

Magasinet Bus

Torsdag 24. august 2017 - nummer 7/8 - 5. årgang

Ekspresbussen skærer en time af rejsetiden

Læs mere side 42 - 47

På job i busbranchen: Tungvogncenter Syd er i øjenhøjde med busbranchen

Læs mere side 56 - 57

Ny taxilov vil vende
op og ned på taxierhvervet

Læs mere side 72 - 74

AdBlue-fusk kommer til at blive en
dyr fornøjelse

Læs mere side 29

Busvognmand køber Iveco-busser til rutetrafik i Midtjylland

Læs mere side 30 - 33

Trængsel gør det svært at
være pendler

Læs mere side 11

Busvognmænd har startet
et nyt fjernbus-system

Læs mere side 7

Busvognmænd vil
bremseproblemer til livs

Læs mere side 54

En ny generation af busser med
løve-log er kommet frem

Læs mere side 38

Højere hastigheder og lavere afgifter er vejen frem - eller???

Der er lagt op til et efterår med mange politiske spørgsmål. Det påpegede DI Transport's branchedirektør Michael Svane her i august. I de seneste dage har en del af det politiske system - VLAK-Regeringen, der skal have hjælp af andre af Folketingets partier til at få gennemført sine idéer - fremlagt flere forslag, der berører og påvirker transportområdet.

- Højere hastigheder på udvalgte strækninger af Statens veje
- Lavere registreringsafgifter på nye biler
- Lavere priser for at køre over Storebæltsbroen

VLAK-Regeringen's argumenterer for de tre forslag er de samme - de skal øge mobiliteten, så vi kan komme hurtigere frem eller tilbage.

- Højere hastighed på udvalgte veje vil kunne brige bilisterne på disse veje hurtigere frem.
- Lavere registreringsafgifter vil få os til at købe flere biler, som så kan køre flere af os hurtigere frem på vejene
- Lavere priser på Storebælt vil gøre det lettere at komme frem fra øst til vest - og fra vest til øst.

Men frem til hvad?

Et godt bud vil være, at vi vil komme hurtigere frem til de køer, som nok vil opstå, når vi er flere på samme tid, der vil køre ud på vejene i vores små biler.

Det er rigtigt, at vi - når vi har en bil til rådighed - har frihed til at bestemme, hvor vi vil hen - og hvornår. Men hvad er den frihed værd, hvis vi blot ender med at sidde i kø i vores biler sammen med en masse andre mennesker, der sidder i deres biler. Så langt fra hinanden, at vi ikke har anden kontakt med hinanden end øjenkontakt.

Men selvfølgelig - i køen er tiden vor egen.

I denne sammenhæng er det tankevækkende, at et forslag om at nedsætte billettaksterne for at køre med bus eller tog med 30 procent skønnes at få markant flere til at vælge bus eller tog og lade deres private bil stå.

Det er som om, VLAK-Regeringen helt har glemt, at trængselsproblemerne på vejene ikke bliver løst af at øge trafikken. Og at løsningen på trængslerne koster penge.

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.



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

Anderledes for alle andre. Perfekt for dig.

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

Mercedes-Benz
The standard for buses.





Ærø får direkte busforbindelse til København

Det ærøske rejsebureau, ærøtours, der drives af Allan Harsbo, starter i samarbejde med den ærøske busoperatør, Jesper Bus og deres københavnske partner, Lars Dalsgaard, en ny buslinje København - Svendborg - Ærø. SydfynExpressen kører fredag og søndag mellem DGI-byen og Ærøfærgeren i Svendborg med stop i Høje Tåstrup, Nyborg Station og ved ungdoms- og efterskolerne på Fyn. Efter et smut omkring Hotel Christiansminde kører bussen til havnen i Svendborg og endestation er Havnepladsen i Svendborg ved Ærøfærgerne. Til at begynde med kører Sydfynexpressen i fire weekender for at måle interessen

Sydfynexpressen kører første gang fredag 25. august, hvor den medtager passagerer til og fra Ærø og Svendborg samt de øvrige stop undervejs til København. Bussen kører fra Svendborg umiddelbart efter Ærøfærgens ankomst

Kollektiv trafik

SydfynExpressen busser, der medtager cykler, er moderne langtursbusser med gratis wi-fi og kaffe plus salg af øl og vand.

For dem, der ikke kører i bil, bliver det nemt og komfortabelt at nå København, Svendborg og Ærø på de direkte busforbindelser.

Ifølge direktøren for ærøtours, Allan Harsbo, er det et længe næret ønske om at åbne for en helt ny strøm af turister til Ærø i en større del af året samtidig med, at Svendborg kobles på, der ligger bag busrutens etablering. Der er etableret samarbejde med Hotel Christiansminde, der vil benytte bussen til salg af weekendophold, og ærøtours satser ligeledes på at få etableret et samarbejde med de ærøske overnatningssteder, så der kan tilbydes turpakker med overnatning og oplevelser for gæster fra København og dermed få flere turister til Ærø hele året.

Omvendt bliver det let for ærøboerne at tage et smut til København i weekenden. Her vil ærøtours præsentere turpakker inklusiv hotel og oplevelser (opera, sportsevents, koncerter med mere) indenfor en kort fremtid.

- Allan Harsbo er igen kommet med et nyt og spændende initiativ, der bringer hovedstaden tættere på Ærø og tilbyder en attraktiv rejsemulighed for gæster til Ærø, men også for ærøboer, der ønsker en weekend i København. Allan Harsbo og ærøtours har en stor ære for den succes Ærø har haft de senere år med et konstant stigende besøgstal. Vi byder med stor glæde den nye rute velkommen, siger Turist- og Erhvervsdirektør i Ærø Turist, Carl Jørgen Heide.

Holger Brodersen, der er direktør på Hotel Christiansminde synes, det er super med en hurtig og direkte forbindelse mellem København og Sydfyn.

- Vi har på hverdagene i kursus/møde sæsonen stor succes med busafhentning på stationen i Nyborg for dem som blandt andet kommer fra Hovedstaden. Nu gør vi forsøget med en direkte rute i weekenden. Vi forventer, at især det klassiske weekendophold/miniferiemarked vil benytte transportmuligheden, men også det voksende marked for cykel/vandre turisme i det sydfynske naturparadis og øhop rundt på de Sydfynske øer, som er blevet et tilløbsstykke efter at priserne på sejlads er blevet billige.

Direktør Flemming Skov, Ærø Hotel i Marstal, der er øens største hotel, synes godt om den nye buslinje, som han betegner som et "knaldhamrende godt initiativ" og udtaler stor sympati og støtte for projektet. Ærø Hotel vil i løbet af kort tid publicere weekend tilbud, der matcher SydfynsExpressens fartplan. Hotellet har allerede i dag en del weekend gæster, der ankommer uden bil - og for dem vil tilbuddet være særdeles attraktivt, idet de så undgår de mange skift undervejs.

DSB kørte ud med et resultat på 290 millioner

Togoperatøren DSB, der er ejet af den danske stat, opnåede i første halvår et resultat før skat på 286 millioner kroner korregeret for poster af engangskaraktér. Det er en forbedring på 91 millioner kroner i forhold til samme periode sidste år

Det forbedrede resultat kan ifølge DSB først og fremmest henføres til reducerede afskrivninger på togmateriel og en nedgang i de finansielle omkostninger. Den nettorentebærende gæld er nedbragt med 401 millioner kroner i forhold til 31. december sidste år og udgjorde pr. 30. juni i år 5.633 millioner kroner.

Busrejsende vil kunne købe billetter med Rejseplanen's app

Bornholm bliver forsøgsområde for Rejseplanen's betalings-app. Fra november vil det være muligt for busrejsende på Bornholm at købe billetter via Rejseplanen's app

Baggrunden for, at Rejsekortet's app skal kunne bruges som en slags billetautomat er, at det har vist sig at være for dyrt for Bornholms busselskab BAT at installere Rejsekort-udstyret i busserne.

Lars Bjørn Høybye, der er direktør i BAT, mener ifølge dr.dk, at løsningen har sine fordele i forhold til Rejsekortet, da passagerne er vant til at bruge rejseplans-app'en og Mobilepay, som Rejseplanen vil bruge som betalingsløsning.

Elektronisk betaling - enten med et rejsekort eller med en app - vil betyde tidsbesparelse i de enkelte busser, når passagerne kan købe deres billetter før, de står på busserne. Derudover vil chaufførerne komme til at håndtere færre kontanter.

Direktør for Rejseplanen, Christina Hvid, vil ifølge dr.dk ikke udelukke, at buspassagerer i andre dele af Danmark også vil få mulighed for købe deres billet via Rejseplanen's app'en, når de finder deres rejse.

Ud over billetter vil buspassagerne på Bornholm også få mulighed for at købe periodekort og klippekort via Rejseplanen's app.

Albansk mand dømt for vold mod homoseksuel

En 36-årig albansk mand er blevet idømt 80 dages fængsel for vold mod en homoseksuel mand under en togtur i juli

Volden skete, da den albanske mand så to unge homoseksuelle mænd udveksle et kindkys ombord på toget mellem Københavns Hovedbanegård og Høje Taastrup Station ved 18-tiden torsdag 6. juli.

Manden spyttede først den ene af de unge mænd i ansigtet, og da denne påtalte det, så slog den albanske mand ham i ansigtet med knyttet næve.

Retten i Glostrup vurderede i sin dom, at volden var en hadforbrydelse.

- Jeg er meget tilfreds med, at retten har valgt at udmåle en relativ hård straf under henvisning til, at volden skete på grund af de unge mænds seksualitet, siger anklager Rebekka Tellerup Have.

Den albanske mand blev samtidig udvist af Danmark med indrejseforbud gældende i seks år.

Busvognmænd har startet et nyt fjernbus-system

De to konkurrenter - Abildskou og Rød Billet - kører fremover sammen i det tyske FlixBus-koncept. Fra tirsdag 15. august kører en række vognmænd, som dagen før - mandag 14. august - kørte for Rød Billet, i et nyetablerede selskab, som under navnet Sortbillet kører med passagerer ad de sorte landeveje med sort kaffe på kanden mellem en række byer over hele landet - eksempelvis mellem Aarhus og København

FlixBus' entré på det danske fjernbus-marked med købet af Rødbillet ApS har fået en række busvognmænd, der tidligere kørte for Rødbillet ApS, til at køre ud med det nye koncept - Sortbillet - som de betegner som et landsdækkende fjernbusselskab med over 100 afgang om ugen.

Sortbillet er drives af selskabet Sort Billet ApS, der blev etableret 1. august og har adresse i Bådehavnsgade i København. Sort Billet ApS er ejet af Helt Sort Invest ApS, der igen er ejet af Veddebus A/S, Larsenbus ApS og Mj Has-selager Holding ApS.

Rødbillet ApS er i dag 100 procent ejet af tyske FlixBus GmbH i München via FlixBus Danmark ApS, mens Abildskou A/S kører som vognmand for FlixBus Danmark ApS. Abildskou's rutenet og Rødbillet's rutenet er smeltet sammen i et landsdækkende rutenet.



Vi kører med bus fra alle disse byer:

København - Aarhus - Odense - Aalborg - Esbjerg - Skanderborg

Randers - Viborg - Herning - Silkeborg - Vejle - Horsens - Kolding

Fredericia - Holstebro - Thisted - Sønderborg

Aabenraa - Haderslev - Svendborg

Vejm - Billund - Nykøbing Mors - Rudkøbing - Skjern

Nyborg - Ringsted - Roskilde - Hillerød

Køreplanen findes kun her på siden.



Region sender busbesparelser i høring inden politisk beslutning

Region Midtjylland har større udgifter end indtægter på den kollektive trafik. Derfor har regionen sendt et forslag om besparelser på den kollektive trafik i høring hos regionens 19 kommuner

Kollektiv trafik lægger i dag beslag på omkring 52 procent af budgettet for Regional Udvikling i Region Midtjylland. I 2007 var tallet ca. 40 procent. Derfor har det regionale trafiksselskab Midttrafik sendt en bruttoliste med forslag til besparelser på regionale busruter i høring hos kommunerne i Region Midtjylland.

Kommunerne har mulighed for at komme med bemærkninger til listen frem til udgangen af august. Derefter følger den politiske behandling i regionsrådet, hvor politikerne kan komme til at stå i den situation, at de må vælge mellem besparelser på kollektiv trafik eller andre områder af Regional Udvikling, herunder oprensning af forurenede grunde, for at opnå balance i økonomien.

Ifølge Region Midtjylland vil eventuelle lokale konsekvenser af besparelser afhænge af det serviceniveau, de enkelte kommuner ønsker.

Region Midtjylland peger på, at omkostningerne til drive kollektiv trafik over en årrække er presset op af faktorer som nye udbud, investeringer i it-systemer i busserne og høje omkostninger ved introduktion af Rejsekortet. Derimod har opstarten af den østjyske letbane i 2017 og 2018 ifølge Region Midtjylland kun mindre økonomisk betydning.

Interesserede kan se listen over mulige ruteændringer og besparelser **her**:

Danske Busvognmænd om besparelser i Region Midtjylland: Det ligner mere afvikling end udvikling

Region Midtjylland har sendt en liste over mulige ruteændringer og besparelser i den kollektive trafik i høring blandt regionens 19 kommuner

Baggrunden er, at udgifter til den kollektive bustrafik er steget, så de efter Regionsrådets opfattelse nu udgør en for stor andel af budgettet til regional udvikling.

- Sparekataloget omfatter over 100.000 timers busdrift svarende til 13- 14 procent af regionens samlede busdrift. Det er skudt langt over målet, da alene halvdelen rækker til at dække det hul i budgettet på 35 millioner kroner om året, som Region Midtjylland ønsker at lukke, siger Lasse Repsholt, der er sektorchef i organisationen Danske Busvognmænd.

Han peger på, at Region Midtjylland og regionens kommuner gennem de seneste år har investeret massivt i forbedringer af den kollektive trafik - eksempelvis med etableringen af letbanen i Aarhus, indførelsen af Rejsekortet og et forbedret IT-systemer i busserne.

- Derfor er det svært at se fornuften i Regionens beslutning om besparelser, der er et gevaldig benspænd for den udvikling af den kollektive trafik, som de nævnte investeringer kunne afføde, siger Lasse Repsholt.

Regionens sparekatalog er sendt i høring blandt regionens kommuner, der stort set alle vil blive berørt af spareplanerne.

Landdistrikter advarer politikere i Midtjylland mod at nedlægge busruter

Nedskæringer af busruter i Midt- og Østjylland går ud over bosætning på landet. Det mener Landdistrikternes Fællesråd. Baggrunden er, at politikere i Region Midtjylland vil nedlægge eller nedjustere 17 busruter i Midt- og Østjylland

Formanden for Landdistrikternes Fællesråd, Steffen Damsgaard, mener, at Region Midtjylland er ved at tage en forkert beslutning.

- Det er stærkt bekymrende. Den regionale bustrafik er rygraden i bustrafikken, som kommunerne binder sig op på. Jeg er bekymret for de konsekvenser, det får for de borgere, der bruger den i dag, og ikke har andre alternativer, siger Steffen Damsgaard til TV 2 Nyhederne.

I dag er det regionen, der betaler og står for driften af den kollektive bustrafik. Men i løbet af 2018 vil regionens finansiering af en række busruter bortfalde. Når besparelserne på de 17 busruter træder i kraft, vil udgifterne blive skubbet direkte over til kommunerne, mener Steffen Damsgaard.

Kollektiv trafik

Han vurderer, at kommunerne ikke kan undvære de udvalgte busruter, der står til at blive sløjfet eller nedjusteret. Set fra hans synspunkt binder ruterne kommunerne sammen.

- Det er jo netop hovednetværket af bussystemet, man vil skære væk. Det er det, der kører på tværs af kommunerne mellem deres hovedbyer. Det har altså en stor værdi. Det har en betydning, og der er mange, som indretter deres hverdag efter det. Derfor er det ikke et sted at skære, siger Steffen Damsgaard til TV 2 Nyhederne.

Ifølge Steffen Damsgaard kan den samme betjening, som busruterne i dag tilbyder borgerne i området, ikke opretholdes, medmindre kommunen skal have penge op af lommen.

- En del af de her ruter ligger i land- og yderkommuner, som i forvejen er hårdt pressede. Derfor er det bekymrende, om man vil kunne fastholde en betjening på samme niveau, hvis kommunerne skal foretage det, siger han.

Mange busser forsvundet efter kommunalreformen

Oplysninger fra TV 2 Nyhederne viser, at over hver femte busafgang på de lokale ruter er forsvundet siden kommunalreformen. Til sammenligning er der kun skåret én procent på bybusserne siden kommunalreformen.

Udviklingen bekymrer formanden for Landdistrikternes Fællesråd, der håber, at kommunerne vil prioritere den kollektive transport i alle områder.

- Jeg håber, at man stadig kan sikre den kollektive trafik i landdistrikterne ved at beholde mere af den traditionelle rutekørsel i kombination med Flextrafik og andre tiltag som eksempelvis samkørsel og delebilsordninger, siger Steffen Damsgaard.

Han understreger, at de forringede transportmuligheder på landet går ud over både unge og ældre, hvilket i værste fald kan betyde, at fraflytningen fra land til by fortsætter i årene fremover.

- Vi skal huske på, at det både er de unge, de ældre og dem med særlige behov, der først mærker konsekvenserne af manglende busforbindelser, siger Steffen Damsgaard.

Det er hverken politisk vedtaget eller drøftet, hvilke ruter Region Midtjylland vil fjerne sin støtte til. Det ligger dog fast, at regionen skal nedbringe den økonomiske udgift til busdrift.

Du kan automatisk få
Magasinet Bus
hver gang det udkommer
direkte i den indbakke
Klik **her** og skriv dig på vores mail-liste

Analyse fra DI:

Trængsel gør det svært at være pendler

Godt hver tredje pendler oplever ifølge en ny analyse fra DI dagligt trængsel og forsinkelser. Analysen viser peger på, at mere fleksible arbejdstider, bedre veje og bedre kollektiv transport kan få flere til at takke ja til et job længere væk fra deres hjem

Analysen, der baserer sig på en repræsentativ undersøgelse blandt 2.012 danskere i beskæftigelse udført af Epinion og Hansen & Ersbøll Agenda for DI, viser, at to ud af tre danskere oplever udfordringer i forbindelse med transporten til og fra arbejde.

