dB afhængig af boligens afstand fra vejen. Jette Voigt understreger, at det er for tidligt at overføre resultaterne ved Pårup direkte til andre steder langs vejnettet.

- Placeringen af et støjdæmpende autoværn tæt på vejen og dermed trafikstøjen har haft en betydelig effekt for de nærmeste huse. Vores målinger viser samtidig, at autoværnet har en god effekt op til 60 meter fra vejen og faktisk også længere væk. Men effekten afhænger af de lokale forhold. Vi skal derfor have resultater fra andre teststrækninger i landet, før vi kan sige mere om, hvor effektivt værnet er, siger hun.

Flere forsøgsstrækninger

Vejdirektoratet samarbejder med Ishøj og Vallensbæk kommuner, der har sat tilsvarende autoværn op langs en vejs-

trækning i hver kommune. Forsøgene vil tilsammen kunne give et mere tydeligt billede af, under hvilke forhold autoværnet har den bedste effekt.

Fordelen ved et støjdæpende autoværn er, at det er placeret tættere på vejen og dermed støjkilden, ligesom det kan sættes op på strækninger, hvor det for eksempel på grund af pladsmangel ikke er muligt at opsætte de traditionelle støjskærme. Desuden er autoværnet et billigere alternativ i forhold til støjskærme.

De danske forsøg med autoværnet bliver fulgt med interesse fra flere lande, som også arbejder på, at bringe støjen fra trafikken ned i tæt beboede områder. Det drejer sig blandt andet om Norge, Tyskland, Holland og USA.

Om det nye autoværn

- Autoværnet består af et traditionelt autoværn, hvor stålprofilerne er perforeret med små huller. Autoværnet har derefter fået påsat en kassette af strækmetal med stenuld
- Vejsiden af både autoværnet og kassetten er åben, så stenulden bedre kan absorbere trafikstøjen. Bagsiden af kassetten er lukket, så mest muligt af den dæmpede støj bliver inde i kassetten
- Det støjdæpende autoværn er udviklet af danske NAG1 i samarbejde med Rockwool, Volkmann & Rossbach og RMIG

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Trepartsaftale på plads:

Danskernes kompetencer skal styrkes gennem hele livet

Dansk Arbejdsgiverforening, Landsorganisationen LO, der samler de fleste fagforeninger, er sammen med VLAK-Regeringen blevet enige om en ny trepartsaftale om uddannelse. Den nye aftale skal løfte medarbejdernes kompetencer og gøre det langt nemmere og mere fleksibelt at tilegne sig kompetencer gennem hele livet. Aftalen betyder, at VEU-godtgørelsen hæves fra 80 procent til 100 procent af dagpengesatsen

Den nye aftale øremærker blandt andet omkring 400 millioner kroner til en omstillingsfond til ufaglærte og faglærte. I alt omfatter aftalen initiativer for knap 2,5 milliarder kroner i årene 2018-2021.

Den ovennævnte omstillingsfond, der er målrettet ufaglærte og faglærte, skal give dem mulighed for at få opkvalificeret deres kompetencer eller helt skifte spor, så de har de færdigheder, som virksomhederne efterspørger i takt med, at arbejdsmarkedet udvikler sig.

Baggrunden er blandt andet, at omkring 600.000 voksne mangler basale læse- og skrivefærdigheder. Næsten hver anden ufaglært finder det ikke nødvendigt at tage efteruddannelse, og man kan se, at stadig færre bruger voksen- og efteruddannelser. Det er nogle af de store udfordringer, som aftalen tager hånd om

Der er initiativer for i alt 2,5 milliard kroner i aftalen, der løber over en fireårig periode. Der bliver gjort status ved udgangen af perioden, hvor parterne mødes om den resterende del af de opsparede midler til voksen- og efteruddannelse.

De tre parter er enige om:

- Bedre mulighed for omstilling: Omkring 400 millioner kroner til en omstillingsfond, der skal give ufaglærte og faglærte mulighed for på eget initiativ at efter- og videreuddanne sig
- Styrke basale færdigheder: Bedre muligheder for læse-, skrive- og regneundervisning samt en pulje på 100 millioner kroner til at øge kendskabet til mulighederne for at få undervisningen. Nye fag i IT og engelsk
- Højere godtgørelse til alle på AMU-kurser: VEU-godtgørelsen hæves fra 80 til 100 procent af højeste dagpengesats ved deltagelse i AMU-kurser
- Hæve kvaliteten af AMU-kurser: Takster til skolerne hæves, så AMU-området tilføres 280 millioner kroner til at styrke kvaliteten i tilbuddene. Derudover afsættes der på 140 millioner kroner til en kvalitetspulje til AMU
- Fleksibelt udbud af AMU-kurser: Bedre muligheder for at tilpasse AMU-kurser til den enkelte virksomheds behov
- Lettere at vælge og tage efteruddannelse: Én indgang til VEU-systemet, der gør det nemmere for virksomheder og medarbejdere at finde information om efteruddannelsesmuligheder, tilmelde sig kurser og søge om VEU-godtgørelse
- Tilbagebetaling til virksomheder og aktivitetsafhængigt VEU-bidrag: 680 millioner kroner af de ubrugte midler tilbagebetales til virksomhederne i 2017, samt årlig justering af VEU-bidrag, der fremover skal sikre bedre balance mellem udgifter og indtægter

Bredt folketingsflertal er enige om en ny ferielov

VLAK-Regeringen, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Alternativet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti har indgået aftale om en ny ferielov i Danmark. Med aftalen vil nye på arbejdsmarkedet kunne holde betalt ferie det første år af deres ansættelse

Udgangspunktet for aftalen er, at alle lønmodtagere skal have ret til betalt ferie - også nye på arbejdsmarkedet.

Aftalen tager direkte afsæt i forslaget til en ny ferielov, som arbejdsmarkedets parter i Ferielovsudvalget i august overleverede til VLAK-Regeringen.

Når flertallet har stemt den nye ferielov gennem Folketinget, vil alle lønmodtagere have ret til det samme antal feriedage, som de har i dag, med de vil fremover optjene og afvikle deres ferie på samme tid. I dag optjenes ferien i kalenderåret januar-december, men ferien kan først afholdes fra 1. maj året efter.

Den nye lov vil blandt andet betyde, at nye på arbejdsmarkedet kan holde betalt ferie det første år af deres ansættelse. I dag kan de risikere at vente op til 16 måneder, før de kan holde betalt ferie.

Du kan automatisk få
Magasinet Bus

hver gang det udkommer
direkte i den indbakke

Klik **her** og skriv dig på vores mail-liste

Det er ganske uforpligtende
og uden omkostninger

112.000 virksomheder har fravalgt revision

Det har konsekvenser, når virksomhederne fravælger revision og andre revisorerklæringer med sikkerhed. Ifølge Tom Vile Jensen, der er erhvervspolitisk direktør i revisor-organisationen FSR - danske revisorer, kan det i sidste ende gå ud over virksomhedernes mulighed for at tiltrække investeringer og kapital

FSR - danske revisorer konstaterer, at antallet af virksomheder, der har fravalgt revision og andre revisorerklæringer med sikkerhed, er vokset fra 12 virksomheder i 2006 til over 112.000 virksomheder i 2016. Virksomhedernes fravalg af revisionsydelsen kommer i kølvandet på tre lempelser i revisionspligten, der er gennemført i løbet af de seneste 10 år.

Første ændring kom i 2006, hvor virksomheder med en omsætning på op til tre millioner kroner fik lov at fravælge revisoren. Siden er revisionspligten lempet yderligere to gange, så alle virksomheder med en omsætning på op til otte millioner kroner i dag kan fravælge revision. Derudover kan virksomheder med en omsætning på mellem otte millioner kroner og 89 millioner kroner vælge, om de vil have revision eller en mindre omfattende 'udvidet gennemgang' af regnskabet.

Ovennævnte fremgår af en ny analyse "Anmærkninger fra revisor og mistede oplysninger ved fravalg af revision", som FSR - danske revisorer har udarbejdet på baggrund af over 252.000 årsregnskaber for 2016.

Figur: Udviklingen i antal selskaber, der har fravalgt revision, udvidet gennemgang og review

Fakta om lempelse af revisionspligt

Revisionspligten er blevet lempet i flere omgange.

Før 2006:

Alle regnskabsklasse B-virksomheder er omfattet af revisionspligt.

Fra 2006:

Regnskabsklasse B-virksomheder med op til 3 mio. kr. i nettoomsætning får mulighed for at fravælge revision.

Fra 2011:

Regnskabsklasse B-virksomheder med op til 8 mio. kr. i nettoomsætning får mulighed for at fravælge revision.

Fra 2013:

Regnskabsklasse B-virksomheder med mere end 8 mio. kr. i nettoomsætning får mulighed for at vælge mellem udvidet gennemgang og revision.

Holdingselskaber sidestilles med klasse B-virksomheder i forhold til revisionspligten, så holdingselskaber med op til 8 mio. kr. i nettoomsætning på "koncernniveau" får mulighed for at fravælge revision.

Ifølge Tom Vile Jensen har det klare konsekvenser, at virksomhederne fravælger revisionsydelsen.

- På den ene side bliver det selvfølgelig billigere at drive virksomhed, fordi revision jo koster penge. Bagsiden af medaljen er imidlertid, at investorer, banker og andre kreditorer ikke længere har fuld gennemsigtighed omkring virksomhedernes økonomiske sundhedstilstand. Det kan blandt andet have betydning for virksomhedernes adgang til at få lån og finansiering og for størrelsen af den rente, som virksomhederne skal betale for at låne i banken. Øget usikkerhed koster også penge for virksomhederne, siger Tom Vile Jensen.

Kreditorer og investorer ender med Sorteper

En anden konsekvens af at virksomhederne ikke længere får deres regnskaber revideret er, at de risikoplysninger, som revisorerne oplyser om i regnskaberne om for eksempel konkursrisiko, kapitaltab og lignende ikke længere er synlige for investorer, banker og andre kreditorer. Ud af de 112.000 virksomheder, der havde fravalgt revision og andre erklæringer med sikkerhed i 2016-regnskaberne, anslås det, at mellem 11.000 og 19.000 virksomheder ville have haft mindst én anmærkning fra deres revisor om konkursrisici, kapitaltab og andre risikoplysninger.

Figur: Udvikling i det potentielle omfang af anmærkninger, som ikke kommer til offentlighedens kendskab

Tom Vile Jensen vurderer, at de manglende risikoplysninger om virksomhedernes sande sundhedstilstand kan være skadelige for virksomhedernes troværdighed og i sidste ende i forhold til deres muligheder for at tiltrække investeringer og kapital.

- Det er investorerne og kreditorerne, der finansierer dansk erhvervsliv, og dem, der risikerer at stå med Sorteper, når effekterne af lempelserne af revisionspligten gøres op. Det er dem, der har penge i klemme i virksomhederne, uden at de har vished for, om den virksomhed, som de støtter med lån og finansiering, reelt er på vej i konkurs eller har mistet store dele af sin egenkapital, påpeger Tom Vile Jensen.

Interesserede kan læse hele analysen [her](#):



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](#)!



(Foto: Falck)

Region Hovedstaden genudbyder siddende patientbefordring

Falck og Movia's Flextrafik scorer stort set ens i kvalitetsvurderingen af den nuværende kørsel. To modeller stod lige i lang tid, men det endte med en beslutning om et nyt udbud af 80 procent af kørslen

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

Den siddende patientbefordring i Region Hovedstaden har siden 2013 været delt mellem Falck, som udfører ca. 80 procent af kørslen og Movia's Flextrafik, som udfører 20 procent. I efteråret 2018 udløber Falcks kontrakt, og hvad skal der så ske?

Region Hovedstaden har som forberedelse udført en omfattende analyse af kørselsøkonomi, brugertilfredshed og organiseringen. I analysen er der en ganske unik mulighed for at sammenligne to temmelig forskellige koncepter for udførelsen af patientbefordringen.

Falck udfører kørslen med egne chauffører og bruger sit TAXI-bestillingssystem til at booke og planlægge turene. Det er hospitalsafdelingerne, der visiterer patienterne til kørslen - altså vurderer, om de enkelte patienter er berettigede til gratis kørsel og herefter bestiller kørslen hos Falck.

Specialkørsel

I Movia's Flextrafik udføres kørslen af private vognmænd, og bestillingen sker via Kørselsservice Syd - et kørselskontor, som drives af Hvidovre, Glostrup og Amager hospitaler i fællesskab. Her visiteres patienterne og kørselsbestillinger lægges ind i Flextrafik's Planet-system, som fordeler turene på de biler, som er til rådighed. Flextrafik udfører og koordinerer en lang række forskellige kørselsformer i samme system.

De to modeller

Region Hovedstaden kan enten udvide aftalen med Flextrafik til at omfatte hele kørslen, eller de kan udbyde kørslen. Resultatet blev en kombination. Område Syd fortsætter med Movia's Flextrafik som operatør, mens kørslen i de øvrige fire områder genudbydes. Samtidig overvejer Region Hovedstaden en centralisering af visitation og bestilling i et regionsdækkende kørselskontor. Den præcise model er endnu ikke fastlagt.