Trængsel på vejene kommer ind på førstepladsen på listen over transportudfordringer. På anden og tredjepladsen ligger omkostningerne ved henholdsvis bilkørsel og kollektiv transport.

På de følgende pladser kommer forsinkelser med bus, tog og metro og manglende kollektive transportmuligheder. Længere nede af listen finder man eksempelvis smalle eller manglende cykelstier.

Ifølge analysen er både pendlere, der kører i bil og pendlere, der kører i bus, tog eller metro, lige generet af forsinkelser. Godt en tredjedel siger, at de dagligt eller tre-fire gange om ugen er generet af forsinkelser.

De mennesker, der har deltaget i undersøgelsen, er også blevet bedt om at tage stilling til følgende udsagn:

"Jeg foretrækker at bruge så lidt tid som muligt på transport"

Her svarer 81 procent, at de er enige i udsagnet, mens 12 procent angiver, at de hverken er enige eller uenige i udsagnet.

Da de fleste foretrækker at bruge så lidt tid som muligt på transport, kan det være svært at få folk til at takke ja til et job, der ligger længere væk. Derfor er deltagerne i analysen blevet bedt om at forestille sig, at de får tilbudt et godt job - men at det ligger 20 - 30 km længere væk, end deres nuværende arbejdsplads gør.

Deltagerne er derefter blevet bedt om at vurdere, i hvilken grad forskellige forhold ville gøre det lettere at komme til og fra arbejde og øge fleksibiliteten i deres hverdag, så de ville takke ja til jobbet.

- 24 procent ønsker mere fleksibilitet
- 17 procent ønsker bedre veje
- 15 procent ønsker bedre kollektiv transport
- 15 procent ønsker lavere transportomkostninger
- 7 procent angiver bedre muligheder for at udnytte transporttiden

Analysen får DI til at opfordre beslutningstagerne til at investere i veje og bedre kollektiv transport. Efter DI's mening skal de offentlige investeringer i trafikal infrastruktur og digitalisering samlet set løftes med 30 milliarder kroner frem mod 2025.

Interesserede kan se DI's analyse **her**:

Konference har en mere selvkørende fremtid er på dagsordenen

Den selvkørende fremtid er rykket tæt på den kollektive trafik som mulighed og udfordring. Deleøkonomiens udvikling er en anden nøglefaktor for fremtidens mobilitet. Kollektiv Trafik Konferencen 2017, der finder sted på Comwell Storebælt på Ørnumvej i Korsør 9. og 10. oktober, tager bestik af den selvkørende og deleøkonomiske fremtid - og konsekvenserne for kollektiv trafik. Ud over de to emner beskæftiger konferencen sig også med et udspil fra VLAK-Regeringen om en ny og mere markedsorienteret organisering af jernbanetrafikken

På konferencen får deltagerne en præsentation af udspillet og nogle faglige og politiske kommentarer til regeringens nye jernbanepolitik.

Andre temaer på programmet er:

De positive milepæle for kollektiv trafik i Danmark står i kø i 2017 og vil præge konferencen. Her er nogle af de større:

- Movia linje 5C er åbnet mellem Københavns Lufthavn og Herlev Hospital
- Letbanen i Aarhus åbner
- Region Nordjylland, NT og Nordjyske Jernbaner overtager den regionale jernbanetrafik
- Forsøgsordning for førerløse køretøjer er vedtaget i Folketinget

Programmet består af plenumsessioner vekslede med seminarer med fire og fem parallelle spor.

Biogas er på programmet mandag 9. oktober. I samarbejde med projektet "BioGas 2020" sætter konferencen fokus på biogas til bustransport. Her vil være et plenumoplæg om udbudsformer samt to seminarer efter hinanden, hvor en række centrale biogasaktører er på podiet.

Udvalgte overskrifter fra plenumprogrammet:

- Kollektiv trafik i en selvkørende fremtid
- Selvkørende busser nu og i fremtiden
- Revolution i jernbanepolitikken - udbud og ny organisering
- DOT i offensiven

Udvalgte overskrifter for seminarer:

- Letbaner og metro
- Maas i byen og på landet
- Elbusser - erfaringer og planer
- Tilgængelighed og flextrafik

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

Borgerne på sjællandsk halvø skal dele bussen

Fra tirsdag 1. august og frem til 1. januar 2018 afprøver borgerne på halvøen Jungshoved syd for Køge Bugt et pilotprojekt, hvor en 9-personers delebil skal levere den kollektive transport

Teknik- og Miljøudvalget i Vordingborg Kommune besluttede tidligere at bevillige 75.000 kroner til leasing af en delebil, som skal bruges af Jungshoved lokalråd til at servicere halvøens beboere med kollektiv transport. I første omgang kører pilotprojektet i en fem-måneders periode fra 1. august og frem til årsskiftet.

Kommunen vil lease en 9 personers bus, som stilles til rådighed for lokalrådet. Kun borgere i foreningen Jungshoved lokalråd kan låne bilen, som koster 2 kroner pr. kørt kilometer. Beløbet skal dække udgiften til brændstof.

Ideen er så, at den, der låner minibussen, skal tage andre med på turen.

Bilen bookes elektronisk i en bookingkalender på foreningen hjemmeside.

Administrationen og lokalrådet har i fællesskab opsat regler for brug af bilen. Reglerne tager udgangspunkt i en tilsvarende delebilsordning i Sønderborg kommune, som har modtaget Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens godkendelse.

Ordningen er lovlig såfremt udlånet af delebilen ikke er hovedformålet med foreningen og såfremt bilen kun kører med foreningens medlemmer. Endvidere må chaufføren ikke modtage betaling ud over udgifter til brændstof.

Administrationen forventer til november at udarbejde status for pilotprojektet, således at der her kan tages stilling til en eventuel fortsættelse af projektet efter 1. januar 2018. Det skal blandt andet undersøges om delebilen vil få indflydelse på brugen af Flextur.

Banedanmark har sat strøm til banestrækning

I den kommende uge vil der være strøm i køreledningerne over jernbanen mellem Kolding og Esbjerg. Efter tre års arbejde er den 57 kilometer lange jernbane blevet en del af det elektrificerede banenet i Danmark

Arbejdet har blandt andet omfattet opstilling af 1.614 master til køreledninger, som via el-togenes pantografer på taget leverer strøm til el-motorerne.

Banedanmark er i gang med at elektrificere banenettet flere steder i Danmark - blandt andet den nye jernbane mellem København og Ringsted. Elektrificeringen betyder, at eksempelvis DSB kan benytte mindre miljøbelastende og mindre støjende tog, der også kan reducere rejsetiden, da el-tog kan accelerere hurtigere, end eksempelvis tog med dieselmotorer.

El-tog betegnes også som billigere og mere stabile i drift end dieseltog.



Kollektiv transport i Nordjylland får 13 millioner i støtte til forbedringer

Forligspartierne bag puljen til forbedring af kollektiv trafik i yderområderne - det er Socialdemokraterne, SF, Radikale, Dansk Folkeparti og Enhedslisten - har givet Nordjyllands Trafikselskab (NT) tilsagn om støtte til to centrale projekter, der begge er en del af en større strategisk plan, der har til formål at øge nordjydernes mobilitet og skabe bedre sammenhæng mellem land og by. Støtten fra Christiansborg, der er på 13 millioner kroner, kommer i umiddelbar forlængelse af, at NT's bestyrelse godkendte trafikselskabets nye Mobilitetsplan 2017-2020

I 2016 lancerede NT en ny vision for trafikselskabets virke, der lyder:

"Nordjylland er et godt sted at være, hvis vi let og ubesværet kan komme rundt i byen, på landet og ud i den store verden. Det kræver gode infrastruktur- og transportsystemer, som gør os mobile. NT ønsker at gøre Nordjylland til et foregangsland for god mobilitet og med den kollektive trafik som en afgørende faktor"

Med denne vision for øje søgte NT i februar tilskud fra den såkaldte yderkantpulje til to projekter, som begge er hjørnesten i den nye Mobilitetsplan.

Kollektiv trafik

- Nar partierne bag yderkantspuljen bevilger henholdsvis 7.653 millioner kroner til Knudepunktprojektet og 4.355 millioner kroner til Plustur, så er det et signal om, at vi har fat i den rigtige ende her i Nordjylland. At vi med disse ambitiøse projekter kan være en drivende faktor i forhold til at gøre nordjyderne mere mobile. Det kræver investeringer at være et foregangsland, så denne opbakning fra Christiansborg betyder rigtig meget, siger Jens Otto Størup, der er direktør for NT.

Knudepunktprojektet er en videreudvikling af NT's eksisterende stoppestedskoncept. I et knudepunkt mødes forskellige typer af transportformer - de traditionelle kollektive transportformer, bus, og flextrafik (Flextur og plustur) mødes med nye tiltag som for eksempel delebiler, samkørsel, taxi og cykler - for på denne måde at give den bedst mulige mobilitet for nordjyderne.

Der er bevilliget penge til den fysiske etablering af knudepunkterne, såsom knudepunktsmarkører, trafikinformation, markering af nye transportformer samt P-plads til nye transportformer. Projektet udføres i tæt samarbejde med arkitektfirmaet C. F. Møller samt en arbejdsgruppe med repræsentanter fra udvalgte kommuner og Region Nordjylland.

Plustur er en ny kørselsordning, der giver borgerne i landdistrikterne bedre muligheder for at komme til/fra det nordjyske hovednet, der består af udvalgte regionale bus- og togruter. Produktet løser den udfordring, som passagerer i den kollektive trafik generelt har - at komme til og fra de større stoppesteder og terminaler. Med en Plustur kan borgerne blive hentet på en adresse og kørt frem til hovednettet. Prisen bliver den samme kontantbillet-takst, som gælder for busser og tog. I maj startede NT pilotprojekter for Plustur i Jammerbugt og Hjørring kommune. Med tilskuddet er det muligt at udbrede Plustur til resten af Nordjylland, da støtten blandt andet betaler 50 procent af kommunernes forventede udgifter til driften af Plustur de næste to år.

Foruden NT's to projekter får også Frederikshavn Kommune støtte til oprettelse af en bybusrute i Skagen og Thisted kommune til "Sommerrute 89 - Kystruten i Nationalpark Thy".

DSB skiller sig af med svensk selskab

DSB Sverige har solgt datterselskabet DSB Uppland til Transdev Sverige AB, som driver flere togstrækninger i Sverige. Baggrunden for frasalget af DSB Uppland er det fortsatte ønske om et enkelt DSB og en forlængelse af den afvikling af udenlandsk togdrift, DSB tidligere har foretaget

Salgssummen er fortrolig, men DSB Uppland har givet et solidt overskud i en årrække, som blandt andet har bidraget til, at DSB Sverige har kunnet betale 115 millioner svenske kroner i udbytte til DSB over de seneste to år.

Den planlagte overtagelsesdato er 1. september i år. Handlen er dog betinget af, at Region Uppsala godkender ejerskiftet.

Transdev Sverige AB er et selskab i den internationale franske Transdev-koncern, der er aktiv i 19 lande verden over.



Konkurrenter kører nu i samme netværk

Den tyske mobilitetsudbyder - Flixbus - som i foråret kunne byde Abildskou og senere Rødbillet velkommen i netværket af fjernbuslinier i Danmark og andre europæiske lande, har fusioneret Abildskou og Rødbillet's køreplaner og ruter. Fra 15 august forbinder Flixbus 35 byer med op til 26 gange dagligt

Flixbus har som mål at tilbyde "Danmarks bedste mobilitetsnetværk". Det skal blandt andet ske under mottoet "Gør bussen cool igen", som blandt andet dækker over trådløst internet, en app, nem ombooking/annullering og et klimabeskyttelsesbidrag.

- Fra tirsdag 15. august er der en ny dansk busservice til rådighed. Byer som Århus, København og Odense vil snart blive tilsluttet op til 26 gange dagligt. Vi har optimeret køreplanerne for vores partnere, og integreret dette i vores eksisterende FlixBus-netværk. Nye forbindelser er allerede under udvikling. Danske rejsende nyder godt af nem adgang til et pålideligt og meget bekvemt mobilitetsalternativ, siger Peter Ahlgren, der er administrerende direktør for FlixBus i Norden.

De optimerede køreplaner betyder, at tidligere parallelle afgangene bliver spredt ud over hele dagen. I myldretiden ønsker Flixbus at tilbyde den højeste frekvens af offentlig transport i Danmark og være bedre end DSB, der kører med 30 minutters interval mellem København og Aarhus.

- På hovedforbindelser planlægger vi at pendle hvert 20. minut. Vi ønsker at tilbyde Danmarks bedste mobilitetsnetværk og et bæredygtigt alternativ til at tage bilen. I øjeblikket er der 1,5 millioner danskere, der bruger fjernbusser. Vores mål er at fordoble mængden af årlige passagerer med vores FlixBusser, siger Peter Ahlgren.

Billetter til nye indenlandske forbindelser kan købes fra 39 kroner og opefter på FlixBus' egen webside, via FlixBus' app eller hos rejsebureauer over hele landet.

Kollektiv trafik

FlixBus introducerer en ny booking platform med et dynamisk prissystem, der ligner det, flyselskaber anvender.

- Vi ønsker at tilbyde mobilitet til alle til ethvert budget. Vores priser afhænger af de pladser, der allerede er reserveret på den specifikke forbindelse. Derfor er vi og vores buspartnere i stand til at kontrollere og optimere vores kapacitet, samtidig med at vi tilbyder rimelige priser, siger Peter Ahlgren.

Siden april har Abildskou's netværk af fjernbusruter været tilgængeligt på FlixBus' hjemmeside, samt i FlixBus app'en. Abildskou blev dermed FlixBus' første buspartner i Danmark.

- Vi ser frem til at arbejde sammen med FlixBus i et moderne partnerskab og sammen nå ud til endnu flere kunder med vores tilbud af kvalitetsrejser i fjernbus, siger Jess Abildskou, der er administrerende direktør i Abildskou A/S.

Siden juli har de indenlandske busforbindelser fra Abildskou's nu tidligere konkurrent, Rødbillet, også været en del af FlixBus-netværket. Foruden Abildskou og Rødbillet har andre lokale buspartnere ifølge Peter Ahlgren også skrevet under på en samarbejdsaftale.

- Sammen vil vi skabe det bedste mobilitetsalternativ til individuel transport, siger han.

Startup revolutionerer det europæiske rejsemarked

FlixBus, der blev lanceret i 2013, baserer sig på en innovativ forretningsmodel, nye tekniske landvindinger og samarbejder med regionale busselskaber, var som start-up virksomheden i stand til at tilbyde et nationalt netværk indenfor blot få måneder. De regionale buspartnere - ofte familiedrevne virksomheder bygget på generationers succes som Abildskou fra Aarhus, er ansvarlige for den daglige drift af de grønne busser og ruter. FlixBus har ændret det europæiske rejsemarked og vundet over globale konkurrenter på selskabets egen hjemmebane - Tyskland.

FlixBus tilbyder efter fire år Europas mest omfattende busnetværk med over 200.000 daglige forbindelser til 26 lande i Europa og har skabt omkring 5.000 nye arbejdspladser hos lokale busvognmænd.

FlixBus har eksempelvis indført produktinnovationer som Live-GPS-Sporing af FlixBusser, en international multi-booking-platform, klimaneutrale rejser og push-meddelelser via app i tilfælde af forsinkelser. FlixBus' netværk er integreret i Google Maps, virksomheden tester i øjeblikket at blive integreret i Amazon's Alexa Software.

Om FlixBus

- FlixBus er en ung Europæisk lang-distance mobilitets udbyder. Siden 2013 har firmaet tilbudt en alternativ, komfortabel og miljøvenlig rejseform, som passer til ethvert budget. Takket være smart netværksplanlægning og et state-of-the-art backend-system, kan FlixBus udbyde Europas største intercity by netværk med 200.000 daglige forbindelser, til 1.200 destinationer i 26 lande
- Virksomheden er grundlagt og startet i Tyskland, og start-up virksomheden har formået at samle oplevelsen og kvaliteten ved at arbejde tæt sammen med de regionale SMV-virksomheder. Fra hovedkvartererne i Berlin, München, Paris, Zagreb, Stockholm og Milano, håndterer FlixBus holdet netværksplanlægning, kundeservice, kvalitetsledelse, marketing & salg, og forretnings samt teknologiudvikling
- De regionale bus partnere - ofte familiedrevne virksomheder - er ansvarlige for den daglige drift af de grønne busser og ruter. Derfor, går innovation, entreprenørskab og et stærkt internationalt mobilitets brand hånd i hånd med erfaringen og kvaliteten fra en traditionel industri



Nordjyske jernbaner kører tog mellem Skagen og Skørping

Region Nordjylland, Nordjyllands Trafikselskab og Nordjyske Jernbaner overtog søndag 6. august officielt den regionale togdrift fra DSB. Det blev markeret ved en officiel indvielse på Hjørring Station søndag formiddag, hvor transportminister Ole Birk Olesen (LA) og regionsrådsformand Ulla Astman (S) klippede det røde bånd. Dermed kunne togrejsende for første gang nogensinde stige på Nordjyske Jernbaners blå tog på strækningen mellem Skørping og Frederikshavn

Overtagelsen blev blandt andet fejret med taler, musik og mundgodt ved en offentlig åbningsfest på Hjørring Station, hvor transportminister Ole Birk Olesen og regionsrådsformand Ulla Astman i fællesskab klippede det røde bånd, som markerede den officielle indvielse af den regionale togdrift.

- Det er en milepæl for den kollektive trafik i Nordjylland, men også for dansk kollektiv trafik generelt. Vi er den første region i landet, der er blevet tildelt eget ansvar for den regionale togdrift, og det er vi selvsagt utroligt stolte af. Vores mål er at styrke mobiliteten og sammenhængskraften i Nordjylland til gavn for både borgere, turister og erhvervslivet, og det ser vi frem til at indfri i de kommende år, siger Ulla Astman.