Økonomien

Region Hovedstaden brugte i alt 146,5 millioner kroner i 2016 i direkte kørselsomkostninger til siddende patientbefordring. Heraf gik 117,9 millioner kroner til Falck for planlægningsområderne Nord, Midt, Byen og på Bornholm og 28,6 millioner kroner til flextrafik for planlægningsområde Syd. De 146,5 millioner kroner blev anvendt til ca. 677.000 kørsler svarende til en udgift på 216 kroner per kørsel. Hertil kommer indirekte omkostninger på hospitalsafdelingerne og i kørselskontoret.

Diagram 4.1

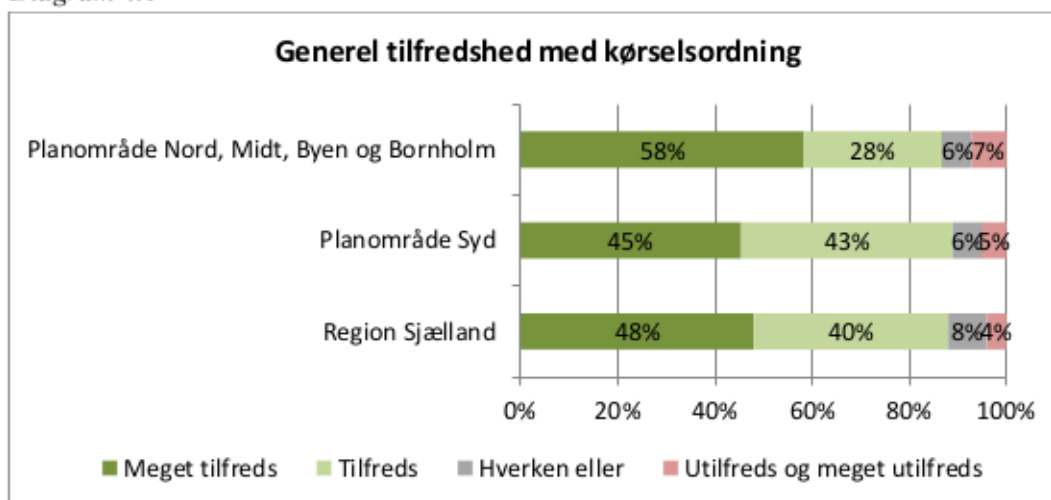
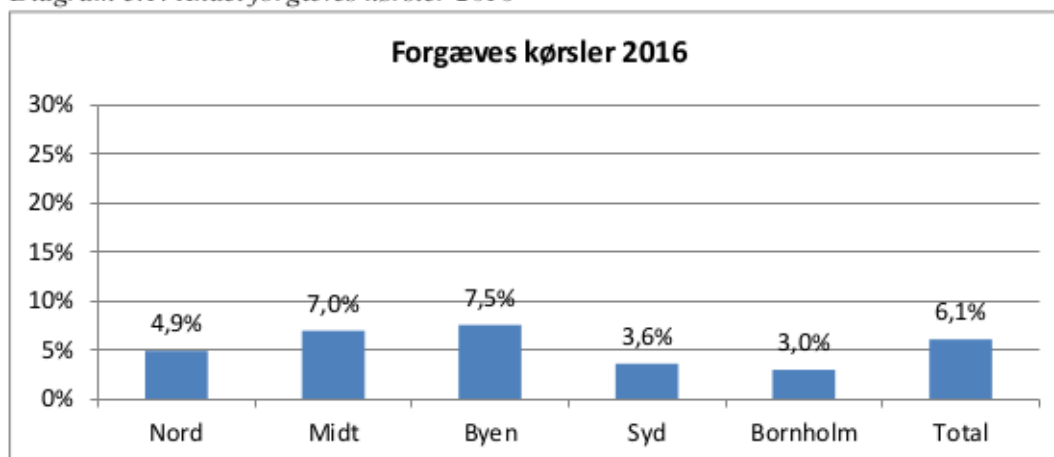


Diagram 5.1: Andel forgæves kørsler 2016



Specialkørsel

Kørselsomfanget er stigende. Det skyldes flere ambulante behandlinger. Gennemsnitsprisen pr. tur er faldende - mest for Flextrafik. Ud fra en ren økonomisk betragtning ville Flextrafik-modellen være den bedste. Men en række andre faktorer spiller ind.

Patienttilfredshed

Patienterne vurderer Falck og Flextrafik på samme niveau - et højt tilfredshedsniveau på 87-88 procent tilfredse eller meget tilfredse patienter. Dog er der karakteristiske forskelle. Falck har flere meget tilfredse patienter i bilerne end Flextrafik. Til gengæld har Falck også lidt flere utilfredse patienter end Movia. Forskellene er reelt meget små.

Forgæves kørsler

Et område med lidt større forskelle er andelen af forgæves kørsler - altså kørsler, hvor patienten ikke dukker op på det aftalte sted og den aftalte tid. Her har Falck en højere andel end Flextrafik. Det vurderes, at bestilling gennem et bestillingskontor giver færre forgæves kørsler end modellen med bestillinger gennem hospitalsafdelingerne. Det er baggrunden for at Regionen Hovedstaden ser på en mulig centralisering af bestillingerne i et fælles kørselskontor. Det er ikke småpenge det drejer sig om. 6,1 procent af turene var forgæves i 2016, det er 40.000 ture til en omkostning på anslået 8 millioner kroner.



(Foto: Movia)

Børne- og ungepsykiatrien

En særlig udfordring er de 0,9 procent af turene - 6.000 ture årligt, som har børne- og ungepsykiatriens patienter i bilerne. Der er tale om meget svage og følsomme patienter, som for det meste kører alene i bilen, og hvor bare én dårlig oplevelse i forbindelse med befordringen kan påvirke behandlingen markant. Denne del af kørslerne har der tilsyneladende været problemer med - eksempelvis har nogle chauffører ikke magtet denne specielle opgave. Region Hovedstaden vil skærpe kravene til denne del af kørslen i det kommende udbud.

Det er et kendt fænomen, at kørsel med meget syge eller meget følsomme patienter stiller helt specielle krav til transportøren - herunder til chaufførens optræden og service.

Det endte med genudbud

Som sagt endte den politiske behandling i regionsrådet i Region Hovedstaden med en beslutning om at fortsætte med Flextrafik i Område Syd og at genudbyde kørslen i de øvrige fire områder. Anbefalingen fra administrationen om at lade de fire sjællandske områder overgå til Flextrafik blev altså ikke fulgt. Det femte område, Bornholm, skulle under alle omstændigheder genudbydes, fordi Flextrafik ikke udbydes på Bornholm. Det endte i et rent politisk valg, fordi stort set alle parametre stod lige mellem Falck og Flextrafik. I den sidste fase kom flere ændringsforslag ind i billedet, og det eneste, der blev vedtaget af disse, handlede om chaufførernes løn- og arbejdsvilkår, hvor en tekst om dette blev tilføjet udbudsbetingelserne. Det var SF, der havde stillet ændringsforslaget.