Nordjydernes mobilitet er i centrum

Den nordjyske overtagelse af den regionale togdrift sker på forsøgsbasis, hvor Region Nordjylland har indgået en femårig aftale med Transportministeriet. Som et resultat af aftalen, der blev underskrevet i marts 2015 af Ulla Astman og daværende transportminister Magnus Heunicke (S), har Region Nordjylland fået overdraget trafikfølsomt ansvar for regional togtrafikken på strækningen mellem Skørping og Frederikshavn. Nordjyske Jernbaner bliver dermed ny togoperatør på strækningen, hvilket medfører omkring en tredobling af virksomhedens hidtidige aktivitetsniveau. NT får det administrative ansvar for den samlede kollektive trafik i hele regionen, herunder også kundeservice og markedsføring:

Kollektiv trafik

- Overtagelsen af togdriften er en unik mulighed, der betyder, at vi kan sætte nordjydernes mobilitetsbehov i centrum i den samlede kollektive trafikplanlægning i Nordjylland. Aftalen er den første af sin slags, og vi er stolte af at blive tildelt ansvaret for, at den bliver en succes, siger Jens Otto Størup, der er administrerende direktør for NT.

Han fortæller endvidere, at man hos både NT og Nordjyske Jernbaner ser frem til, at skulle tage hånd om de mange nye kunder på de regionale jernbaner. Begge selskaber er topscorere i Forbrugerrådet Tænk's seneste kundeservice og -tilfredshedsundersøgelser. Her viste resultaterne blandt andet, at over 80 procent af brugerne af den kollektive trafik i Nordjylland er tilfredse, hvilket er Danmarksrekord.

- Vores målsætning har i flere år været, at gøre Nordjylland til foregangsregion på trafikområdet. Det er en stor opgave, som vi er klar til fortsat at løfte i fællesskab med Nordjyske Jernbaner - og vi glæder os alle til at byde flere kunder velkommen i de 13 nye blå tog, hvor vi tilmed også tilbyder endnu flere togafgange samt branchens bedste kundeservice inden for landets grænser, siger Jens Otto Størup.

En dag i togets tegn

Søndag var i det hele taget en dag, der stod i togets tegn i Nordjylland. Den nordjyske overtagelse af den regionale togdrift blev fejret med gratis kørsel hele dagen med de blå tog. Der blev også afholdt arrangementer på visse strækninger og lokalstationer rundt omkring i Nordjylland.

De mange togrejsende på dagen kunne få udleveret en kupon fra togpersonalet, som gav adgang til en lang række eksklusive tilbud og oplevelser hos knap 30 nordjyske kulturinstitutioner.

- Den kollektive trafik tilhører jo os alle, og netop derfor synes vi, at det var på sin plads at fejre indvielsen af den nordjyske togdrift med alle interesserede i hele regionen, siger Jens Otto Størup.

Bus blev ramt af betonklods på motorvej

Politiet efterlyser vidner til en hændelse, som skete ved middagstid søndag 13. august på motorvejen ved Sorø, hvor politiet formoder, at en betonklods på op til tre kilo ramte en bus

Dobbeltdækkerbussen, der kom kørende ad Motorvej E20 ved Sorø blev ramt af en hård genstand, der ødelagde forruden. Politiet undersøgte efterfølgende stedet og formoder, at en betonklods er blevet kastet ned på motorvejen fra en bro.

- De indledende undersøgelser tyder på, at det er en bevidst handling, hvor nogen har kastet en sten ned på ruden, siger vicepolitiinspektør Allan Holm fra Sydsjællands og Lolland-Falsters Politi til Ritzau.

- Heldigvis er den ikke gået igennem ruden. Der er kommet glassplinter ind, men ingen er kommet til skade, siger han videre.

Politiet modtog søndag klokken 12.22 anmeldelsen om, at bussen var blevet ramt. Bussen kørte for selskabet Rødbillet og var på vej fra København til Aarhus med 51 passagerer og en chauffør.

Politiet efterlyser vidner, der kan have set nogen på broen.

- Vi har ingen signalementer, så vi er rigtig interesserede i at høre fra folk, der har kørt på Vestmotorvejen på det tidspunkt, siger Allan Holm.

Transportkoncern kører ad sporet mod vækst

Transportkoncern Deutsche Bahn har leveret et halvårsregnskab for første halvår 2017 med vækst i omsætning, resultat, antal passagerer og antal forsendelser

- Vores Zukunft Bahn-program har hævet vores kvalitet, og vores kunder belønner os for det, siger koncernens administrerende direktør Dr. Richard Lutz.

Han peger på, at der også er fremgang hos datterselskaberne DB Schenker og Arriva.

DB har sat ny rekord i antallet af passagerer over lange distancer og transporteret i årets første halvdel over 68 millioner mennesker, hvilket er en stigning på 1,6 millioner.

De samlede indtægter i DB er steget med 1,0 milliarder euro til i alt 21,1 milliarder euro, hvilket svarer til et plus på 5,2 procent. Indtjeningen før renter og skat (EBIT) er steget med 17,1 procent til 1,18 milliarder euro.

- Vores tal fra første halvdel af året viser, at vi er på rette spor, Richard Lutz, der er tilfreds med den positive udvikling i on-time satser i DB's passagertrafik over lange distancer, men bemærker, at DB også har udfordringer:

- Vores on-time rate på langdistancetog er 81,0 procent i første halvår, som er en 2,6 procentpoints forbedring. Men vi er endnu ikke tilfredse med punktligheden som helhed. Der skal gøres mere for at øge vores service og punktlighed på personbefordring, og vi vil fortsætte det arbejde, som vi har påbegyndt, med stor beslutsomhed, siger han.

Tegnene på vækst fortsætter til datterselskabet DB Schenker, som er vokset over hele linjen - især inden for luftfragt og sø-fragt, der er vokset henholdsvis 11,4 procent og 8,9. Contract logistics voksede igen og øgede omsætningen med 5,7 procent til knap 1,3 milliarder euro.



- Vi ser også en meget positiv resultat- og volumenfremgang i Danmark, siger administrerende direktør i DB Schenker Danmark, Henrik Dam Larsen.

- Vi er inde i en rigtig god gænge, og jeg tror på, at den positive trend fortsætter, siger han videre.

Også DB Arriva viser positive takter. Personbefordringen steg i første halvår af 2017 med 17 procent til knap én milliard passagerer. Jernbanedriften steg med 22,9 procent, mens busvolumen steg med 5 procent. De samlede indtægter i DB Arriva steg 5,3 procent eller 133 millioner euro til 2,7 milliarder euro. Resultatet før renter og skat (EBIT) er steget med 3,8 procent til 110 millioner euro.

DI Transport:

Den politiske sæson nærmer sig

DI Transport's direktør, Michael Svane ser efter sommerperioden på, hvad han mener, kommer på den politiske dagsorden. Konklusionen er, at de kommende måneder kommer ti at indeholde mange transportrelaterede emner - både i Danmark og i EU

- Vi står på tærsklen til en ny politisk sæson. Vi ser inden udgangen af denne måned forslag til finanslov, udspil til vækstinitiativer med videre og jobreform. Bilbeskatningen kommer også i spil, og vi skal i løbet af efteråret have udmøntet luftfartsstrategien og vedtaget ny taxilov. På EU-plan vil efteråret transportpolitisk stå i vejpakkenes tegn. Oven i alt dette har vi så valg til kommuner og regioner den 21. november, påpeger Michael Svane og konkluderer, at det bliver en travl politisk sæson.

- Det gælder også os i DI Transport og Infrastruktur, siger han og fortsætter:

- Når jeg ser på dagligdagen på de danske veje, skinner, havne og lufthavne, så buldrer det derudaf. Jeg håber, at beslutningstagerne i forbindelse med de politiske armlægninger i særlig grad har fokus på at sikre mobiliteten i samfundet. For vi står i dag med en infrastruktur og et transportsystem, som er stærkt overbelastet. Hvis ikke vi skal have i en vækstkleme, skal vi investere i infrastrukturen. Det kræver penge, ja mange penge.

Michael Svane fremhæver, at det er dyrt at investere i transport og infrastruktur, men også, at det er dyrere ikke at gøre det.

Brancheorganisation inviterer til Transportens Dag

Transportens Dag er en dag, hvor brancheorganisationen DI Transport samler transportbranchen for at sætte dagsordenen og styrke netværket. I år vil Transportens Dag have fokus på, at transportbranchen er i fremgang, hvordan man kan tænke innovativt og tiltrække den kvalificerede arbejdskraft

På Transportens Dag, der finder sted mandag 18. september i Industriens Hus på Rådhuspladsen i København, vil deltagerne også kunne få inspiration til, hvordan man arbejder med cybersikkerhed i transportsektoren, og hvordan man kan arbejde med digital ledelse.

Samme dag holder DI Transport også transportpolitisk åbningsdebat med transport-, bolig- og bygningsminister Ole Birk Olesen forud for, at Folketinget starter folketingsåret den første tirsdag i oktober.

Interesserede kan se mere på transport.di.dk



Den elektriske bil kører på sprit

Den danske metanol brændselscelle-producent SerEnergy har lanceret en kommerciel brændselscelle-bil, der er baseret på et system, der kan omdanne metanol - træsprit - til en gas med højt brintindhold. Brinten bliver så "brændt af" i en brændselscelle, hvor energien bliver omformet til elektrisk energi, som så kan oplade bilens batterier og levere strøm til bilens el-motor

Varmen fra processen kan bruges til at opvarmning i bilen og til at få processen til at køre mere effektivt. Ifølge SerEnergy kan det seneste metanolsystem give en elektrisk varebil - eksempelvis en Nissan e-NV200 - en kørselsrækkevidde på op til 800 km på en tankfuld metanol

SerEnergy startede for tre år siden udviklingen af en brændselscelle-løsning til transportområdet. Første generation af RMFC-køretøjer var baseret på en Fiat 500-plattform. Godt et års udviklingsarbejde har nu resulteret i lanceringen af anden generationens RMFC-system til større køretøjer, der kan bruges som varebiler eller minibusser.

- Dette er et vigtigt skridt for os i at realisere vores vision - at fjerne forbrændingsmotoren fra jordens overflade. Markedet søger grønne alternativer til fossile brændstoffer, så vi ser et stort potentiale i denne type køretøjer både nationalt og internationalt, og vi er begejstrede over at se de første biler på vejen, siger Mads Friis Jensen, der er Chief Commercial Officer hos SerEnergy.

Positiv miljømæssig og økonomisk påvirkning

Udover at være miljøvenlig uden skadelige emissioner og en udstødning, der er lige så ren som luften omkring os, gavner systemet ifølge SerEnergy også den samlede kørselsøkonomi med en reduktion af brændstofprisen og ved at være mere end dobbelt så energieffektiv som benzin og diesel. Som deltagere i et metanol-infrastrukturprojekt har

SerEnergy deltaget i udviklingen af en metanoltankstation med en tankningsproces, der er meget lig den, man kender fra traditionel brændstof som benzin eller diesel.

Kombinationen af batterier og metanol er ifølge SerEnergy en ideel kombination, hvor metanol giver rækkevidden og batterierne slår ind under opstart og ved accelerationer. Når de to teknologier supplerer hinanden, kan begge teknologier yde optimalt og derved reducere batteriets størrelse og brændselscellens kapacitet betydeligt, hvilket resulterer i et køretøj, der både er omkostnings- og energieffektivt.

Anden generations biler er på vej senere på sommeren

De første kommercielle biler skal indgå i det tyske "greenfuel-projekt", hvor innogy, der er et af de førende energiselskaber i Europa, demonstrerer hele værdikæden for metanol som et alternativt, flydende brændstof til traditionelle fossile brændstoffer. RMFC-systemet har gennemgået grundige test og er i mere end et år blevet testet på vejene, med gode resultater.

Teknisk set

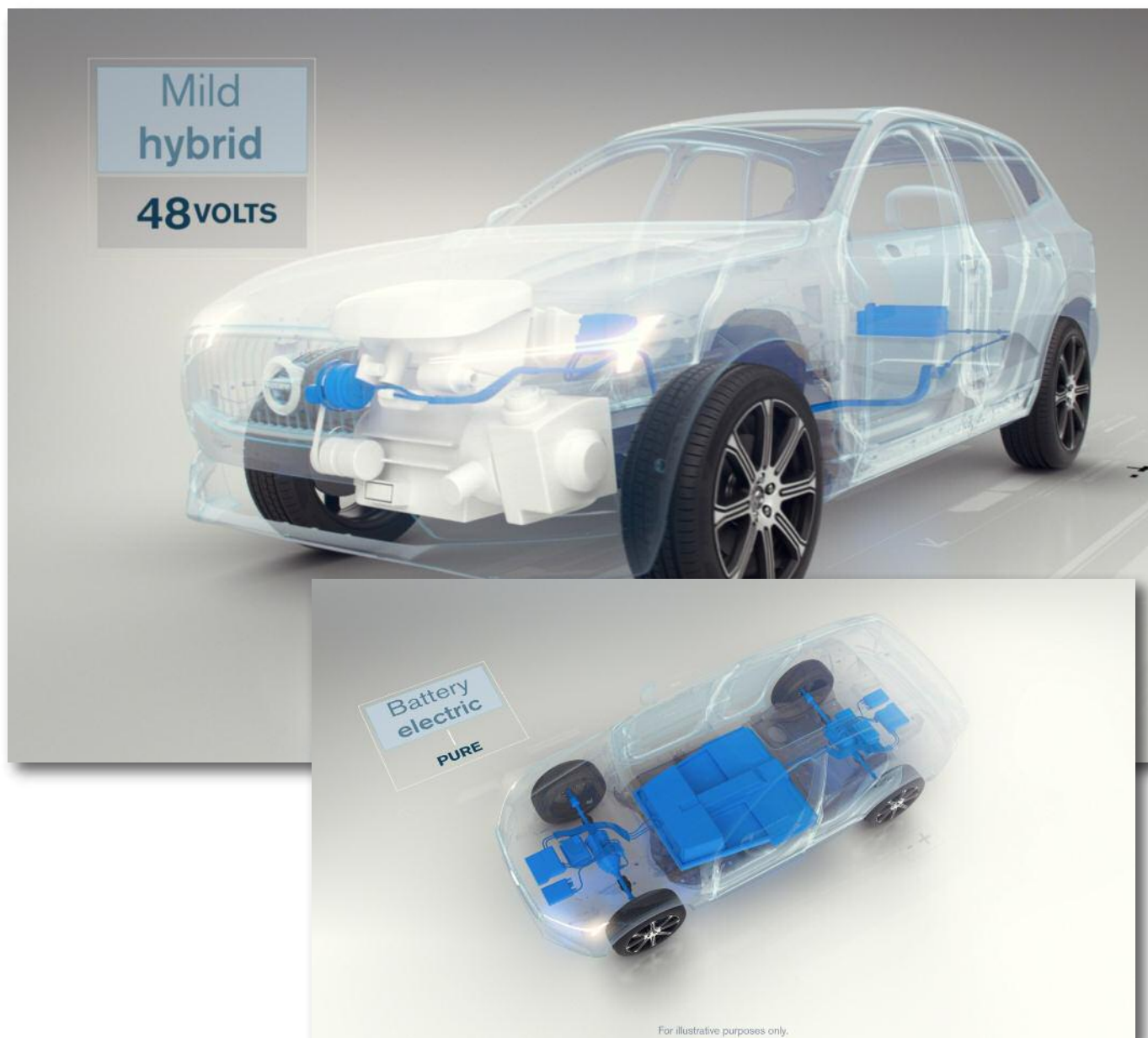
Bilen kombinerer et brændselscelle-system, der udnytter energien i metanol, der er blevet omformet til en gas med højt brintindhold, med en batteripakke. I brændselscellen bliver metanolen omdannet til elektrisk energi, som lader batterierne op. Batterierne leverer så strøm til bilens el-motor.

Fakta om spritbilen

Platform: Nissan e-NV200
Batterikapacitet: 24 kWh
Brændselscelle: 5 kW
Brændstoftank: 70 L
Kørselsrækkevidde: 800 km
Emission: Ingen partikler
Optankningstid: 3 minutter

Om SerEnergy

- SerEnergy er en af verdens førende virksomheder inden for udvikling og produktion af reformert - omformet - metanol til brændselsceller-løsninger til skibe og køretøjer samt som energikilde på afsides beliggenheder og til energisystemer, der ikke er tilkøbt energinettet, så som backup- og fjernovervågningsapplikationer.
- SerEnergy's produkter er baseret på højtemperatur PEM (Polymer Electrolyte Membrane) brændselscelleteknologi, der sikrer en løsning af høj kvalitet med en attraktiv tilbagebetalings-tid og funktioner. Produkterne afspejler virksomhedens stærke erfaring inden for systemdesign, og er både omkostningseffektive og pålidelige.
- Med en grøn tankegang har SerEnergy et mål om at bidrage til overgangen fra fossile brændsler til vedvarende energi, samtidig med at overvinde nogle af de kendte udfordringer der er inden for vedvarende energi, såsom fleksibilitet og tilgængelighed.
- Med hovedkvarter i Aalborg, er SerEnergy verdens største producent af metanol-brændselsceller med en årlig produktionskapacitet på op til 25 MW (5.000 enheder).



Volvo Personbiler bliver helt elektriske

Volvo Cars, der deler logo med Volvo Trucks, men er kinesisk ejet, oplyser, at alle personbiler fra 2019 vil have en el-motor. Det vil markere enden på perioden, hvor Volvo-biler kun har forbrændingsmotorer. Elektrificering vil blive et kerneområde hos Volvo Cars fremover

Volvo Cars' koncernchef, Håkan Samuelsson, der tidligere har været koncernchef hos MAN Truck & Bus og en af de ledende personer hos Scania, siger, at det handler om kunderne.

- Folk efterspørger mere og mere elektrificerede biler, og vi ønsker at imødekomme vore kunders aktuelle og kommende ønsker og behov, siger han og peger på, at det bliver muligt at vælge mellem flere forskellige biler, der enten har både en forbrændingsmotor og en el-motor i en eller anden hybrid kombination eller biler, der kun har elmotorer.

Håkan Samuelsson siger, at Volvo Cars planlægger at have solgt 1.000.000 elektrificerede biler i 2015. Med elektrificerede biler og en indsats på at gøre alle produktionsanlæg klimaneutrale i 2015.

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



Polens hovedstad får flere elektriske busser

Den polske busproducent, Solaris, der blev etableret for godt 20 år siden, skal levere ti elektriske busser til operatøren Miejskie Zakłady Autobusowe (MZA), der står for den kollektive transport i Warszawa

Miejskie Zakłady Autobusowe har afgjort et udbud for el-busser, som Solaris vandt med ti nye Urbino 12 Electric af den nyeste generation.

Solaris peger på, at argumenterne for at vælge Solaris ud over prisen var det innovative i busserne, kvaliteten i de anvendte dele, antal passagerer og batteriernes kapacitet.

Solaris vandt sidste år titlen som Bus of the Year 2017 med sin Urbino 12 Electric, der blev fremhævet som den bedste bybus.

MZA Warszawa bestilte de første el-busser i november 2014 - også hos Solaris. De 12 meter lange el-busser kører på Linie 222 i den polske hovedstad.



**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



Kinesisk bus-producent bygger el-busser - i Californien til Los Angeles

Los Angeles Metro har besluttet at købe 60 elektriske busser fra den kinesiske producent af el-køretøjer, BYD. Der er tale om 12-meter busser, der skal produceres på BYD's fabrik i Lancaster i Californien. Ordren, der er en af de største enkelt-kontrakter på el-busser i USA's historie, betyder nye arbejdspladser på fabrikken

Det ventes, at busserne skal bruges til at elektrificere Los Angeles' Silver Line Bus-service, som kører fra El Monte og gennem Los Angeles og videre til San Pedro.

- Lokalsamfundene langs Silver Line fortjener ren luft, og vi er glade for, at LA Metro har forpligtet sig til el-drift, siger Stella Li, der er chef for BYD America.

BYD America's fabrik i Lancaster beskæftiger over 700 medarbejdere. BYD forhandler aftaler med fagforeningerne Sheet Metal, Air, Rail, og Transportation Workers Local 105

BYD's 12-meter el-bus har en aktionsradius på godt 160 miles - cirka 250 kilometer.

AdBlue-fusk kommer til at blive en dyr fornøjelse

VLAK-Regering vil med kommende lovforslag slå hårdere ned på vognmænd og chauffører, der fuser med AdBlue-systemerne på deres lastbiler og busser - biler under 3,5 ton er også med i lovforslaget

DTL-Danske Vognmænd peger på, at der er velplaceret og tiltrængt slag mod NOx- og AdBlue-fusk, som VLAK-Regeringen lægger op til med et nyt lovforslag, der lægger op til markant større bøder både første gang, en vognmand eller chauffør bliver taget i at fukse med AdBlue-systemer - og ved gentagelsestilfælde.

- Der er kun ét sprog, som de vognmænd og chauffører, der bevidst og systematisk fuser, forstår: Det er kontant afregning, store bøder og endnu større bøder. Det er jo meget enkelt: Snyderiet foregår for at spare penge. Bliver man opdaget, skal man selvfølgelig også straffes på pengepungen, så det gør ondt. Ethvert incitament skal knækkes, siger DTL's direktør Erik Østergaard i en kommentar til lovforslaget.

Han peger på, at man ved at fukse med AdBlue, kan reducere sine transportomkostninger betragteligt - anslået ligger AdBlue-forbruget på 7 øre pr. kilometer. De penge kan bruges til at underbyde konkurrenter, der kører lovligt, på transportprisen.

- Derfor er det ét af mange elementer i den unfair konkurrence, som foregår i branchen. De større razziaer, vi har set i forsommeren, har også vist meget tydeligt, at det er biler på østeuropæiske plader, der er blevet taget i snyderiet. Dét skal vi have bremset, siger Erik Østergaard og fortsætter:

- Ikke nok med at vores hjemlige marked altså sættes under et unfair pres - vores miljø og klima bliver også forpestet både unødigt og ulovligt. Forureningen foregår altså her, til skade for almindelige mennesker – og forårsages af chauffører og selskaber, der ikke betaler skat i Danmark. Det er ikke i orden.

Ifølge lovforslaget står både lastbiler og varebiler over 3.500 kg til en mærkbar bøde, hvis det konstateres, at der er fusket med bilernes AdBlue-system. Ved gentagelsestilfælde kan bøden til vognmanden komme op på 65.000 kroner, mens den kan komme op på 32.500 kroner til chaufføren.

For biler under 3.500 kg risikerer vognmanden en bøde på op til 17.500 kroner og chaufføren en bøde på op til 10.000 kroner, hvis der fuses med AdBlue-systemet på bilen.

- Hvis man ikke kan ramme snyderiet ved at fratage dem tilladelsen, fordi de ikke er danske, er det glimrende at ramme hårdt økonomisk. Men set fra vores side, så kunne en frakendelse af retten til at køre erhvervskørsel i Danmark være et nærliggende næste skridt, siger Erik Østergaard.

Loven er sendt i offentlig høring og ventes fremsat i Folketinget til oktober og at træde i kraft 1. januar 2018.



Busvognmand køber Iveco-busser til rutetrafik i Midtjylland

I juni kunne Iveco fortælle, at den danske importør af Iveco-busser, VBI Group i Christiansfeld, samlet skulle levere 142 nye Crossway-busser - blandt andet til Herning Turist, som tidligere på året vandt nogle større udbud hos Midttrafik. Ronny Gasbjerg fra Herning Turist siger om valget af Iveco som leverandør af busserne i udbudene, at erfaringerne og de personlige forhold har været afgørende for hans valg - og altså i sidste ende også afgørende for, at Midttrafik valgte tilbuddet fra Herning Turist

Når alle nye Iveco Crossway-busser er leveret til Herning Turist vokser flåden på Taksvej i Hernings vestlige industriområde fra 126 til 174 busser. Iveco's andel vokser fra omkring 45 procent til omkring 60 procent.

Ronny Gasbjerg siger om Crossway-busserne, at de er et godt valg til prisen.

Materiel

- Vi har en høj driftssikkerhed på vores ruter. Det må jo også afspejle sig i valget af busser, siger Ronny Gasbjerg, som kan fortælle, at Iveco har leveret busser til virksomheden i en halv snes år - og de første er stadig i drift.

Ronny Gasbjerg peger på, at filosofien med hensyn til at holde busserne i gang er vedligeholdelse frem for reparation.

Og da VBI Group i Christiansfeld, der har været importører af busser fra Iveco, har fokuseret på at have de efterspurgte reservedele til rådighed i tilpas store mængder, har det på sin vis været enkelt at holde Iveco-busserne oppe at køre.

Men der er også andre forhold, end driftssikkerhed og reservedele, der spiller ind på valget af busleverandør.

Ronny Gasbjerg nævner:

- Pris
- En samarbejdspartner, vi kan have tillid til, og som vil gå den ekstra mil
- Brændstoføkonomi
- Erfaringer

Med det udgangspunkt faldt valget for en halv snes år siden på Crossway-busserne fra Iveco's datterselskabet Irisbus, som blev dannet i 1999 gennem en fusion af busdivisionerne i Fiat, Renault og Iveco. I 2001 blev Irisbus et 100 procent ejet datterselskab hos Iveco, og i dag er Irisbus blevet til Iveco Bus - og Irisbus Crossway til Iveco Crossway.

- En stor del af udvælgelsen byggede på tillid til VBI, siger Ronny Gasbjerg, der peger på, at hans forældre kendte grundlæggeren af VBI Group - Vejstruprød Busimport.

- Og nu er det min bror og mig, der kender Dan Pedersen, siger han og forklarer, at der har været gode handelsforbindelser mellem de to virksomheder siden 1980'erne, hvor en aftale er en aftale.

Tilliden holder

Gennem de seneste ti år er der kørt flere og flere Crossway-busser ind på pladsen på Taksvej i Herning. Ronny Gasbjerg kan så konstatere, at tilliden til VBI som leverandør er intakt og endda styrket gennem årene.

- Når man køber nyt, er der altid små problemer. Men samarbejdet er styrket og VBI får det til at køre.

Ronny Gasbjerg peger også på, at Iveco har formået at videreudvikle sine busser og lytte til vognmændene.

- Chaufførerne er glade for busserne, der kører godt. Og vi kan få reservedele, når det er nødvendigt.

Hos Herning Turist klarer de selv 95 procent af vedligeholdelse og reparationer. På grund af momsreglerne for rute- og bybusser er det begrænset, hvor mange af de opgaver, der bliver lagt hos busleverandørerne.



Herning Turist er andet end rutekørsel

Med over 150 blå rutebusser i flåden er kontraktkørslen for især Midttrafik den største aktivitet hos Herning Turist. Men som navnet siger, står der også andet på menukortet hos virksomheden. Det er turistkørsel, som beskæftiger 16 turistbusser plus et passende antal chauffører

Ronny Gasbjerg fra Herning Turist kan konstatere, at det er gået ganske pænt med at vinde de forskellige udbud af rutekørsel. Udbuddene er spredt over årene med mulighed for forlængelse, så der er efter hans vurdering ro på den del af forretningen i øjeblikket.

Hvordan går det så med turistbusserne? Ja, Herning Turist har i hvert fald gang i et par dobbeltdækkerbusser, der er chartret af Molslinjen til at køre som Kombardo Expressen mellem Aarhus og København, som havde premiere i begyndelsen af juli.

Andre af selskabets turistbusser kører typisk med udgangspunkt i Danmark til de destinationer over hele Europa, hvor køberne ønsker at komme hen.

Da vi var på besøg hos Herning Turist og fik forklaret fordelene ved at benytte moderne it-værktøj som WebTour og tracking, kunne Ronny Gasbjerg vise, at en af chaufførerne holdt ved et hotel i det vestlige Norge efter at have kørt nogle hundrede kilometer i løbet af dagen.



Historien om Herning Turist

1969: Herning Turist bliver stiftet som busselskab af Hans Erik Poulsen

1980: Brande Buslinier bliver stiftet af familien Gasbjerg

1994: Herning Turist har 25 års jubilæum og flytter fra Søndergade i Herning til Taksvej i Herning

2005: Herning Turist overtager Max bus

2008: Familien Gasbjerg, ejere af Brande Buslinier, opkøber Herning Turist, som bibeholder sit navn

2010: Herning Turist overtager Just Turist i Tørring

2011: Herning Turist udvider med rute 53 mellem Herning og Viborg

2012: Herning Turist udvider med rute 952X mellem Ringkøbing og Aarhus via Herning

2013: Herning Turist udvider med rute 912X - Lufthavns bussen fra Billund

2015: Herning Turist udvider med rute 912X - Lufthavns bussen fra Aarhus

2016: Herning Turist udvider med lokalruter i Silkeborg og Holstebro

Herning Turist er i dag en af de største privatejede busvirksomheder i Danmark.

Materiel



- Fordelen ved at have en blandet forretning er blandt andet, at vi over for chaufførerne kan tilbyde flere opgaver, så alle chauffører har mulighed for at opnå en hel årsløn, siger han.

Det er dog ikke alle chauffører, der vil arbejde på fuld tid, så medarbejderstaben er en blandet skare af fuldtidsansatte, deltidsansatte og mere løst ansatte, der kører en gang i mellem.

Ronny Gasbjerg kan konstatere, at det gennem de seneste par år er blevet sværere at skaffe chauffører.

- Vi kan godt mærke, at der er kommet mere gang i Danmark og øget efterspørgsel efter medarbejdere. Derfor gør vi rigtig meget for at fastholde chaufførerne, siger han og forklarer, at det blandt andet omfatter dialog med chaufførerne om vagter, arbejdstider og være imødekommende, hvis de har specielle ønsker, siger Ronny Gasbjerg, der mener, at Herning Turist har noget at tilbyde - eksempelvis på det sociale, hvor chaufførerne ikke blot har kontakt til kollegerne, men også til de mange passagerer, der står på eller stiger af busserne i løbet af dagene.

Det betyder, at mange gerne vil fortsætte med at køre, selvom de når pensionsalderen - eller passerer den.

- Vælger de at gå hjemme, afskærer de sig fra de sociale kontakter. Så mange vil gerne fortsætte på deltid, når de kommer op i alderen.



Polske el-busser skal køre i Norditalien

Busoperatører i de norditalienske byer, Milano og Bergamo, har samlet bestilt 22 el-busser hos den polske busproducent, Solaris

ATB Bergamo har bestilt 12 elektriske Solaris Urbino 12, mens ATM Milano har bestilt 10 Solaris Urbino 12 electric.

Busserne til de to operatører ligner hinanden meget. El-motorerne er leveret af polske Medcom, der har erfaring i at levere elektriske systemer til tog, sporvogne, letbaner, trambusser og elektriske busser. Hver bus har en motor sidende ved hver baghjul. Den elektriske energi opbevares i High Energy-batteripakker med en samlet kapacitet på 240 kW. Opladningen af batterierne foregår med kabler ved endestationerne.

Busserne, der skal køre i Bergamo vil have plads til 74 passagerer, hvor de 23 kan få en siddeplads. Busserne til Milano, der også har plads til 74 passagerer, vil have 26 siddepladser.

Busserne vil have aircondition og LED-belysning indvendigt.

Busserne vil blive forsynet med et avanceret overvågningssystem, der består af ni kameraer. Busserne vil også have et elektronisk system, der kan tælle, hvor mange passagerer, der kører med busserne i løbet af en dag.

Solaris har indtil nu leveret i alt knap 740 busser til italienske kunder.

68 nye gasbusser kører ud i Malmö

Skånetrafiken, der står for busdriften i Malmö, udskifter en tredjedel af byens bybusser. De første 15 busser, der kører på biogas, er sendt ud i trafikken

Forretningschef i Skånetrafiken, Björn Erlandsson, siger at de nye biogasbusser er en af flere forbedringer, som skal gøre det mere attraktivt at vælge bussen frem for privatbilen, når man skal fra et sted til et andet.

Samlet kommer der 68 nye biogasdrevne bybusser i drift, og ambitionen er, at alle er sat ind i den daglige trafik i løbet af august. Det betyder, at omkring en tredjedel af byens bybusser er blevet fornyet. Björn Erlandsson siger, at udskiftningen er en del af en planlagt udskiftning, som indgår i Skånetrafiken's aftale med busoperatøren Nobina.

- Det er vigtigt, at kunderne kan fæste lid til, at busserne kommer og at resten af rejsen er bekvem. De nye busser vil gøre en stor forskel, præcis som fremtidige satsninger, siger han og peger på, at der vil ske meget i Malmö i den kommende tid.

- Næste år kommer de første el-busser og den næste MalmöExpress, siger han.

De 68 nye busser er 42 busser i normal størrelse og 26 er længere ledbusser. Alle busser kører på biogas. De nye busser adskiller sig designmæssigt en del fra de hidtidige. Ombord på bussen har kunderne adgang til USB-ladere og få trafikinformationer og nyheder på store infoskærme.



SOS Dansk Autohjælp skruer op for servicen

Bedre og hurtigere hjælp til nødstedte bilister, topuddannede reddere og det mest moderne udstyr. Det er noget af det, som kunderne hos SOS Dansk Autohjælp, vil få med selskabets nye struktur, som vil få effekt 1. august

Med den nye struktur vil nødstedte bilister ifølge SOS Dansk Autohjælp blive hjulpet endnu mere effektivt end hidtil.

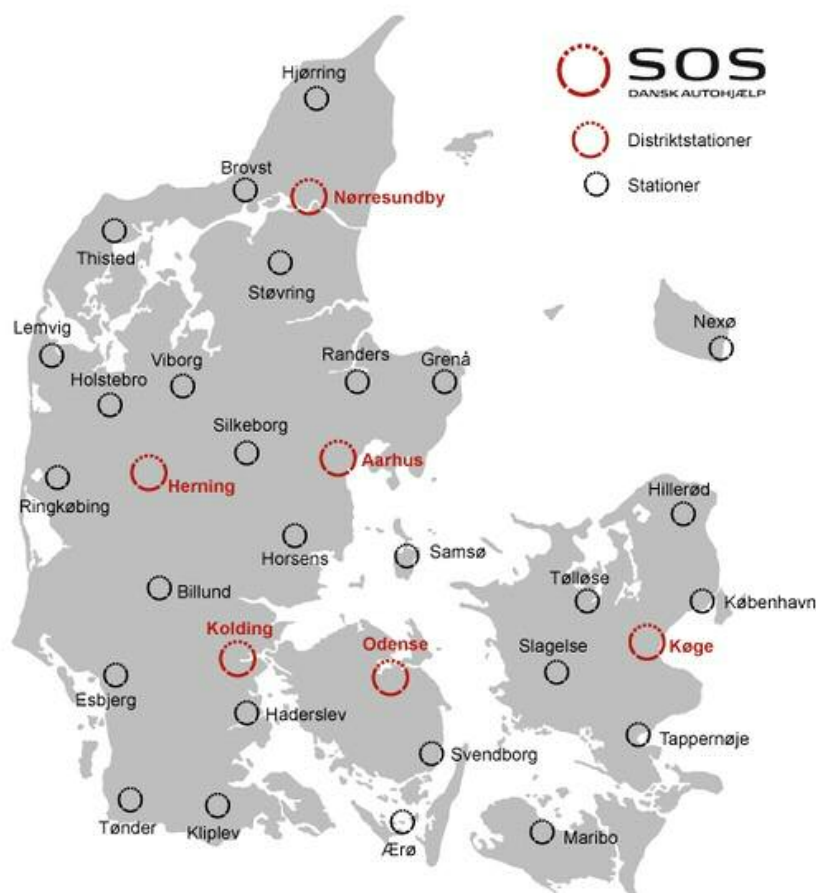
- Vi har landets højeste kundetilfredshed inden for autohjælp, og vi er netop blevet kåret som det bedste vejhjælpsabonnement af Forbrugerrådet Tænk. Men vi er overbevist om, at vi kan blive endnu bedre. Derfor etablerer vi en mere effektiv struktur, der gør det muligt for os både at assistere hurtigere - og samtidig udrulle nye services, siger Jan Bøjstrup Christensen, der direktør for SOS Dansk Autohjælp.

Fra 1. august skal aktiviteterne styres fra seks distriktstationer, som er placeret i Køge, Odense, Kolding, Herning, Aarhus og Aalborg. Hver distriktstation får en række tilknyttede stationer. I alt kommer netværket til at bestå af 32 stationer, der tilsammen dækker hele landet.