SF's tekst om løn- og arbejdsvilkår

"Der sikres løn (herunder særlige ydelser), arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art, i henhold til en kollektiv overenskomst, indgået af de inden for dette pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område."

Dokumenter om sagen kan findes på Regions Hovedstadens hjemmeside. www.regionh.dk under referatet fra Regionsrådsmødet 24. oktober 2017.

Trafikstyrelsens nej til Letbanen i Aarhus koster 570.000 kroner

Dansk Folkeparti i Aarhus Byråd stillede i begyndelsen af oktober spørgsmål om, hvad den aflyste åbningsfest for Aarhus Letbane ville komme ti at koste Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Teknik- og Miljøforvaltningen i Aarhus Kommune har gjort regnestykket op over den aflyste fest, og resultatet er endt på cirka 570.000 kroner

Budgettet for den planlagte åbningsfest, der skulle have fundet sted på Hack Kampmanns Plads ved Dokk 1 i Aarhus Midtby lørdag 23. september var på 500.000 kroner. Udgiften skulle deles ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland, som ejer Aarhus Letbane i fællesskab.

Ifølge svaret fra forvaltningen til Dansk Folkeparti kunne enkelte elementer af åbningsfesten aflyses, og for andre har leverandørerne givet afslag i den budgetterede pris. Men de fleste udgifter til den planlagte og aflyste åbningsfest skal dog afholdes på grund af den sene aflysning, der kom fredag 22. september.

De samlede udgifter vil komme op på omkring 570.000 kroner, hvoraf de 150.000 kroner ventes udbetalt som kompensation for leverandørernes udgifter som følge af aflysningen og tabt arbejdsfortjeneste.

Udgifterne til de forskellige elementer i åbningsfesten

• Opstilling af scene. Storskærm, toiletter samt sikring og vagter	212.000 kroner
• Miljø på pladsen. Borde, bænke, flag, blomster, tegnekridt	25.000 kroner
• Materiale og markedsføring. Billetter, navneskilte, information.	21.000 kroner
• Aktiviteter på Hack Kampmanns Plads. Kor, musik, infoboder.	32.000 kroner
• Forplejning. Kransekage og børneboller.	33.000 kroner
• Projektledelse.	95.000 kroner

Hvortil kommer den nævnte kompensation på omkring 150.000 kroner

Letbane-fest Version 2 vil koste en tiendedel

Den aflyste åbningsfest for Aarhus Letbane 23. september var budgetteret til at koste 500.000 kroner. I et svar til Dansk Folkeparti fra teknik- og Miljøforvaltningen i Aarhus Kommune om de festlige udgifter til åbningen af letbanen i byen fremgår det, at der budgetteres med en udgift på omkring 50.000 kroner til Åbningsfest Version 2

Dansk Folkeparti's byrådsgruppe i Aarhus spurgte i begyndelsen af oktober, om hvad der blev arbejdet med i forbindelse med næste gang, man vil forsøge at åbne letbanen? og om udgifterne ville blive i samme størrelsesorden som ved den første og altså aflyste åbningsfest?

Teknik- og Miljøforvaltningen svarede, at arbejdes på en mindre markering, og at udgiften til denne markering ventes at blive omkring 50.000 kroner.



Trafikstyrelsen kom på funktionstilsyn

I valgugen har Trafikstyrelsen været på funktionstilsyn hos letbanens operatør, Keolis. Aarhus Letbane forventer, at Trafikstyrelsen kan udstede operatørcertifikat til Keolis efter tilsynet

Aarhus Letbane oplyser, at den iøvrigt følger den tidsplan, der er aftalt med Trafikstyrelsen. Der udestår alene en godkendelse af de tekniske regler, før Letbanen kan medtage passagerer.

I de foregående par uger er der blevet udarbejdet svar på observationer fra assessor. Assessor gennemgår besvarelserne frem mod torsdag 23. november, hvor der afholdes møde mellem Aarhus Letbane og assessor for at afslutte eventuelle udeståender.

Assessor udarbejder derefter en revideret sikkerhedsvurderingsrapport for de tekniske regler, mens Aarhus Letbane udarbejder oplæg til vilkår for at sætte letbanen i drift. Trafikstyrelsen vil modtage materialet senest tirsdag 28. november.

Derefter har Trafikstyrelsen ønsket 14 dage til en fornyet gennemgang af sikkerhedsvurderingsrapporten og de tekniske regler. Herefter vil Aarhus Letbane blive orienteret om, hvorvidt Letbanen kan sættes i drift og i så fald på hvilke vilkår.

Efter Aarhus Letbane i sidste uge meldte ud, at Letbanen ikke kommer til at åbne inden for de fem til otte efter aflysningen 23. september, som Trafikstyrelsen havde stillet i udsigt, har letbanens interessenter bedt om et møde med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Mødet afholdes torsdag november mellem regionsrådsformand Bent Hansen (S), Aarhus' borgmester Jacob Bundsgaard (S) og direktør Carsten Falk Hansen og vicedirektør Kåre Clemmesen fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Myndighedsansvar skaber uklarhed om tidsplan

Oddebanen, der skal være en del af Aarhus Letbane, er færdigbygget og alle sikkerhedsbærende test er gennemført 25. oktober 2017. ASAL-konsortiet, der har lagt skinner og rejst master med kørestrøm, er ved at færdiggøre testmaterialet inden endelig assessering. Der mangler at blive gennemført funktionstest ved fuld strækningshastighed. Her skal ASAL-konsortiet påvise, at deres anlæg lever op til letbanens krav som beskrevet i kontrakten. Men funktionstestene bliver forsinket, da Trafikstyrelsen har afvist at tillade, at testene bliver gennemført

Aarhus Letbane havde på baggrund af referat fra 2015, hvor spørgsmålet blev rejst over for Trafikstyrelsen, forudsat at kunne gennemføre disse test ved at afspærre vejene, mens testene foregik og Færdselsloven var sat ud af kraft de steder og i den periode, hvor testene skulle gennemføres. Det har politi og Arbejdstilsyn godkendt, mens Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen nu har afvist at give en tilladelse til disse test.

Baggrunden for, at Trafikstyrelsen har afvist at tillade funktionstestene ved fuld strækningshastighed, er, at styrelsen mener, at banen falder indenfor deres myndighedsområde og ikke Arbejdstilsynets, fordi Oddebanen er en eksisterende strækning, selvom den er ombygget med nye skinner og master med kørestrøm. Dermed skal Aarhus Letbane søge Trafikstyrelsen - og ikke politi og Arbejdstilsyn - om testtilladelse. Denne grænsedragingskonflikt mellem to myndigheder og baggrund for beslutningen forsøger Aarhus Letbane at få afklaret.

Aarhus Letbanen peger på, at hvis Oddebanen havde været nyanlagt og ikke bare midlertidigt lukket, var der formodentlig ikke opstået tvivl om, at de omtalte test kunne have været gennemført med vejafspærringer uden en testtilladelse fra Trafikstyrelsen.

Fem virksomheder er kørt videre mod letbanen i Odense

Fem virksomheder er blevet prækvalificeret til at byde på den kommende drift og vedligeholdelse af letbanen i Odense, der forventes at være på sporet i slutningen af 2020

De fem udvalgte virksomheder opfyldte minimumskravene og er dermed blevet prækvalificeret til at byde på opgaven med at levere førerne til letbanetogene, personalet til vedligeholdelsescenteret, og til styringen af den daglige drift og vedligeholdelsen.

De fem bydere er Arriva Danmark A/S, Keolis Danmark A/S, Metro Service A/S, Stockholms Spårvägar AB og Odense Lightrail Service A/S, som er et partnerskab mellem Umove A/S og Transdev Sverige AB.

- Vi er rigtig glade for den store interesse for at byde på letbanens drift og vedligehold. Vi har med de fem bydere opnået en god konkurrencesituation det kommende års tid, hvor udbudsforhandlingerne foregår. Der er tale om et godt felt fra både ind- og udland, der alle har udbredt erfaring med at drive letbaner, siger administrerende direktør for Odense Letbane P/S, Mogens Hagelskær.

Forhandlingerne med de fem bydere vil stå på frem til udgangen af 2018, hvor der forventes at blive indgået en kon-

trakt med en af de fem virksomheder. Undervejs vil Odense Letbane modtage flere bud inden det sidste og afgørende bud, som vil blive afgivet i slutningen af næste år.

Forhandlingssituationen følger samme model, som da Odense Letbane forhandlede de to store foregående kontrakter på plads om leverance af transportsystemet og letbanetogene.

De prækvalificerede ansøgere er blevet udvalgt ud fra en række på forhånd opstillede kriterier, hvor de blandt andet har skullet dokumentere deres tekniske formåen og erfaring fra lignende projekter. Dertil har ansøgerne skullet opfylde alle formelle krav ved ansøgningen - det vil sige levere en fyldestgørende ansøgning med bilag.

Kontrakten om letbanens drift og vedligehold bliver den sidste i rækken af store kontrakter undervejs i letbaneprojektet i Odense. Foruden de tre store kontrakter om transportsystemet, letbanevognene og den kommende drift, indgår der løbende syv kontrakter vedrørende flytning af veje, fortove og cykelstier.

Om de prækvalificerede ansøgere

- Arriva Danmark A/S driver og vedligeholder tog i Midt- og Vestjylland samt en række buskontrakter i Danmark. Arriva Sverige AB driver blandt andet to letbanelinjer i Stockholm
- Keolis Danmark A/S har blandt andet vundet operatørkontrakten på letbanen i Aarhus og har derudover en række buskontrakter i Danmark. Keolis S.A. har en række letbanekontrakter rundt omkring i verden - blandt andet i Bergen, Angers og Melbourne
- Metro Service A/S drifter og vedligeholder metroen i København
- Odense Lightrail Service A/S består af Umove, som har en række buskontrakter i Danmark, og Transdev Sverige AB, der blandt andet driver og vedligeholder letbanen i Norrköping. Transdev har derudover en række letbanekontrakter rundt omkring i verden - eksempelvis i Dublin i Irland, Besançon i Frankrig og Barcelona i Spanien
- Stockholms Spårvägar AB driver og vedligeholder to letbanelinjer i Stockholm

Fakta om letbanen i Odense

- Odense Letbane forventes at være færdigbygget til at gå i drift i slutningen af 2020
- Letbanen har et samlet budget på cirka tre milliarder kroner
- Odense Letbanes første etape bliver cirka 14,5 kilometer lang
- Den kommer forbi byens nøglepunkter og kraftcentre for udvikling
- Der bliver i alt 26 stationer på linjen fra Tarup i nord til Hjallesø i syd
- Hele turen fra Tarup til Hjallesø forventes at tage omkring 42 minutter
- Der forventes afgang fra hver station otte gange i timen i dagtimerne
- Et letbanetog er en moderne sporvogn - cirka 32 meter lang
- Et enkelt letbanetog kan have mere end 200 passagerer ad gangen
- Der forventes cirka 34.000 passagerer på en hverdag - 1 million på en måned
- Letbanen skal skabe tæt sammenhæng med det øvrige bus- og tognet

Østre Landsret stadfæstede dom over taxi-chauffør uden førerret

Fredag 27. oktober afsagde Østre Landsret dom i en sag mod en taxi-chauffør. Chaufføren var 20. maj sidste år blevet dømt for at have kørt taxi efter at være blevet frakendt førerretten

Østre Landsret stadfæstede Retten i Glostrups dom af 20. maj 2016 om konfiskation af taxichaufførens fortjeneste ved taxakørsel på ca. 318.000 kroner. Chaufføren var frakendt førerretten ubetinget, men var fortsat som taxichauffør. Byretten i Glostrup dømte ham for 202 kørsler i frakendelsestiden og 140 kørsler uden førerret. Navnlig for disse forhold blev han idømt en tillægsstraf på 12 måneders betinget fængsel og en tillægsgbøde på 17.000 kroner.

Byretten havde også bestemt, at taxi-chaufførens fortjeneste på ca. 318.000 kroner i forbindelse med kørslerne, skulle konfiskeres.

Landsretten, som alene skulle behandle spørgsmålet om konfiskation, stadfæstede byrettens afgørelse.

Politiet søger vidner til overfald på taxi-chauffør

Østjyllands Politi søger vidner - blandt andet to kvinder i en mindre bil - til et overfald på en taxi-chauffør Gl. Hobrovej i Randers lørdag 21. oktober omkring klokken 22.15. Taxi-chauffør fik flere slag i ansigtet og blev efterfølgende jagtet af gerningsmanden

Taxi-chaufføren har forklaret politiet i Østjylland, at han samlede gerningsmanden op i Randers midtby omkring klokken 22.00. Manden var tydeligt påvirket, og da de nåede Gl. Hobrovej slog manden pludseligt chaufføren i ansigtet med tre-fire knytnæveslag. Herefter flygtede taxi-chaufføren ud af sin bilen med gerningsmanden råbende i hælene på sig.

Under flugten standsede taxi-chaufføren en bil med to kvinder i, som han bad om hjælp. De henviste ham til et nærliggende hus, som han løb hen til.

Da gerningsmanden ikke kunne fange taxi-chaufføren, satte han sig kortvarigt ind i taxaen, inden han gik fra stedet. Kort efter blev han anholdt af politiet, der var blevet alarmeret af taxi-chaufføren, som blandt andet havde fået flækket et øjenbryn. Gerningsmanden er fortsat sigtet for overfaldet.