Marked i forandring

Dansk Autohjælp blev i sin tid stiftet som et nationalt samarbejde mellem en række selvstændigt ejede redningsstationer. I 2012 blev Dansk Autohjælp overtaget af SOS International.

Siden er konkurrencen på markedet for autohjælp steget markant, og samtidig er markedet under hastig forvandling.



Materiel

Hvor autohjælp tidligere overvejende blev solgt i abonnement til private kunder, går udviklingen i retning af, at forsikringsselskaber og bilimportører i stigende grad tilbyder vejhjælp som en del af deres ydelse.

Der til kommer, at nye biler bliver stadig mere driftssikre og har sjældnere behov for vejhjælp. Samtidig bliver bilerne mere avancerede, så det ofte kræver ekspertise og specialudstyr at håndtere vejhjælpen. Og hvert selskab har særlige ønsker til, hvad det er for en service, præcist deres kunder skal modtage.

- Hvis vi skal fastholde vores position med den højeste kundetilfredshed, kræver det endnu bedre service. Og med den nye struktur kan vi køre mere effektivt end tidligere. Vi er ikke længere bundet af, at stationerne har eneret til deres egne distrikter, så fremover kan nærmeste ledige bil løse opgaven. Vi kommer altså til at køre væsentligt færre kilometer med tomme biler, og det er godt både for økonomien og for miljøet. Samtidig vil kunderne opleve, at vi når endnu hurtigere frem til dem, siger Jan Bøjstrup Christensen.

Hurtigt videre

Et vigtigt ønske for alle bilister, der må rekvirere vejhjælp, er at kunne komme videre i egen bil så hurtigt som muligt. Derfor har SOS Dansk Autohjælp indkøbt særligt udstyrede teknikerbiler til alle distrikter med en række ekstra muligheder.

De kan eksempelvis tømme tanken for de bilister, som har tanket forkert. De kan skifte hjul og batteri, samt fortage diagnosticering og en lang række nødreparationer på stedet, så bilisten kan komme videre i egen bil. Teknikerbilerne kan endda forsyne moderne biler uden reservehjul med et nødhjul, hvis pumpe- og lappegrej ikke er nok.

- Det kræver selvfølgelig efteruddannelse af vores medarbejdere. Men med vores nye struktur i SOS Dansk Autohjælp sikrer vi et højt og ensartet uddannelsesniveau - og adgang til det helt rigtige materiel alle steder i landet. I det hele taget vil vi stå med en moderne og konkurrencedygtig organisation, som kan leve op til vores kunders ønsker og ikke mindst sikre den absolut bedste service til bilisterne, siger Jan Bøjstrup Christensen.



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 ny generation af busser med løve-logo er kommet frem

MAN Lion's City blev præsenteret midt i den danske sommerferie. Men det skal ikke forhindre os her på redaktionen af se lidt nærmere på den nye bus, der er målrettet kollektiv transport i byerne. MAN fremhæver i forbindelse med præsentationen, at de nye bybusser indeholder en vifte af tekniske landvindinger både udvendigt og indvendigt i kombination med et nyt bus-design

Den nye generation af bybusser er udviklet fra bunden og kombinerer ifølge MAN et klart fokus på effektivitet, komfort og ergonomi med MAN's busdesign. Med de nye busser kan MAN for første gang levere bybusser med LED-lygter både foran og bagpå. MAN vil i løbet af september gennemføre testkørsler med busserne i samarbejde med udvalgte busoperatører. Produktionen af den nye generation af bybusser fra MAN ventes at gå i gang i foråret næste år.

Materiel

Ind til midt i juli har den nye generation af bybusser været holdt godt skjult under de hidtidige test. Men nu har MAN løftet sløret for, hvad den nye bybus-generation er - en helt re-designet bybus, som bygger på arven fra tidligere generationer af MAN-busser, og som har fokus på effektivitet, komfort og ergonomi.

Det gælder blandt andet totale omkostninger gennem bussens levetid på alle dele og områder - hos MAN hedder det Life Cycle Costs (LCC) - hos andre hedder det Total Cost of Ownership (TCO).

MAN peger på, at den nye busgeneration lever op til de nuværende og nært forestående standarder og lovkrav - og dem, der forventes at komme i den lidt fjernere fremtid.

Indvendigt har der belysningen i de nye busser moderne LED-belysning, der kan styres og tilpasses dag, aften og natforhold. LED-belysningen er energieffektiv og har en lang levetid på op til 10.000 timer.

Chaufførerne i MAN's nye Lion's City får en helt ny re-designet arbejdsplads bag rattet med optimeret plads med fokus på ergonomi, komfort og sikkerhed.

Placeringen af knapper og instrumenter er blevet gjort mere betjeningsvenlige. Døren til chaufførens arbejdsplads er høj og førersædet hævet for at styrke chaufførens placering i forhold til passagererne, der stiger på bussen.



Busbestanden er vokset siden sidste år

Lige som i 2016 kørte der flere dansk registrerede busser ind i juli, end der kørte ud. Sammenligner man juli i år med juli sidste år, er busbestanden dog blevet større

Ved indkørslen til juli i år var der registreret 9.148 busser over 3,5 ton i Danmark. Der var 2,3 procent flere end ved indkørslen til juli sidste år. Ved udkørslen var busbestanden svundet ind til 9.131 busser. Det tilsvarende tal for juli sidste år var 8.900 - en positiv forskel på 2,6 procent

Tallene fremgår af månedstatistikken fra De Danske Bilimportører.

Leasing-selskab vurderer:

Diesebilen er på vej ud

Flere bilmærker sænker priserne på benzinbiler. Sammen med bedre benzinmotorer betyder det, at man som firmabilist kan køre op til 60.000 km om året, hvor benzin vil være billigere end diesel. Det er mere end dobbelt så langt i forhold til tidligere, viser en undersøgelse fra ALD Automotive, der er et af Danmarks største leasingselskaber

ALD Automotive peger på, at privatbilisterne også vil få gavn af de lavere priser på benzinbiler. Dermed vil bevægelsen væk fra dieslbiler ske meget hurtigere og blive mere dramatisk end hidtil antaget, vurderer ALD Automotive.

- Bilfabrikkerne har set skriften på væggen. I dag vil de sælge benzinbiler, og vi ser nu, at vi får tilbud på benzindrevne biler, som vi slet ikke fik før. Det kommer bilisterne til gode, og det vil i høj grad påvirke deres valg, siger Michael Jensen, der er Commercial Director i ALD Automotive.

Bilfabrikkerne har gennem de seneste år gjort benzinmotorerne betydeligt mere effektive. Gennem kombinationen af små motorer med effektiv turboteknologi kører benzinbilerne nu op til 25 procent længere på literen.

- Det er blevet til stor fordel for økonomien i benzinbilerne, ligesom det er en gevinst for miljøet, siger Michael Jensen, ALD Automotive.

Benzin er nu billigst op til 60.000 km

I en sammenligning, som ALD Automotive har foretaget, er den samlede økonomi ved en firmabil, som en VW Passat, så meget bedre i benzinversionen, at man kan køre op til 40.000 km om året, før dieselmotellen bliver billigere. For en Opel Insignia, skal man op på at køre 60.000 km om året eller mere, før diesel er billigere end benzin. Det er mere end dobbelt så langt i forhold til tidligere.

Bilfabrikkerne er ligeledes presset af, at flere udenlandske storbyer indfører en række forbud mod at køre med dieslbiler. Københavns miljøborgmester har for nylig talt for et delvist forbud mod kørsel med dieslbiler i hovedstaden.

- Vi skal rådgive vores kunder til at vælge den mest tidssvarende og økonomiske teknologi til at løse deres mobilitetsbehov. Her kommer benzinbiler til at spille en langt større rolle. Alt peger nu på en bevægelse væk fra diesel, som bliver dramatisk og langt hurtigere, end vi har kunnet forestille os, siger Michael Jensen, ALD Automotive.

Privatbilister får gavn af prisfald

Hos ALD Automotive mener man, at privatbilisterne også får gavn af de lavere priser, som leasingselskaberne får bilerne tilbudt til.

- Det er jo en kendt sag, at når de nye og lavere beskatningsværdier bliver offentliggjort i annoncer, så har man som privatbilist et nyt forhandlingsgrundlag, når man står hos bilforhandleren. Det giver mulighed for en lavere pris, når man skal købe ny bil, vurderer Michael Jensen.

Tilsvarende forudser ALD Automotive, at brugtvognsprisen vil blive lavere end i dag, når de nye benzinbiler kommer til salg som tidligere leasingbiler.

Bosch og Daimler demonstrerer førerløs parkering

Automatisk, smartphone-baseret parkeringsservice er lanceret som et pilotprojekt i Mercedes-Benz-museets parkeringsgarage - Bosch leverer infrastruktur, mens bil med tilhørende teknologi kommer fra Daimler

I Mercedes-Benz-museets parkeringsgarage i Stuttgart har Bosch og Daimler realiseret en automatisk parkeringsservice. Med en kommando fra en smartphone kan bilister nu automatisk parkere biler på tildelte pladser uden at skulle overvåge køretøjets bevægelser. Automatiseret parkeringsservice betegnes som en vigtig milepæl på vejen mod autonom kørsel.

Pilotløsningen i Mercedes-Benz-museets parkeringsgarage er verdens første infrastrukturbaserede løsning til en fuldautomatiseret parkeringsservice under virkelige forhold med og uden en fører bag rattet. Fra starten af 2018 vil besøgende selv kunne opleve den praktiske service i museets garage.

- Autonom kørsel bliver en realitet, før vi tror. Førerløs parkering på museet viser på imponerende måde, hvor avanceret teknologien allerede er, siger Dr. Michael Hafner, der er leder af udviklingen af automatiseret kørsel og aktiv sikkerhed hos Mercedes-Benz Cars.

Gerhard Steiger fra Bosch-divisionen Chassis Systems Control, peger på, at brugen af intelligent infrastruktur i parkeringsgarager og forbindelsen til køretøjer har gjort det muligt for Bosch og Daimler at gøre førerløs parkering til en realitet før end forventet.

Med en smartphone kan enhver reservere en bil via en app. Turen starter, når køretøjet af sig selv kører op til opsamlingsområdet. Returnering af bilen er lige så let: Kunden efterlader køretøjet i garagens drop-off-område og returnerer det ved hjælp af app'en på sin smartphone. Når parkeringsgaragens intelligente system har identificeret køretøjet, starter bilen, og den ledes til en tildelt plads.

Den førerløse parkering muliggøres af samspillet mellem den intelligente infrastruktur i parkeringsgaragen baseret på teknologi leveret af Bosch og Mercedes-Benz. De installerede sensorer i parkeringsgaragen overvåger kørselsgangene og deres omgivelser, mens bilen ledes på vej. Teknologien i bilen omdanner sikkert kommandoerne fra parkeringsgaragens infrastruktur til kørselsmanøvrer og stopper om nødvendigt køretøjet i god tid.

Verdens første driftsgodkendelse for førerløs parkering

Premieren efterfølges af en intensiv test- og opstartsfase. De lokale myndigheder i Stuttgart, TÜV Rheinland samt Transportministeriet i Baden-Württemberg har fulgt projektet nøje med henblik på at vurdere bil- og parkeringsgarageteknologiens driftssikkerhed.

Inden den førerløse parkering bliver endelig frigivet til kunder og offentligheden skal systemet dog først godkendes endeligt af myndighederne. Det forventes at ske i starten af 2018. På den måde vil Bosch og Mercedes-Benz opnå erfaringer med, hvordan brugerne vil håndtere automatisk parkeringsservice.

Eksisterende parkeringsgarager kan få eftermonteret infrastrukturteknologien. For ejere af parkeringsgarager vil førerløs parkering betyde en mere effektiv anvendelse af den tilgængelige parkeringsplads: Det samme område kan rumme op til 20 procent flere køretøjer.

For at det kan udnyttes fuldt ud, skal alle biler være udstyret med styresystemer, som kan kommunikere med anlæggenes infrastruktur.



**Ekspresbussen skærer
en time af reisetiden
i forhold til andre fjernbusruter**

Molslinjen sagde i juli kom bare du - og tag med ekspresbussen

Vi tog mod opfordringer og kom bare om bord i Molslinjen's nye ekspres-busrute mellem Jylland og Sjælland med direkte forbindelse fra centrum i Aarhus til centrum i København. Rejsetiden, der i sidste ende afhænger af trafikken på vejene ind mod København, er angivet til tre timer og femten minutter - prisen for turen blev for vores vedkommende 159 kroner, da vi først besluttede os for at rejse fra Aarhus til København to dage tidligere. Havde vi være tidligere ude, kunne vi have fået turen til 99 kroner

Tekst og foto: Jesper Christensen

Billetten til Kombardo Expressen, som Molslinjen har sat ind med tre daglige afgang i hver retning, og som køres af Herning Turist, blev købt over Expressen's web-side. Billetten kom på mail, så det eneste, vi skulle huske, var at have den rigtige mobile enhed med - altså den med adgangen til vores email.

Det var let at finde bussen på Aarhus Rutebilstation. Den hvide bus med en blå bølge signalerede Molslinjen, og med Kombardo Expressen på siden var den store Setra dobbeltdækkerbus umulig at overse blandt de mange blå og gule busser og en enkelt lysegrøn med orange stafferinger fra den direkte konkurrent på forbindelsen mellem Aarhus og København - FlixBus.

Molslinjen og Herning Turist har gjort en del ud af Kombardo Expressen. I forruden lå en kasket, som ledte tankerne hen på færgefart, og den ældre og venlige jyske chaufførs skuldre var dekoreret med ankre. Jo, forbindelsen til den hurtige forbindelse over Kattegat var tydelig.

Vi var mødt i god tid for at kunne danne os et indtryk af ruten, der denne onsdag kørte på femte dag.

Chaufføren kom rundt og tjekkede vores og de øvrige passagerers booking-numre inde afgang. Den første tanke var, at det ville tage tid og at vi ville blive forsinket i afgang. Men klokken 8.35 - det tidspunkt, der stod på billetten, kørte bussen. Bussens styrmand bød velkommen og forklarede lidt om rejsen mod København.

Vi fik at vide, at vi efter små ti minutter ville køre om bord på Molslinjen's hurtigfærge, som ville sejle klokken 9.00 og bruge 75 minutter på at sejle over Kattegat.

Fint. En pause på færgen ville give os tid til enten bare at sidde stille og slappe af, eller være effektive og få noget arbejde fra hånden.

Klokken 10 havde vi blandt andet skrevet om en sag mod fem Uber-chauffører, der var blevet udsat i Københavns Byret, om et energiselskab, der har egne lastbiler og chauffører, og om en litauisk lastbilchauffør, der havde gemt sig i et grønt område for at undgå en spritkontrol. Med et kvarter tilbage var der også tid til at få en kop kaffe med kage.

Tilbage i bussen, hvor vi fik begyndt på denne artikel, faldt vi i snak med to af de øvrige passagerer om, hvordan de havde fundet ud af, at Molslinjen havde lanceret Kombardo Expressen, og hvorfor de valgte denne rute frem for de billigere fjernbusruter over Fyn eller toget.

Busrejser



De havde hørt om Expressen via vennen og familie, der havde læst om den på nettet. For Molslinjen havde først fortalt om ruten i ugen op til premieren - og det uden store annoncekampanjer. Det var det samme for vores vedkommende - et skriv i nogle netaviser og så Molslinjen's egen nyhedsservice med tilbud med mere.

Og så spillede rejsetiden afgørende ind. De havde tidligere rejst med fjernbusserne, der kører fra Aarhus ned over Fyn mod København, men havde fravalgt dem på grund af de mange stop på turen og den deraf følgende rejsetid. En times kortere rejsetid opvejede let, at billetten måske var lidt dyrere. men alligevel meget billigere end en togbillet til normalpris.

Den ene af de to passagerer, vi talte med, pegede også på, at hun i bussen kunne være mere privat.

For vores eget vedkommende var det et brud på den vante rutine at tage med toget med et klippekort. En vinduesplads i toget giver god plads til at arbejde under vejs og dermed udnytte rejsetiden til noget produktivt - alternativet vil



Nyt fra VBI

Afdeling Jylland
Vejstruprød Busimport ApS
Kongensgade 38, 6070 Christiansfeld

Salg
Leif Brændekilde
Tlf: +4540359308
lb@busimport.dk

Udvalg af nye MB Sprintere Euro



Mercedes sprinter 314 cdi 3500 kg M1. lift 5 + G + F	fra kr. 325.000. -
Mercedes sprinter 316 cdi 3500 kg R2. lift 7 + G + F	fra kr. 385.000. -
Mercedes sprinter 316 cdi 4050 kg R3 lift 13 + G + F	fra kr. 395.000. -
Mercedes sprinter 516 cdi 5000 kg R3L lift 19 + G + F	fra kr. 485.000. -

Vi bygger din nye mini bus efter dine ønsker og behov. Taxa – flexkørsel – syge transport – VIP. De anførte priser er standard opbygning
Der bemærkes yderligere efter ny regler til kørestole at der ikke kan komme det samme som hidtil

Udvalg af nye ISUZU

NOVO Ultra med op til 27 + F + G pladser **Pris fra 675.000. - kr.**

TURQUOISE med op til 31 + F + G pladser **Pris fra 845.000. - kr.**

VISIGO med op til 39 + F + G pladser **Pris fra 1.255.000. - kr.**



Mercedes Tourismo

Reg. **04/2009** km **863.198 km** **Euro V** Gearbox **Semiautomatic** pladser **53**

Pris: 795.000



Setra S 417 GT-HD

Reg. **10/2012**, Kilometer **403.837 km**, **Euro V**, Gearkasse **Automatisk**, pladser **51+1**

Pris: 1.400.000



Scania Omniexpress

Reg **05/2012** Kilometer **155.534 km** **Euro V** Gearkasse **Manuel** Sidde- /Ståpladser **49** **Pris: 775.000**

- Fartpilot, Bakkamera, Læse lamper, Hattehylde, Armlæn, Klimaanlæg, Luft dyser passagerer



Busrejser

være at skulle arbejde enten tre timer på forhånd - så op før fuglene begynder at synge - eller komme meget sent i seng.