For at stykke hændelsesforløbet så nøjagtigt sammen som muligt hører Østjyllands Politi meget gerne fra vidner, der har overværet episoden.

Særligt hører politiet gerne fra de to kvinder i bilen - en mindre bil i samme størrelse som Peugeot 107 eller Citroën C1 - som taxi-chaufføren henvendte sig til. Politiet hører også meget gerne fra en kvinde og en mand med to børn og en hund, som på gerningstidspunkt var ude at gå en tur i området.

Oplysninger til politiet kan gives på telefon 114.

Vejdirektoratet har valgt sine brobyggere

Et joint venture består tre italienske entreprenørvirksomheder og en italiensk brorådgiver skal bygge bro mellem Sjælland og Falster. Det er resultatet af det udbud om en ny Storstrømsbro, som Vejdirektoratet tidligere har udkrevet

Den omfattende opgave med at bygge den nye Storstrømsbro skal udføres af et joint venture bestående af Itinera, Condotte og Grandi Lavori Fincosit med Seteco Ingegneria som underrådgiver.

Derudover har man benyttet det danske firma EKJ Rådgivende Ingeniører. Tilsammen kommer de til byggepladsen med årtiers erfaring med alle typer af internationale infrastrukturprojekter.

Bygges på Masnedø

Det valgte joint venture har som en central del af projektet placeret sin produktion af broens elementer på Masnedø i umiddelbar nærhed til det kommende byggeri. Arealet, som ligger, hvor Masnedø Gartneri har til huse i dag, er blevet eksproprieret i forbindelse med projekteringen af den kommende bro og er således blevet tilgængeligt for de bydende som muligt arbejdsareal undervejs i projektet.

Vejdirektoratet havde desuden peget på Nakskov Havn som en mulig placering af elementproduktionen, men i sidste ende har det været op til de bydende at beslutte placeringen. Således havde et enkelt joint venture peget på Polen som et muligt produktionssted, mens de tre øvrige havde enten Masnedø eller en kombination af Polen og Nakskov Havn i spil.

Vejdirektoratet forventer at underskrive en kontrakt med vinderen inden årets udgang. Derefter begynder planlægningen af de store arbejdsarealer og produktionshavnen på Masnedø, før byggeriet af broen kan gå i gang i efteråret 2018.

Fra december begynder Vejdirektoratet nedrivningen af Masnedø Gartneri, så arealet er klar til entreprenøren.

En bro til højhastighedstog

Storstrømsbroen forbinder Sjælland med Falster via Masnedø og indgår som en central del af opgraderingen af jernbanestrækningen mellem København og Rødby og videre til Femern Bælt-forbindelsen. Broen bygges til højhastighedstog i to spor og en to-sporet landevej med gang- og cykelsti. Den vil med sine 4 kilometer i længden og 100 meter i højden blive Danmarks tredje største bro efter Øresundbron og Storebæltsbroen.

Broen forventes at være klar til biltrafikken i 2022 og jernbanetrafikken i 2023.

Den samlede pris for projektet inklusiv nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro er ca. 4,1 milliarder kroner.

I alt fire joint venture bød på byggeriet af den nye Storstrømsbro. Ud over det vindende joint venture var det:

- Storstrømsbroen Contractors JV - Per Aarsleff A/S – Ed. Züblin AG med underrådgiver Rambøll A/S og underentreprenør Strabag SE
- Rizzani de Eccher s.p.a – N.V. Besix S.A. – Acciona Infraestructuras S.A.
- Joint venture Obrascon Huarte Lain, S.A. – SK Engineering & Construction Company Ltd.

Private kan blive ejere af ny hybridfærge

Private har nu mulighed for at blive medejer af en færge og støtte den grønne omstilling og udviklingen på Ærø. Med tilsagn om finansiering fra Danmarks Grønne Investeringsfond og Ringkøbing Landbobank i ryggen åbner selskabet bag en kommende hybridfærge mellem Marstal og Rudkøbing for folkeaktier

Færgen vil blive en nybygget katamaranfærge med hybriddrift, som over de næste år skal omlægges til ren eldrift af hensyn til miljøet. Færgen forventes i drift i foråret 2019.

Overfartstiden mellem de to havne bliver ca. 40 minutter, hvilket er væsentlig hurtigere end de nuværende færger til øen fra henholdsvis Svendborg, Fåborg og Fynshav.

- Færgens berettigelse ligger i det faktum, at de nuværende færger til Ærø har svære kapacitetsproblemer, samt at overførselstal for både biler og passagerer er steget kraftigt efter indførelse af det såkaldte "Landevejsprincip", som har betydet stærkt nedsatte billetpriser på alle danske øfærger, siger Søren Vestergaard fra selskabet ÆrøXpressen A/S, der som formål har at starte en ny færgerute imellem Marstal på Ærø og Rudkøbing på Langeland.

Projektet har nu fået tilsagn om finansiering i niveauet 40 millioner kroner fra Danmarks Grønne Investeringsfond og Ringkøbing Landbobank.

- ÆrøXpressen er et spændende projekt. Hybridfærgen vil betyde væsentlige CO2-besparelser i forhold til almindelig færgedrift, ligesom hybridfærgen vil mindske støjgener og partikeludledning. Vi er glade for at kunne bidrage til, at den nye grønne Ærø-færge kan realiseres og bidrage til udbredelsen af hybridfærger til de danske øer, siger Steen Olesen, der er erhvervskundechef hos Danmarks Grønne Investeringsfond.

Den samlede pris for anskaffelse og start af færgen forventes at være på ca 55 millioner kroner. Resten af kapitalen skal skaffes gennem aktiekapital, og eventuelt også ansvarlig lånekapital. Derfor åbner ÆrøXpressen nu for salg af folkeaktier. De nye aktier vil blive fuldstændig ligestillet med den nuværende aktiekapital.

Aktiernes nominelle størrelse er 1.000 kroner, og i princippet er der ingen øvre grænse for den enkelte investor. Hele emissionen har til formål at skaffe 7,4 millioner kroner i aktiekapital. Derudover vil der være mulighed for at stille højtforrentet ansvarlig lånekapital til rådighed

Aktieemissionen løber frem til 2. januar næste år.

ÆrøXpressen A/S understreger, at særligt over for investorer i folkeaktier, at aktierne ikke er en gave til selskabet, men en frit omsættelig del af selskabets aktiver. Som aktieinvestor hæfter man ikke for andet end de penge, man køber aktier for.

ÆrøXpressen vil blive drevet kommercielt af Danske Færger A/S, der blandt andet driver færgerne mellem Langeland og Lolland og mellem Esbjerg og Fanø. ÆrøXpressen A/S forhandler i øjeblikket med flere værfter om nybygningskontrakten. Med finansieringstilsagnet i ryggen er ÆrøXpressen nu klar til at indgå en aftale med rette værft.



Ø-færge fastholder høje trafiktal

Efterårets trafik på færgeruten mellem Frederikshavn og Læsø holder trit med 2016. På de mest populære rejsedage mangler der kamp om pladserne på grund af manglende kapacitet

I efteråret 2016 blev billetterne til Læsøfærgeren første gang sat ned med 50 procent i forbindelse med introduktionen af trafiktal ligestilling, der har til hensigt at gøre det lige så billigt at tilbagelægge en kilometer med en færge som at tilbagelægge en kilometer i en bil på landevejen. Over en periode på ni uger resulterede det i et trafikspring på 32 procent i forhold til den tilsvarende periode året før. Nu er trafiktallene for efteråret 2017 gjort op, og de viser, at det er lykkedes at holde fast i de høje trafiktal.

Færgeren overførte i alt 26.193 personbiler i august, september og oktober, hvilket er 1,4 procent mere end i den samme periode i 2016.

- Det er vældigt positivt, at vi har været i stand til at følge trit med og endda overgå trafiktallene fra 2016. Det fortæller rigtig meget om den voksende interesse, vi oplever for Læsø som turismested. Trafiktallene viser dog også, at kapaciteten er brugt op på de tidspunkter, hvor hovedparten af gæsterne ønsker at rejse, hvilket er på fredage og søndage. Det er en situation, som vi ser på med stor alvor, fordi den er hæmmende for turismeudviklingen på Læsø. Turisterne vælger jo andre rejsemål, hvis de oplever problemer med at komme til øen, siger Lars Simon Rieks, der er direktør i Færgeselskabet Læsø.

Flydende forbindelser

Han peger samtidig på, at ruten mangler kapacitet, idet stort set alle afgangene på de mest travle tidspunkter har været fuldt booket igennem hele efteråret.

Som følge af kapacitetsproblemerne har kommunalbestyrelsen på Læsø godkendt et analysearbejde med det formål at undersøge muligheden for at erstatte de to nuværende færger med en ny, større og mere moderne færge med den nødvendige kapacitet for ruten. Baggrunden er både de nuværende færgers høje alder, og at de ikke er i stand til at følge med den voksende interesse for Læsø, hvilket i sidste ende resulterer i mistet indtjening for øens turismeaktører og dermed Læsø som sådan.

Den næste prisnedsættelse som følge af den politiske ambition om trafiktal ligestilling sker for Læsøfærgens vedkommende pr. 1. januar 2018. Ligeledes har Færgeselskabet Læsø brugt egne midler til at nedbringe priserne yderligere.

Prisnedsættelserne betyder, at læsøboere og øens sommerhusejere får halv pris på færgebilletter i hele 2018, mens turister får færgebilletter til halv pris i 10 af årets 12 måneder med kun højsæsonen som undtagelse.

Lavere billetpriser har øget interessen for at komme til Læsø. Det betyder også, at Læsø-færgerne har nået den maksimale kapacitet på de mest efterspurgte afgangene. Foto: Færgeselskabet Læsø.

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



Færgerne fragter færre busser over sundet

Scandlines Helsingør-Helsingborg overførte 6.900 busser i tredje kvartal i år mod 7.400 sidste år. Det samlede antal passagerer, der tog færgerne over Øresund, faldt derfor med ca. 3 procent til knap 2,54 millioner. I tredje kvartal sidste år var antallet på 2,5 millioner

Rederiet overførte også 457.000 personbiler i tredje kvartal i år mod 473.000 i samme kvartal sidste år. Det svarer til en tilbagegang på godt 3 procent. Omvendt lagde færgerne dæk til knap 5 procent flere lastbiler i løbet af tredje kvartal i år, så antallet af overførte lastbiler kom op på 102.600 mod 98.000 i samme kvartal sidste år.

Det øgede antal lastbiler opvejede tilbagegangen i antal overførte busser og personbiler, så rederiet fik udnyttet kapaciteten bedre. Den øgede lastbiltrafik betyder, at ledelsen har besluttet at udvide færgen Hamlets sejlplan med fem timer per døgn. Udvidelsen vil gøre det muligt at overføre yderligere 40.000 lastbiler årligt og samtidig have plads til både busser og biler.

- Ved at levere gode serviceoplevelser og punktlighed til vores mange kunder vil vi fortsætte den positive udvikling af virksomheden. Vi har i oktober fået de sidste myndighedsgodkendelser til Tycho Brahes ladestationer, og færgen sejler derfor allerede nu både i batteri- og hybrid-drift, mens der foretages tilpasninger af ladeprocedurerne. Planen er uændret, at også Aurora indsættes i batteridrift inden årets udgang, så verdens to største batteridrevne færges inden nytår vil sejle på Øresund til glæde for vores kunder og miljøet i hele regionen, siger Johan Röstin, der er administrerende direktør i HH Ferries AB.

EU's Ministerråd vedtager tre regelsæt for at gøre sørejser mere sikre

Mandag 23. oktober vedtog EU's råd af ministre på søtransportområdet tre direktiver, der reviderer sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe, digitaliserer registreringen af skibspassagerer og skaber en klar ramme for inspektionen af ro-ro-færger og højhastighedsfærger

- De nye regler vil forbedre sikkerheden for personer, der sejler på vores have. Men de vil også gøre rederiernes procedurer enklere og hurtigere, blandt andet med digitalisering, og det er gode nyheder for virksomhederne og økonomien som helhed, siger Kadri Simson, der er Estlands økonomi- og infrastrukturminister.

- Jeg vil gerne takke det maltesiske formandskab og EU-Parlamentet for al deres arbejde med disse sager, sagde hun videre.

- Det "generelle" direktiv om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe indeholder de mest omfattende regler om passagerskibssikkerhed i EU for fartøjer, der sejler på indenlandske ruter. Teksten indeholder detaljerede tekniske krav til skibe på flere områder - eksempelvis konstruktion, stabilitet og brandsikring
- Direktivet om registrering af de ombordværende på passagerskibe pålægger rederierne at digitalisere registreringen af skibspassagerer, så det nøjagtige antal passagerer og andre oplysninger omgående er tilgængelige for eftersøgnings- og redningstjenester i tilfælde af en ulykke
- Det tredje direktiv, der er en revideret inspektionsordning for ro-ro-færger og højhastighedsfærger, fjerner overlapninger og lukker lovhuller, der opstår, fordi EU-landene anvender forskellige inspektionsordninger for disse skibe

De tre direktiver er en del af en omfattende revision af passagerskibssikkerheden, som skal forbedre sikkerheden ved sørejser og samtidig forenkle de nuværende regler og mindske de administrative omkostninger.