Mens vi sidder og skriver løs på denne reportage om Kombardo Expressen, kan vi konstatere, at det godt kan lade sig gøre at arbejde på en computer under vejs. Her og nu har vi skrevet 754 ord og 4.307 tegn. Og vi har kørt en i cirka tre kvarter. Der er roligt i bussen. Mange af vores medpassagerer sidder og blunder i Setra-bussens behagelige stole. Andre af de omkring 30 passagerer på øverste dæk på den første afgang på rutens femte dag lytter til musik, eller hvad de nu hører i deres smarte telefoner.

Smarte telefoner. Det får os til at lede efter et stik, hvor vi kan oplade vores egen smarte telefon - eller den bærbare, der nu er nede på 42 procent batteri-kapacitet. Og hvad med wi-fi?? Vi bruger vores egen forbindelse via den smarte, men der er wi-fi i bussen, men det kræver et login, og det kan vi ikke lige finde. Det må Kombardo Expressen og Molslinjen kunne forklare, så vi sender en mail for at få mere at vide om de ting.

Så må vi se, om vi når at få svar, inden bussen når ind til København. Her og nu - klokken er 11.30 - befinder vi os på motorvejen ved Avedøre Holme på vej over broen til Amager og videre ind mod centrum, hvor bussen holder på Ingerslevsgade ved Københavns Hovedbanegård - det tætteste København i dag kommer på en rutebilstation.

Klokken 11.50 holder Kombardo Expressen ved kantstenen på Ingerslevsgade som én i en lang række fjernbusser.

Klokken 12.08 har Molslinjen svaret på vores spørgsmål.

- Wi-fi-koden kan man få hos chaufføren
- Der er opladerstik på de dyrere Blue Class-pladser - pris 299,00 kroner - på bussens underste dæk.

Et kig over stolerækkerne viser, at der på denne afgang på rutens femte dag er fyldt ganske pænt op på øverste dæk. Chaufføren fortæller, at der de første dage har været fyldt pænt op i busserne med et halvt hundrede passagerer pr. afgang.

Turen tilbage til Aarhus tilfaldt toget. Pris på et klippekort 291,00 kroner plus 30 kroner for at være sikker på en vinduesplads med bord. Fri internet uden at skulle spørge togføreren om en kode og opladerstik ved pladsen. Afgang med intercitytog fra København Hovedbanegård klokken 18.40 med stop ved mange stationer og forventet ankomst på Aarhus Hovedbanegård klokken 22.13 - rejsetid på 3 timer og 33 minutter med indregnet forsinkelse i køreplanen på grund stop ved flere stationer en normalt på grund af sporarbejde på Sjælland.

Vores konklusion efter turen med Kombardo Expressen er, at der er tale om en fornuftig mulighed, når afgangene passer ind i ens planer.

Siden vores første tur med Kombardo Expressen har Molslinjen indsat fire busser på ruten mellem Aarhus og København. Busserne kan medtage 79 passagerer, og Molslinjen oplyser, at mange aftage er udsolgt - især i weekenderne.

Molslinjen oplyser til Magasinet Bus, at rederiet vil følge med efterspørgslen, hvilket kan betyde flere afgangene i den kommende tid.

Busrejser



Rutebilstationen i København ligger ved kantstenene langs Ingerslevsgade ved Københavns Hovedbanegård. Kombardo Expressen holder sammen med en række andre busser, der betjener forskellige fjernbusruter i Danmark og til udlandet - eksempelvis Sverige og Tyskland.

Busselskab fra Brørup vil være lokal - i Kolding

Papuga A/S - busselskabet fra Brørup, der kører med lilla/pink-farvede busser, har overtaget Bjerts Bussers domicil i Kolding

Busselskabet, der er et kendt selskab i Syd- og Sønderjylland, udvider med overtagelsen af Bjerts Bussers domicil i Kolding sine aktiviteter mod øst - i Kolding, hvor Brørup-virksomheden i forvejen er busleverandør på en flerårig kontrakt for Kolding kommune.

- Vores synlighed i Kolding og på Kolding-egnen har givet os stor vækst i dette område, der gennem de seneste år har været præget af høj aktivitet med efterfølgende ekspansion i såvel erhvervslivet som uddannelsesinstitutioner. Det er faktorer, der også giver et øget behov for bustransport, siger indehaver og direktør i Papuga A/S, Carsten Papuga.

Denne positive udvikling i området vil Papuga A/S gerne være en endnu større del af.



- Derfor har vi nu overtaget Bjerts Bussers domicil på Essen 43 i Kolding. Dermed er vi for alvor blevet lokalt baseret og kommet endnu tættere på kundekredsen, siger Carsten Papuga, der peger på, at Papuga A/S har 46 års erfaring i branchen med kundetilpassede transportløsninger i ind- og udland.

- Vi har oparbejdet et stort europæisk netværk af samarbejdspartnere inden for hotel, restaurant, underholdning og guider, siger han og forklarer, at busvirksomhed i dag markerer sig i Sydjylland inden for kortere busture for individuelle rejsende. Det sker blandt andet med en bred vifte af ture til eksempelvis messer, koncerter og sidst på året julemarkeder.

- Vi kan skræddersy enhver rejse, så den er tilpasset præcist den enkelte virksomhed, forening eller uddannelsesinstitution. Sagt lidt populært - så kan vi levere hele pakken, siger Carsten Papuga.

Papuga A/S råder over 15 moderne busser i størrelser fra 16 til 78 personer samt to VIP-busser, hvis kunderne vil gøre lidt ekstra for gæsterne.

Rejsegarantifonden melder Lauritz.com til politiet

Rejsegarantifonden har indgivet politianmeldelse mod Lauritz.com A/S, der har hovedsæde i Søborg, og som blandt andet er kendt for netauktioner

Lauritz.com A/S er registreret i fonden som formidler for den tyske rejseudbyder TransOcean Kreuzfahrten - det vi sige med tilladelse til at udbyde og sælge pakkerejser fra TransOcean Kreuzfahrten, der er insolvent efter tyske regler.

Ifølge reglerne om forbrugerbeskyttelse mod en rejseudbyders insolvens i hele EU/EØS er Lauritz.com A/S fritaget for at stille garanti overfor Rejsegarantifonden, så længe selskabet kun udbyder og sælger TransOcean Kreuzfahrts pakkerejser.

Men Lauritz.com A/S har ifølge Rejsegarantifonden imidlertid udbudt og solgt en pakkerejse i eget navn - altså med Lauritz.com A/S som ansvarlig rejseudbyder. Det er i strid med selskabets registreringsvilkår i Rejsegarantifonden, og derfor har fonden meldt Lauritz.com A/S til politiet.

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

Byggestøj udløste prisneds slag på 40 procent

Et rejsebureau er i Pakkerejse-Ankenævnet blevet dømt til at tilbagebetale 40 procent af prisen på en rejse til Kreta. Byggestøj var så generende, at en kunde hos rejsebureauet klagede

Sagen handler om en kunde 15. januar sidste år kommer ind i rejsebureauets butik, hvor han køber en pakkerejse til Chania på Kreta for 4 personer i perioden fra fredag 1. juli til fredag 15. juli 2016 med indkvartering i toværelseslejlighed på et hotel uden pension. Inden afrejsen bliver kunden opmærksom på, at gæster fra et andet rejsebureau, som benytter samme hotel, som det kunden skal bo på, har klaget over byggestøj fra nabogrunden, hvor et nyt hotel er under opførelse.

Kunden kontakter derfor rejsebureauet og gør dem opmærksom på et eventuelt problem med byggestøj og henviser til satellitbilleder over området.

Rejsebureauet melder tilbage til kunden, at personalet på destinationen ikke har modtaget klager over byggestøj fra nabogrunden til hotellet. Det viser sig ved ankomsten, at kunden bliver indkvarteret i en lejlighed, der støder direkte op til nabogrunden, hvor der konstant i tidsrummet fra 7.30 til 22.00 er støj fra byggeri og trafik med lastbiler, grave-maskiner med mere.

Herudover er der hele dagen byggestøj ved poolen og på stranden, da der bliver gravet, støbt terrasser og fjernet byggeaffald.

Kunden klager til rejsebureauet, som henviser til guiderne på destinationen, der ifølge kunden ikke tilbyder nogen konkret afhjælpning af problemet. Rejsebureauet erkender, at der har været mere støj end forventeligt og udbetaler 2.540 kroner svarende til 10 procent af rejsens pris til kunden. Men han kræver en yderligere, der svarer til en kompensation på 50 procent af rejsens pris.

Rejsebureauet afviser at betale yderligere kompensation og anfører, at gæsten ikke har påtalt støjgenerne med det samme og efterfølgende ikke har ønsket afhjælpning.

Sagen ender i Pakkerejse-Ankenævnet, hvor rejsebureauet ikke bestrider:

- at kunden kontaktede dem før afrejsen og spurgte om støj fra byggeri på nabogrunden på baggrund af tidligere gæsters klager og satellitbilleder over området
- at rejsebureauet i den forbindelse afviste byggestøjen over for klageren

Pakkerejse-Ankenævnet finder herefter, også henset til omfanget af byggeriet, at rejsebureauet før kunden skulle rejse burde være vidende om byggeriet og støjen herfra, men at de undlod at informere kunden herom.

Pakkerejse-Ankenævnet peger på, at da rejsebureauet ikke underrettede kunden om retten til at hæve aftalen, har rejsebureauet tilsidesat sine underretningspligter ifølge Pakkerejselovens. Rejsebureauet fratog dermed kunden muligheden for eventuelt at hæve aftalen og få samtlige indbetalte beløb tilbagebetalt.

Da rejsebureauet har erkendt, at der var støj fra byggeri på nabogrunden, har Ankenævnet vurderet, at rejsen har været behæftet med mangler. Den klagende kunde er derfor berettiget til et neds lag, der skønsmæssigt fastsættes af Ankenævnet til i alt 10.500 kroner, hvilket svarer til ca. 40 procent af rejsens pris. Herfra fratrækkes det kompensationsbeløb på 2.540 kroner, som bureauet allerede har udbetalt.

Ankenævnet har ved afgørelsen lagt vægt på, at bureauet ikke har godtgjort, at klageren modtog et konkret tilbud om afhjælpning, så klageren reelt kunne tage stilling til bureauets mulighed for at afhjælpe manglen.

I sagen lægger Pakkerejse-Ankenævnet blandt andet vægt på, at rejsebureauet blev gjort opmærksom på eventuelt byggestøj inden afrejsen, hvilket rejsebureauet efterfølgende afviste overfor den klagende kunde. Ankenævnet lægger yderligere vægt på, at rejsebureauet også henset til omfanget af byggeriet i den konkrete sag, burde have været vidende om byggeriet og støjen herfra før klageren skulle rejse, men at de undlod at informere herom.

Ifølge Pakkerejseloven har et rejsebureau pligt til at underrette deres kunder om ændringer af aftalen og oplyse dem om deres rettigheder, herunder at give dem mulighed for at hæve aftalen, hvis ændringerne er væsentlige.

Et rejsebureauet er også forpligtet til at give kunden mulighed for at ophæve aftalen, såfremt der opstår væsentlige mangler ved aftalen inden afrejse - eksempelvis byggestøj, der varer det meste af dagen. Tilsidesættelse af disse forpligtelser kan have betydning for udmålingen af det skønsmæssige afslag ved mangler i Pakkerejse-Ankenævnet

Som rejsebureau er det med udgangspunkt i den aktuelle sag en god idé at:

- følge grundigt op på byggestøj hos guider eller underleverandører, også når det gælder byggestøj fra nabogrunde til bureauets egne indkvarteringer - især hvis man også bliver gjort opmærksom på det af kunderne
- kunne dokumentere, at kunden er tilbudt afhjælpning og hvad der er tilbudt, samt at kunden eventuelt har afvist afhjælpningstilbud, hvis det skal indgå i Pakkerejse-Ankenævnets vurdering af sagen

Fredericia bød velkommen til 2.850 gæster

En tirsdag i august kunne Fredericia byde velkommen til ét af de helt store krydstogtskibe - Celebrity Eclipse - der havde 2.850 passagerer om bord. Det er første gang, at det store skib lagde til kaj i Fredericia

Celebrity Eclipse var stævnet ud fra Southampton i Sydengland et par dage før, og Fredericia var første stop på et tretten dage lange krydstogt, som først og fremmest bringer gæsterne til hovedstæder langs skibets sejlroute.

Celebrity Eclipse fra Celebrity Cruises er en del af rederiet Royal Caribbean, som både i krydstogtsæson 2017, men også i foregående sæsoner, har haft flere anløb i Fredericia. Celebrity Eclipse er det største krydstogtskib, der nogensinde har anløbet Fredericia. Det er ejet af verdens næststørste krydstogtrederi, Royal Caribbean Int. og har en længde på 317 meter, en bredde på 36 meter og 17 etagedæk.



Politiet indkaldte 10 busser til syn ved Spejdernes Lejr ved Sønderborg

Søndag 30. juli foretog Tungvognscenter Syd under Sydøstjyllands Politi i samarbejde med Syd og Sønderjyllands Politi som varslet en målrettet kontrol af de busser, som skulle fragte spejderne hjem fra Spejderlejren i Sønderborg

- Af de omkring 350 busser, der skulle afhente spejderne, udtog vi efter en målrettet visitation af busserne 33 af dem til en nærmere undersøgelse, siger politiinspektør Michael Weiss fra Sydøstjyllands Politi.

Ud af de 33 udvalgte busser blev nummerpladerne pillet af en enkelt bus, mens 10 busser blev indkaldt til syn.

Politiet fandt bremsefejl ved 3 ud af de 10 busser, der blev udtaget til syn, og fejl ved styrekuglerne ved de syv øvrige. De 10 busser blev taget ud af drift.

Busserne blev kontrolleret for meget andet end deres bremseeffekt og fejl ved styreapparatet. Samtlige chauffører og 33 busser blev også kontrolleret for blandt andet kørekortforhold, køre/hviletid, efteruddannelseskrav, vognmands/bustilladelser, sikkerhedsudstyr og nødudgange.

Landsdækkende synsvirksomhed om ny synslov - Vi er bekymrede

Antallet af sager om nysynede busser med graverende sikkerhedsfejl kan stige i fremtiden, lyder det fra den landsdækkende synsvirksomhed Applus Bilsyn, der er bekymret over en kommende liberalisering af synsloven

Årsagen til bekymringen er den kommende liberalisering af synslovgivningen, som kan blive uden den nuværende paragraf 6. Paragraffen sikrer adskillelse mellem dem, der reparerer og kontrollerer.

Sådan lyder vurderingen fra Applus Bilsyn, som er bekymret over den endelige udformning af loven, der træder i kraft i maj 2018.

Stramning vil forbedre kontrol

- Vores bekymring går på, at 'Dana Cup-sagen' ikke bliver en enlig svale. I dag er udførelse af syn og reparationer på køretøjer adskilt. Men spørgsmålet er, om en yderligere liberalisering kan fastholde denne adskillelse? Vi mener, at en eventuel kasketsammenblanding er potentielt farlig. Adskillelse af interesser vil derimod fastholde kvaliteten i kontrollen og gavne trafiksikkerheden, siger administrerende direktør hos Applus Bilsyn, Per V. Rasmussen.

I forbindelse med fodboldturneringen Dana Cup i Hjørring for nylig fik flere af de indsatte busser klippet pladerne, fordi de havde alvorlige fejl på bremserne.

Per V. Rasmussen fremhæver, at EU-lovgivningen åbner for, at politikerne og Færdselsstyrelsen kan vælge en højere standard på synsområdet. Det kan for eksempel være en ISO-standard 17020, som sikrer adskillelse mellem dem, der reparerer og kontrollerer.

- Denne standard er udfærdiget specielt til inspektionsvirksomheder, og synsvirksomheder skal leve op til den i blandt andet Spanien, Irland og Tyskland, siger Per V. Rasmussen.

Værksteder imod liberalisering

Også hos Dansk Bilbrancheråd, der er medlemsorganisation for 2.000 værksteder, er der store forbehold mod ændringen af synsloven.

- Vi mener ikke, det er forsvarligt, hvis synsloven liberaliseres endnu mere, og værkstederne, der reparerer, også skal til at kontrollere køretøjer. Faktisk frygter vi mange flere lignende 'Dana Cup-sager'. Samtidig kender vi ingen i branchen, der synes, at en yderligere liberalisering er en god idé. Hverken værkstederne, Applus Bilsyn, Autoudvalget under Håndværksrådet, der består af Dansk Autogenbrug, SKAD, der bl.a. opbygger køretøjer som rustvogne, eller Autobranchens Handels- og Industriforening, hvor leverandørerne af reservedele hører til, støtter forslaget, siger direktør hos Dansk Bilbrancheråd, Erik S. Rasmussen.

Vognmænd og synsvirksomhed samarbejder om bremsetjek

Danske Busvognmænd har i kølevandet på den seneste tids mange skrivelser og debat om bremsesamarbejdet med Applus Bilsyn om en løsning på problemet, hvor eksempelvis nysynede busser dumpede i politiets kontroller

Danske Busvognmænd og Applus Bilsyn arbejder på at få en aftale på plads, så alle medlemmer af Danske Busvognmænd gratis kan teste bussernes bremsesystem ved Applus bremsestand og dermed supplere det årlige sikkerhedstjek yderligere.

- Det kan for eksempel give mening op til vintersæsonen, når vejbanerne er fugtige, og man kan mærke effekten af skævbremser. Der vil det være fornuftigt at tjekke om alt er, som det skal være. Det handler om at få et lag mere på sikkerheden, siger landsformand i Danske Busvognmænd, John Bergholdt.

At tjekke, om bremsene på en bus er i orden, er ikke noget, man som chauffør kan se sig til. Der skal rullefelter og avanceret måleudstyr til for at afgøre, om bremsene kan holde til en test i en synshal og dermed ende med at blive godkendt. Formålet med aftalen er derfor, at det fremadrettet skal gøres lettere for vognmænd at få testet bremsene og sikre en ensartethed imellem bremsesyn og politiets måleudstyr.

Detaljerne ved aftalen er stadig under udarbejdelse, men landsformand John Bergholdt siger, at Danske Busvognmænd er gået ind i arbejdet om at få en aftale i stand på baggrund af de tvivlsager, hvor politiet kasserer en bus, som synshallen har godkendt.

- Sådan noget kalder på aktion fra vores side, siger han.

Til september holder Danske Busvognmænd medlemsmøder om bremseproblematikken

Busvognmænd vil problem med defekte bremses til livs

Sidst i juli og i begyndelsen af august har en række medier bragt historien om, at næsten halvdelen af de 45 busser, som politiet stoppede til Dana Cup i Nordjylland ikke levede op til sikkerhedskravene. Politiet fandt også fejl på en række busser, der skulle køre spejdere hjem fra deres lejr ved Sønderborg. Tidligere på året konstaterede politiet i Nordjylland tilsvarende fejl ved en række bybusser i Aalborg. Hos busvognmændenes organisation, Danske Busvognmænd, er man ikke bekendt med, at det er et generelt problem i branchen, men samtidig tager man situationen med manglende sikkerhed meget alvorligt

- Det er naturligvis helt uacceptabelt, at næsten halvdelen af busserne dumper kontrollerne. Hvad enten busserne transporterer børn eller voksne, skal der ikke herske tvivl om, at den samlede busbranche prioriterer sikkerheden højt. Alle passagerer skal trygt kunne stige om bord i en bus, hvad enten denne kører i Nordjylland eller andre steder i landet, siger administrerende direktør i Danske Busvognmænd, Steen Bundgaard.

Danske Busvognmænd opfordrer sine medlemmer til at tjekke bussernes bremses kontinuerligt og supplere det årlige periodiske syn med nødvendige forholdsregler, for at sikre bussernes bremseevne.

Alligevel er der efter brancheorganisationens opfattelse behov for et større samspil mellem synsmyndighederne og politi for at komme problemet med blandt andet defekte bremses til livs.

- Det nytter ikke noget, at en bus kan køre ud fra en synshal med anmærkningsfri godkendelse for fire timer senere at blive stoppet i politikontrol og få besked på at komme til nyt syn. Det er i alles interesse at sørge for, at en sådan situation ikke opstår i fremtiden. Det kræver dog, at vi løfter i fællesskab, siger Steen Bundgaard.

Steen Bundgaard har haft en møde med direktøren for Nordjyllands Trafikselskab, ligesom Danske Busvognmænd har bedt Færdselsstyrelsen, der er ansvarlig for synshallerne, samt politiet om et møde.

Politiet kontrollerede busser ved Smukfest

Syddøstjyllands Politi, Tungvognscenter Syd gennemførte en kontrol af de busser, der blandt andet blev anvendt som shuttlebusser i forbindelse med Smukfest i Skanderborg

Den første dag blev 16 busser kontrolleret. De syv blev efter kontrollen indkaldt til syn - de seks på grund af fejl ved bremses og én som følge af øvrige fejl og mangler. Af de syv busser har tre allerede været gennem syn, hvor de blev godkendt.

Dagen efter blev yderligere en bus kontrolleret. Bussen var behæftet med fejl ved bremses og blev indkaldt til syn.

Godsvognmænd efter busbremse-problemer:

Bremsekrav bør harmoniseres

Vognmandsorganisationen FDL, som gennem årene flere gange har peget på, at kravene til bremses på tunge køretøjer skifter fra land til land, reagerer på de seneste ugers omtale af dårligt bremsende busser. - Vi forsvarer på ingen måde defekte bremses, men hvis ingen andre vil, finder vi det mest korrekt at gøre offentligheden opmærksom på, at tingene skal ses, og drøftes, i det rette perspektiv, siger formanden for Frie Danske Lastbilvognmænd, FDL, vognmand Christian Jensen fra Frederiks-havn

Han peger på, at tingene med bremses ikke bare sort/hvide.

- Det er jo let for myndighederne, og andre, at kritisere busvognmændene, men hvis der skal være fornuft i denne debat, og det mener jeg, der skal være, så er der flere sider af samme sag, som trænger til at blive belyst, påpeger Christians Jensen, som gennem årene har arbejdet meget på at få myndighederne i tale med hensyn til bremsekrav - eksempelvis på påhængsvogne og trailere.

- Selvfølgelig skal et køretøjs bremses være i orden, men når man på det nærmeste hænger en hel branche ud, glemmer man at drøfte baggrunden for en problematik, alle vognmænd kender til hudløshed, siger Christian Jensen og fortsætter:

- I Danmark har vi større krav til bremse-procenten, end for eksempel Tyskland og andre EU-lande. Som FDL i flere år har råbt op om, kan skidtet ikke bremse, når det er koldt. Jeg har selv lige fået fem trailere testet. De bremsede ikke godt nok på prøvestanden, men efter en kort køretur var bremserne varme, og så blev de godkendt. Den slags kan også være sket for mange af de busser, der er kontrolleret.

FDL opfordrer politikerne, og ikke mindst embedsmændene, til at arbejde for, at kravene til bremses bliver harmoniseret på EU-plan.

- Det er helt hul i hovedet, at et vogntog, som bliver godkendt i for eksempel Tyskland, ikke kan godkendes i Danmark, fordi vi har en minimum-bremseprocent på 55 procent, mens tallet er lavere i andre EU-lande. Der er faktisk ingen producenter, der fremstiller bremses, som er specielt beregnet på det danske marked. Så derfor opfordrer FDL igen til en harmonisering, som ikke går ud over trafiksikkerheden. Enten skal de andre EU-lande skærpe kravene til dansk niveau - eller også skal der findes frem til et kompromis. Lyder det fra FDL.

Christian Jensen mener også, at det hører også med i billedet, at når det offentlige udbyder kørsel, er det til så små penge, at det ofte kan være svært at få regnskabet til at balancere.

- Det er naturligvis ingen undskyldning, men kan være en medvirkende faktor. Derfor klinger det hult, når dem, der har indgået kontrakterne med vognmændene, udtrykker forundring, for vi ved jo godt, at det offentlige ikke kan få det billigt nok. Det er alvorligt, når flere busser har fået klippet pladerne, for så dårlig stand må de ikke være i, selv om nogle af busserne er 20 -25 år gamle. Generelt behøver ingen dog at frygte noget ved at køre i bus, for langt de fleste vognmænd er ansvarlige, siger Christian Jensen.

På job i busbranchen:

Tungvogncenter Syd er i øjenhøjde med busbranchen

Politiets kontrol af busser er en specialiseret opgave. Den nuværende organisering med tre tungvognscentre har skabt større tillid mellem politifolk, busselskaber og buschauffører.

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

Stig Simonsen er chef for Tungvogncenter Syd, som har hjemsted på politigården i Vejle hos Sydøstjyllands Politi. Han er chef for 30 medarbejdere, blandt disse også en jurist og 3 bilinspektører.

- Tungvognscentret er opdelt i seks fagområder. Bus er ét af de seks områder. Vi er altså specialister, og det betyder, at vi er i øjenhøjde med branchen – også med busbranchen. Vi har en faglig viden, som i princip svarer til den, som busvognmændene og buschaufførerne har, siger Stig Simonsen, der peger på, at det har medført et markant forbedret forhold til busbranchen.



(Foto: Rigspolitiet)

Trafiksikkerhed står øverst på dagsordenen

- Vi har en meget klar førsteprioritet, det er trafiksikkerheden. Det betyder, at vi først tjekker køretøjets bremses, dæk og styretøj, dernæst chaufførens kørekort og førerkort, forklarer Stig Simonsen og fortsætter:
- Disse ting har direkte relation til trafiksikkerheden.

Tungvogncenter Syd råder over en mobil bremsestand, som han ser som et vigtigt redskab.

- Jeg understreger, at vi kontrollerer alle typer busser - ikke kun turistbusser. Senest har vore nordjyske kolleger udført en meget omtalt kontrol af rutebusser i Nordjylland - i to omgange. Desværre blev der afsløret ganske store problemer.

Sommeren igennem har der vist sig yderligere problemer med bremses på busser. Det skriver vi om i andre artikler i dette nummer af Magasinet Bus.

Skibusser

For nogle år siden var der store problemer med kontrol af skibusser om vinteren. Hvordan er standarden for skibusser i dag?

- Den er langt bedre end dengang. Busserne bliver vedligeholdt langt bedre i dag, og vi ser ikke så mange af de use-

riøse lykkeriddere i branchen længere. Vi finder da fejl på skibusser, men det er i en langt mere beskedne målestok, siger Stig Simonsen og fortsætter:

- Vi oplever i dag en langt mere konstruktiv holdning hos chauffører og vognmænd. Vi får næsten hver gang en god snak på stedet, og der er nok mere vejledning i dag end tidligere. I langt de fleste tilfælde ender det med et pænt farvel - også selv om der er udskrevet bøder.

Dårlige undskyldninger hører han ganske mange af, det er en del af enhver politimands erfaringer. Som regel er det nemt at gennemskue. Force majeure er i særlige tilfælde en god forklaring. Men det kan også være en dårlig undskyldning. Der skal være en rigtig god forklaring, hvis force majeure skal kunne godtages.

Stig Simonsen ser den fælles faglighed som et rigtig godt udgangspunkt og som en vigtig forklaring på, at man taler godt sammen.

Tidligere blev politiet kritiseret for, at betjentene blev ved med at lede, indtil de fandt én eller anden fejl på en bus. Kan I stadig altid finde en fejl, hvis I vil?

- Især international buskørsel har rigtig mange regler og dokumenter, der skal være i orden, og som vi skal kontrollere. Så meget ofte vil vi kunne finde noget. Sådan er det stadig. Men tungvogncentrene arbejder som sagt mere ud fra en specialiseret faglighed, og det betyder, at vi skelner mellem stor og småt, vigtigt og mindre vigtigt. Vi kan med vores faglighed ret nemt konstatere, om vognmanden og chaufføren har en professionel holdning i deres forberedelse og udførelse af busrejsen, og det spiller ind i vores tilgang. Når vi finder fejl, er vi selvfølgelig nødt til at notere det - det ligger i politimandens grundlæggende opdragelse og faglighed. Men vi foretager en samlet bedømmelse af kontrollen, så konklusionen bygger på en helhedsvurdering - stadig med trafiksikkerheden som vigtigste prioritet, siger Stig Simonsen, der understreger, at der stadig er busselskaber, som gør sig uheldigt bemærket i politikontroller, og dem bliver der selvfølgelig holdt særligt øje med i den følgende periode.

Cabotage-kørsel

Cabotagekørsel er et stort tema på lastvognssiden. Teoretisk set kunne det være lige så stort på bussiden, for der findes parallelle EU-regler om cabotagekørsel med bus i en lidt mere lempelig form end for godstransport. Men i følge Stig Simonsen er cabotagekørsel med bus ikke særlig udbredt i Danmark:

- Der er nogle få tilfælde om sommeren, men det udgør en meget lille del af vores arbejde på busområdet. Ofte får Tungvogncenter Syd tips fra vognmænd eller chauffører om iagttagelser fra trafikken, og dem er politiet glade for.

- Det er heldigvis sådan, at hvis man gør sit arbejde godt og hæderligt som chauffør eller vognmand, har man intet at frygte fra vores side, siger Stig Simonsen.

Tre tungvognscentre

- Politiets kontrol af lastbiler og busser har siden 2013 været organiseret i tre specialiserede tungvognscentre i henholdsvis Aalborg, Vejle, og Greve, som er særlige afdelinger i henholdsvis Nordjyllands Politi, Sydøstjyllands Politi og Midt- og Vestsjællands Politi
- De vigtigste opgaver er vejsidekontrol af køretøjernes sikkerhed samt overholdelse af reglerne om køre- og hviletid og cabotagekørsel. Virksomhedskontrol af vognmandsvirksomheder foretages af Færdselsstyrelsen



Stigende trafik giver flere trafikulykker

Trafikken stiger på landets motorveje. Det viser tal fra Vejdirektoratet, som vi omtalte her på transportnyhederne 27. juni. I takt med den stigende trafik, stiger antallet af trafikulykker også. Og flere trafikulykker skaber flere køer og længere rejsetid

I 2011 registrerede Vejdirektoratet 1.140 uheld på statens veje - først og fremmest motorvejene, men også en række centrale hovedveje. I 2016 skete der 2.141 uheld på de samme veje, hvilket er en stigning på 88 procent - langt mere end stigningen i trafikken, der siden 2011 er vokset med 25 procent på motorvejsnettet.

Selv om der blev skete en ændring i registreringerne i 2015, så tallene ikke helt kan sammenlignes, viser de en klar tendens - at flere og flere bilister på statens veje støder sammen i små, større eller helt store trafikulykker, der koster menneskeliv.

Ifølge områdechef Charlotte Vithen fra Vejdirektoratet's trafikledelse er der enkle simple forklaringer:

- Men vi kan se, at trafikken på motorvejene stiger og stiger – og jo mere trafik, jo mindre skal der til, før der sker uheld. Det viser de officielle uheldstal også, siger Charlotte Vithen til Jyllands-Posten. Hun peger på, at når trafikken nærmer sig kapacitetsgrænsen på en motorvej, kan blot en enkelt hård opbremsning skabe en lang kø. Derfor får den stigende trafikmængde større og større betydning, når det gælder trafikulykker.

Charlotte Vithen oplyser ifølge Jyllands-Posten, at omkring en tredjedel af alle trafikulykker på statsvejene sker på Motorvej E45. Årsagen er, at trafikken omkring Aarhus, Skanderborg og Horsens er stiger og nærmer sig grænsen for, hvor mange biler der kan være på vejen.

Ifølge tal fra Vejdirektoratet er trafikken på strækningen mellem Randers og Horsens steget mellem 12 og 17 procent.

Michael Svane, der er direktør brancheorganisationen DI Transport, peger over for Jyllands-Posten på, at problemerne på Motorvej E45 er problematiske for erhvervslivet, fordi både godstransport og persontransport bliver forsinket. Efter Mikael Svanes mening skal man sætte mere ind for at få ryddet motorvejene for havarerede biler - gerne med bulldozere, der kan skubbe de forulykkede køretøjer væk.

Mikael Svane peger også på, at de 500 millioner kroner, som politikerne på Christiansborg har afsat til at udvide Motorvej E45 mellem Aarhus og Skanderborg, ikke er nok. Tidligere analyser peger på, at der er behov for at investere over 8 milliarder kroner i motorvej E45 mellem Randers og Vejle.

- Vi oplever stadig oftere, at motorvejen bliver helt eller delvis spærret, hvilket skaber store køer. Samtidig går der længere og længere tid, fra ulykken sker, til der er ryddet op igen. Derfor har man nu en situation, der minder om de problemer, man havde på Køgebugt-motorvejen, før man gik i gang med en udvidelse her. Kapaciteten i Østjylland er ved at være opbrugt, siger Michael Svane ifølge Jyllands-Posten.

18 mennesker omkom i brændende bus

Mandag morgen 3. juli kort før klokken 7 skete der en trafikulykke på Motorvej A9 mellem München og Gefrees i den nordøstlige del af den tyske delstat Bayern. En bus var på vej med en mand fra Sachsen, der skulle på ferie ved Gardasøen i Norditalien, da den af ukendte årsager kørte ind i en lastbil

Lastbilen, der var lastet med senge og sengetøj, og bussen brød hurtigt i brand.

Bussens 55-årige chauffør omkom sammen med 17 andre mennesker i den brændende bus. Bussens anden-chauffør kom svært kvæstet ud af bussen. 30 mennesker overlevede busulykken og blev mere eller mindre kvæstede kørt til sygehuse inden for en radius på 150 km.

Bussen var begyndt turen om natten i den sachsiske by Löbau og havde på sin vej sydover været i Weisswasser og i Senftenberg for at samle passagerer op. Tidligt om morgenen var en gruppe ældre mennesker stået på bussen ved hovedbanegården i Dresden. De rejsende var mellem 41 og 81 år.

Ifølge frankenpost.de undrer det eksperter i trafikulykker, hvorfor bussen brød i brand så hurtigt og så voldsomt.

Chaufføren i lastbilen, som bussen kørte op i, har fortalt politiet, at bussen brød i brand med det samme.

Scania i Danmark har fået ny chef fra Sverige

46-årige Marcus Holm, der er uddannet civilingeniør, overtog 1. august posten som administrerende direktør hos Scania Danmark A/S. Han afløser dermed hollandske Janko van der Baan, der har forladt Danmark til fordel for et job som administrerende direktør for Scania i Belgien, Holland og Luxembourg

Marcus Holm har været hos Scania siden 1994, hvor han startede som trainee i Research & Development på Scania's hovedsæde i Södertälje. Indtil nu har han beskæftiget sig med produktionsledet. Hans forrige stilling var som ansvarlig for førerhus-fabrikken i Oskarshamn, hvor han fratrådte for tre måneder siden for at gennemgå et træningsforløb i forskellige europæiske Scania-afdelinger for at forberede sig på sin nye stilling som direktør for Scania Danmark A/S.

- Det første, jeg vil koncentrere mig om, er at lære det danske sprog, mens jeg rejser rundt og hilser på vores forhandlere og kunder og lærer organisationen at kende, siger Marcus Holm.

Han peger på, at Danmark er et modent marked, som er langt fremme på grøn transport og connectivity.

Positionen som leder af en forhandlerorganisation bliver en omstilling i forhold til Marcus Holms tidligere virke i produktionsledet. Når han først får sat sig ind i det danske marked og skikke, forventer han at vende det til en styrke.



- Jeg har stor respekt for de resultater, Scania Danmark har præsteret under min forgænger, og det vil jeg forvalte fornuftigt. Han efterlader sig en veltrimmet organisation, som jeg vil komplettere med mit netværk i fabriksdelen hos Scania. Et af mine fokusområder er at få bragt leveringstiderne ned til et minimum, siger Marcus Holm.

Om Marcus Holm:

- Uddannet: Civilingeniør
- Født: 11. juni 1971
- Gift med Janet Holm. Sammen har de sønnerne Jacob og Gustav på henholdsvis 9 og 12 år

Rejsekortet har fået ny direktør

Bestyrelsen i Rejsekort A/S har ansat Claus Rehfeld Moshøj som ny administrerende direktør i Rejsekort A/S, der driver og videreudvikler rejsekortsystemet på vegne af trafikvirksomhederne i Danmark

Claus Rehfeld Moshøj, der tiltræder stillingen senest 1. januar 2018, kommer fra Århus Letbane I/S, hvor han de seneste år har stået i spidsen for projektering og bygning af den nye letbane.