Den endelige afstemning i EU's Ministerråd afsluttede proceduren ved førstebehandlingen for alle tre sager. EU-Parlamentet stemte 4. oktober. Retsakterne undertegnes af de to institutioner i midten af november og offentliggøres i EU-Tidende nogle få uger senere.

De træder i kraft 20 dage efter offentliggørelsen, og medlemslandene har så to år til at indarbejde de nye regler i deres nationale lovgivning.



Trafikken til de danske øer sejler fremad

Sidste års prisnedsættelser på færgebilletter til de danske øer har i høj grad haft den ønskede effekt. Tallene fra en række færgeruter fortæller om en voksende trafik til øerne

De nyeste trafiktal fra Rederiet Færgen, der betjener færgeruter mellem Sjælland/Sverige-Bornholm, Sjælland-Samsø, Jylland-Fanø, Fyn-Als og Langeland-Lolland, viser, at i september og oktober er overført i alt 211.566 personbiler. Det er en stigning på 3,2 procent sammenlignet med den tilsvarende periode i 2016, som vel at mærke var en periode med markant vækst på grund af prisnedsættelserne som følge af trafiktal ligestilling. Biletpriserne blev sidste efteråret sat ned med op til 53 procent på ruterne til Bornholm, Samsø og Fanø.

- Vi kan med stor sikkerhed sige, at prisnedsættelserne har virket efter hensigten. Sammen med øernes og vores eget arbejde med at gøre øerne mere tilgængelige har de skabt præcis den ønskede effekt og gjort interessen for samtlige danske øer endnu større, end den var i forvejen. Samtidig bliver øerne ved med at udvikle deres turisme-produkt, som rammer noget helt essentielt via øernes ro og idyl, den smukke natur og de fantastiske fødevarer, siger Lindy Kjølner, salgs- og marketingchef i Færgen.

At tiden efter prisnedsættelserne har budt på ekstraordinær trafik bliver ligeledes understreget af, at sommerens trafiktal viste rekorder for samtlige øer, som Færgen har ruter til. Her udgjorde juli således den største rejsemåned nogensinde for ruterne mellem Ystad og Rønne, Kalundborg og Samsø, Fyn og Als samt Langeland og Lolland. Ligeledes var der trafikrekord for ruten mellem Esbjerg og Fanø, da lørdag 22. juli udgjorde rutens største rejsedag nogensinde.

Trafiktallene år til dato viser endvidere, at der fra januar til oktober 2017 er overført i alt 1.051.843 personbiler via Færgens færgeruter til de danske øer. Det er en stigning på 5,9 procent sammenlignet med den tilsvarende periode i 2016.

Nedsættelsen af priserne på færgebilletter til en række danske øer uden for højsæsonen skete første gang pr. 1. september 2016. Initiativet har til formål at styrke turismen og at gøre det mere attraktivt at bosætte sig på øerne. Det skal ske ved at indføre trafiktal ligestilling, hvilket dækker over en politisk ambition om, at det bør koste slutbrugeren det samme at sejle en bestemt strækning som at køre den tilsvarende strækning i bil.

Som yderligere forklaring på de voksende trafiktal peger Lindy Kjølner på, at alle Færgens ruter nu er omfattet af Bro-bizz-ordningen, hvilket har gjort indtjekningen lettere og færgeoplevelsen som sådan mere fleksibel.

Færge over Langelandsbæltet fragter flere biler

Rederiet Færgens nyeste trafiktal for ruten mellem Spodsbjerg på Langeland og Tårs på Lolland viser vækst. Ikke siden etableringen af Storebæltsforbindelsen er trafikallene på færgeruten set højere

Konkret viser tallene, at der i oktober er overført i alt 17.432 personbiler via færgeforbindelsen mellem Langeland og Lolland. Der er tale om en mindre stigning på 0,9 procent sammenlignet med den tilsvarende periode i 2016, som vel at mærke også var en periode med vækst. Ligeledes er der i oktober overført 44.509 passagerer via Langelands-Færgen, hvilket er en stigning på 1,5 procent sammenlignet med 2016.

Flydende forbindelser



- Trafikvæksten på Spodsbjerg-Tårs har stået på i så mange år, at selv en mindre vækst som i dette tilfælde er ganske bemærkelsesværdig. Vores oplevelse er, at passagererne i vid udstrækning vælger færgen til som en genvej og som et alternativ til motorvejen. Vores kundeundersøgelser peger på, at mange hellere vil slappe af eller arbejde på færgen frem for at spille tiden på motorvejen, og det billede forventer vi vil fortsætte og blive forstærket i de kommende år, siger Lindy Kjølner, der er salgs- og marketingchef i Færgen.

Han henviser til, at seneste trafiktal fra Vejdirektoratet viser, at trafikken på de danske motorveje er steget med 26,3 procent siden 2010, og at intet tyder på udsigt til bedring. Samtidig er prisen for at benytte Storebæltsforbindelsen på vej til at blive sænket løbende over de kommende tre år. Planen er således, at billetten i 2020 vil være 25 procent billigere end i dag, hvilket efter al sandsynlighed vil skabe endnu mere kø og travlhed på motorvejene.

Som yderligere forklaring på udviklingen på den sydlige vej mellem Øst- og Vestdanmark peger Lindy Kjølner på, at ruten har et velfungerende set-up med mange daglige afgang, der sikrer en let og fleksibel overfart uden stort behov for at orientere sig om sejlplanen. Senest er ruten blevet omfattet af Brobizz-ordningen, hvilket har gjort indtjekning lettere og dermed færgerejsen som sådan mere fleksibel.

Færgen vandt i 2016 udbuddet om de kommende 10 års færgeservice af Spodsbjerg-Tårs og er på vej til at flytte sin administration fra Rønne til Svendborg i forbindelse med, at Færgen pr. 1. september næste år ikke længere fungerer som færgeservice på Bornholm. Dermed kommer rederiet fremover til at knytte sig endnu tættere til Spodsbjerg-Tårs og lokalområdet som sådan.

Magasinet Bus

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

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

Læs mere side 24 - 33

Fra førersædet:

Uge 40 hos Egons

Læs mere side 62 - 63

Busrute over Kattegat og Nordhavet

Læs mere side 4

Esbjerg har et nyt skabsrum

Læs mere side 6

Kinesiske el-busser skal køre i Liverpool

Læs mere side 18

Borgmesteren i Aarhus:

Kommunikationen har været dårlig

Læs mere om Letbanen i Aarhus side 66 - 77

Taxiselskab introducerer ture med fast pris i ny app

Læs mere side 59

Trængsel skaber uforudsigelige køer på vejene

Læs mere side 56

Gik du glip af Magasinet Bus 10 - 2017?
Så hent det her!