Claus Rehfeld Moshøj er uddannet civilingeniør fra Danmarks Tekniske Universitet og har de seneste 20 år arbejdet indenfor IT og offentlig transport. Claus Rehfeld Moshøj ser frem til at videreføre arbejdet med rejsekort som den nemme billet til kollektiv transport.

Rejsekort A/S har i dag udstedt over 2,5 millioner rejsekort, hvilket resulterer i knap 10 millioner rejser pr. måned med en omsætning på over 250 millioner kroner. Claus Rehfeld Moshøj skal fortsætte realiseringen af strategien for Rejsekort A/S og sikre, at rejsekortet er nemt at bruge for de rejsende og samtidig er Trafikvirksomhedernes foretrukne billetmedie.

Claus Rehfeld Moshøj vil bygge videre på arbejde den afgangende direktør Bjørn Wahlsten har leveret.

Rejsekortet binder alle landsdele og trafikvirksomheder sammen i ét fælles system, der fungerer som både billet og betalingsmiddel.

- I takt med, at udrulningen rundt om i landet er nær fuldført, er selskabets opgave fremadrettet at videreudvikle et sikkert, effektivt og brugervenligt rejsekortsystem med trygge - og i vid udstrækning selvbetjente - brugere, siger Jesper Bramming, der er bestyrelsesformand for Rejsekort A/S.

Aarhus Letbane skal have ny direktør

I forbindelse med færdiggørelsen af Aarhus Letbane og den heraf følgende overgang fra anlæg til drift, skal der etableres en organisation til at varetage Letbanen fremover. I den forbindelse finder bestyrelsen det naturligt, at direktøren i Aarhus Letbane, Claus Rehfeld Moshøj, har søgt nye udfordringer. Claus Rehfeld Moshøj stopper som direktør for Aarhus Letbane ved årsskiftet

Allerede i juni igangsatte bestyrelsen en proces for at finde en afløser for Claus Rehfeld Moshøj. Bestyrelsen for Aarhus Letbane forventer at kunne præsentere en ny direktør i løbet af efteråret.

Aarhus Letbane åbner som planlagt for passagerer 23. september. I første omgang på strækningen mellem Aarhus H og Aarhus Universitetshospital i Skejby i Aarhus' nordlige del.

Til december følger strækningen mellem Aarhus og Odder, mens strækningen til Grenaa åbner i begyndelsen af 2018.

Bestyrelsen peger på, at den værdsætter det store arbejde, som Claus Rehfeld Moshøj og resten af organisationen har lagt i anlægget af Danmarks første letbane og vil ønske Claus Rehfeld Moshøj alt godt i hans nye job, der bliver som direktør for Rejsekort A/S.



Elektronisk enhed kan gøre 1,8 millioner danske biler mere intelligente

Hvis man har en ældre bil - personbil, varebil eller lastbil op til 3,5 ton - kan man med en ny elektronisk dims gøre den lige så 'smart' som nye og mere teknologisk avancerede biler med wi-fi, smart alarm og parkeringshjælp

På parkeringsområdet har Telia og EasyPark indgået et nyt samarbejde omkring Telias 'Telia Sense Car', som giver ældre biler internetopkobling og smarte funktioner. Med parkeringsapp'en EasyPark som feature slipper bilejerne for at betale for meget for parkering, for så snart man starter bilen og kører fra sin plads, stopper parkeringsbetalingen automatisk.

- Vi ønsker at gøre parkering så nemt og fleksibelt som muligt for så mange som muligt. Samarbejdet med Telia er et meget konkret skridt hen mod at skabe en fuldstændig automatiseret parkeringsoplevelse for rigtig mange bilister. Det handler om at gøre smarte løsninger tilgængelige for alle, uanset om man har en ny eller gammel bil, siger Lasse Barsholm, der er landechef for EasyPark i Danmark.

EasyParks parkeringsapp kan også guide chaufføren til nærmeste p-plads i parkeringshus eller -kælder, så man sparer tid på at køre rundt og lede. Det gør det nemmere, billigere og mindre tidskrævende at parkere.

1,8 millioner intelligente biler og smarte parkeringer

Med Telia Sense Car bliver det muligt for biler helt tilbage fra 2001 at udnytte digitale teknologier, der hidtil kun har

været forbeholdt topmodellerne fra verdens allerdyreste bilmærker. Det betyder, at stort set hele den danske bilpark kan blive opgraderet til at matche helt nye biler.

- Det her indeholder en lang række spændende perspektiver for en sikrere, sjovere og mere effektiv bilpark i Danmark, siger Telias administrerende direktør Morten Bentzen og tilføjer:

- Potentielt er dette den største opgradering af den samlede danske bilpark nogensinde.

Digitaliseringen af 1,8 millioner biler vil også have markant betydning for trafikken i de danske byer.

- Snart lancerer EasyPark en ny funktion i app'en, der kan vise bilister den smarteste vej til en ledig p-plads. Når det er fuldt integreret i størstedelen af den danske bilpark, kan det revolutionere den måde, vi kører på i byer, siger Lasse Barsholm og fortsætter:

- I storbyer skyldes op mod 30 procent af trafikken bilister, der søger efter ledige p-pladser. Så med en denne teknologi løser vi et problem for alle, der opholder sig i byen - uanset om de har bil eller ej.

Underholdning, forsikring og vejhjælp

Udover at spare tid og penge på parkering med det nye system vil bilister også få en mere underholdende køretur. Telia Sense Car forsyner bilen med 4G Wi-Fi-hotspot, så man via sin mobil eller tablet får bedre muligheder for en sjov og hyggelig køretur.

Det er bilisten selv der vælger, hvilke services han eller hun ønsker at benytte sig af. På samme måde, som man selv vælger app'er og ydelser til og fra på sin tablet og smartphone.

For at få glæde af den nye teknologi behøver man ikke allerede at være kunde hos Telia eller EasyPark.

Telia Sense Car giver adgang til:

- Wi-fi i bilen
- Fleksibel parkering uden overbetaling
- Vejhjælp over hele Europa
- Kørebog
- Alarm - for eksempel ved påkørsel, tyveri og tyveriforsøg
- Brændstoføkonomi
- Forsikringsfordele

Telia Sense Car virker i:

- Benzindrevne biler fra årgang 2001 og nyere
- Dieseldrevne biler fra årgang 2004 og nyere
- Lette lastbiler op 3500 kg (N1) fra 2007 og nyere

Ifølge Telia's web-side 26. juli kan man få Telia Sense Car-enheden til en intropris på 995,00 kroner. Abonnementet koster herefter 99,00 kroner månedligt. Men der er også mulighed for at koble enheden sammen med sin bilforsikring og så på den uden beregning.

Trafikken over Storebælt er stigende

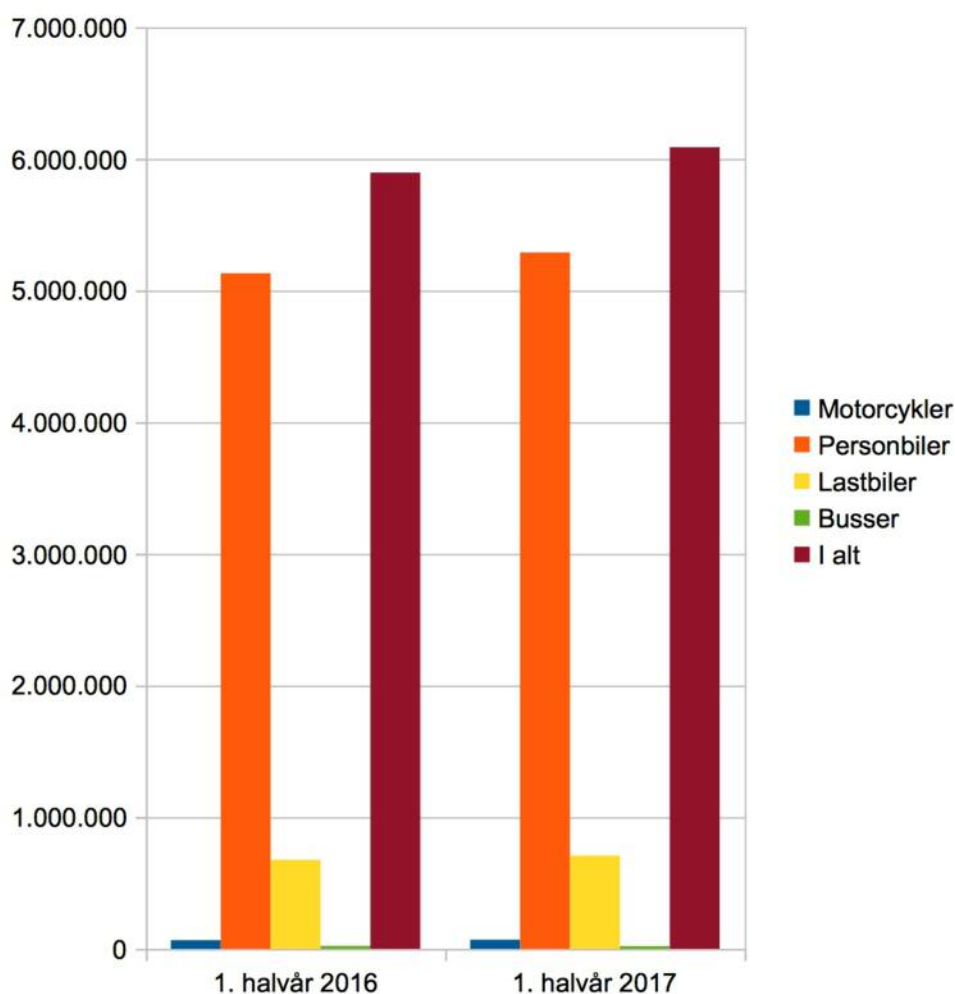
I løbet af første halvår i år har den faste forbindelse mellem Fyn og Sjælland lagt asfalt til 6.088.063 store og små køretøjer. Det er en vækst på 3,3 procent i forhold til samme periode sidste år, hvor 5.895.432 køretøjer kørte på asfalten på den faste forbindelse

Af Jesper Christensen

Motorcykeltrafikken, der er udgør den mindste del af trafikken, tegner sig for den største stigning. Hvor der i første halvår 2016 kørte 65.335 motorcykler over broen, var tallet i første halvår i år steget med 5,88 procent til 69.178. Personbiltrafikken er steget med 3,08 procent fra 5.131.549 biler i første halvår sidste år til 5.289.467 biler i første halvdel af i år. Lastbiltrafikken over Storebæltsforbindelsen er steget med 4,82 procent fra 676.318 lastbiler i første halvdel af 2016 til 708.915 lastbiler i første halvdel af i år. Hvor der er fremgang for motorcykler, personbiler og lastbiler, må busstrafikken tegne sig for en tilbagegang på 7,77 procent fra 22.230 i første halvår sidste år til 20.503 i samme periode i år.

Tilbagegangen fik os til at kigge nærmere på de enkelte måneder, hvor vi kunne konstatere, at maj 2016 skilte sig ud fra alle øvrige måneder med 6.155 busser. I maj i år kørte der 3.789 busser over broen. Statistikken siger ikke noget om, hvorfor maj sidste år kom ud med så stort et tal for busstrafikken. En mulig forklaring kan være sporarbejde med aflyste tog mellem Nyborg og Korsør, hvor passagerne så er blevet transporteret med bus.

Hvis man ser bort fra maj i 2016 og 2017, viser statistikken en lille stigning i busstrafikken fra første halvår sidste år til første halvår i år.



Højere hastigheder skal bringe billister hurtigere sammen

VLAK-Regeringen vil afsætte penge til at hæve hastighedsgrænsen på udvalgte landeveje og motorveje, hvor det er trafiksikkerhedsmæssigt forsvarligt. Målet er at fremme mobiliteten på vejene. - Vi sikrer en bedre mobilitet ved at sætte hastighedsgrænsen op på strækninger, hvor Vejdirektoratet som vejmyndighed anbefaler, at det kan gøres på en forsvarlig måde. Det vil kunne forbedre vilkårene for samfundets vækst, når den enkelte bilist oplever, at tiden kan bruges andre steder end på vejene - eksempelvis hos familien, vennerne eller på arbejdet, siger transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA)

VLAK-Regeringen vil i forbindelse med i sit udspil til Finansloven for 2018, som offentliggøres i slutningen af august, foreslå at øge hastighedsgrænsen på udvalgte landeveje fra 80 km/t til 90 km/t og til 130 km/t på udvalgte motorveje. Regeringen peger på, at Vejdirektoratet vurderer, at hastigheden kan sættes op på de udvalgte veje, uden det går på kompromis med trafiksikkerheden.

- Hastighedsgrænserne skal give mening for den enkelte bilist. Hastigheder, der virker logiske, og som er forsvarlige for trafiksikkerheden, er nemmere for bilisterne at overholde end hastighedsgrænser, der virker ulogiske, siger transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA), som betegner VLAK-Regeringens forslag som et godt udspil til, hvordan man på en trafiksikkerhedsmæssig forsvarlig måde kan sætte hastighedsgrænsen op på strækninger, hvor de faktiske forhold tillader det.

Ole Birk Olesen henviser til vigtigheden af, at højere hastigheder bliver kombineret med forbedringer af trafiksikkerheden på strækningerne, og at vejene er egnede til de øgede hastighedsgrænser.

Med forslaget afsættes i alt 93,6 mio. kr. Disse midler skal bl.a. anvendes til at opsætte autoværn, fjerne faste genstande og etablere rumleriller ind mod midterrabatten på de udvalgte motorveje og landeveje, så det er trafiksikkerhedsmæssigt forsvarligt at hæve hastighedsgrænserne.

Med udspillet følger regeringen op på sit regeringsgrundlag og på et fælles beslutningsforslag fra V, K, LA og DF, som blev formuleret før folketingsvalget i 2015.

På baggrund af VLAK-Regeringens grund undersøger Vejdirektoratet desuden anvendelse af en lokal hastighedsbegrænsning på 120 km/t i stedet for de nuværende 110 km/t på motorvejsstrækninger, der tidligere er vurderet uegnet til 130 km/t.



Det er blandt andet på denne strækning af Motorvej E45, at der tit er trængsel på vejen. (Foto: Jesper Christensen)

VLAKE-Regeringen vil sende seks-sporet motorvej i Østjylland til VVM-undersøgelse

I det finanslovsforslag, som VLAKE-Regeringen vil fremsætte senere på måneden, vil der være afsat penge til en VVM-undersøgelse af en udvidelse af Motorvej E45 mellem Skanderborg Syd og Hornstrup ved Vejle og mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord fra fire til seks spor.

Baggrunden for udvidelsen er trængselsproblemerne for både private bilister og erhvervsliv, når de kører på E45 fra Aarhus-området og ned til Vejle.

Og da der ifølge VLAKE-Regeringen er udsigt til endnu flere biler på vejene de kommende år, betyder det timelange bilkøer og med tilsvarende forbrug af timer til blot at sidde og vente.

VLAKE-Regeringen vil sætte 48 millioner kroner af til at lave en VVM-undersøgelse af en udbygning af strækningen mellem Hornstrup ved Vejle og Skanderborg Syd og strækningen mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord. Det mellem-liggende stykke motorvej er i gang med at blive udvidet fra fire til seks spor.

- Trængslen på E45 er stor, og det er vigtigt, at vi får gjort noget ved problemet, før det helt sander til. Østjyder, der pendler til og fra job, spilder hver dag hele og halve timer på at sidde i kø. Det koster samfundet penge, og det tager vigtig tid væk fra familie og venner, siger transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA).

VVM-undersøgelserne af de to strækninger vil ifølge transportministeren kunne gennemføres på omkring to år.



Af Thomas Egeskov Fobian,
specialkørselschauffør

Så blev det endelig tid til sommerferie

Ja jeg ved godt at sommerferien er ovre. Alligevel har jeg lidt angående sommerferie i min hverdag som jeg godt vil dele med jer

For sommerferie er da dejligt, især sidste skoledag. Ikke at jeg sidder med armene i vejret og laver jubelscener. Men mere fordi jeg glæder mig over at se de glade ansigtsudtryk i de børn/unge jeg kører med, glæden ved deres sidste skoledag og ferie i sigte. Der er ikke noget, der kan gøre mig mere glad, end at se et barn med de vildeste forventningsfulde øjne!

Når de øjeblikke bliver til minder sidst på sådan en sidste skoledag, så begynder en lidt anden tanke at dukke op i mit hoved.

Får jeg mon samme skoletur efter ferien? For skal jeg være helt ærlig, så savner jeg sgu lidt de unger, når skolestart nærmer sig.

Og hvorfor?

Bevares, der er da dage hvor jeg er godt træt af de ... unger. Så i sommerperioden kører jeg tit turistbusser.

Men efter en sommer med stressede guider, lidt for krævende kl-5-om-morgenen-afhente-østlandske-kunder-med-hver-deres-60-kilo-tunge-kuffert-turister, kaotiske tilstande i den københavnske bytrafik, konstante kontraordrer fra kørselskontoret på grund af de mange kunder, eller bare det at opdage at der ikke er nogen transportbil ved endt arbejdsdag i Vasbygade, så et par timers ekstra venten på påregnes!!

Efter sådan en sommer, så er det altså med stor glæde at skulle køre de "alt for søde børn" til og fra skole igen!

Derfor.

God sommer derude, der er sikkert sol når august' udgave af Magasinet Bus udkommer!

To mænd fik fængselsdomme for røveri i Aarhus

Lørdag 3. juni var en 21-årig mand på vej hjem fra en bytur i Aarhus, da de to mænd - en 23-årig mand og en 21-årig mand - tilbød at køre ham hjem for 100 kroner. Under turen truede de to mænd deres passager til at hæve flere tusinde kroner til dem. Kvikt politiarbejde førte til fængslingen af de to mænd, der nu har fået deres domme

To mænd blev idømt seks og otte måneders fængsel for røveriet mod en ung mand under pirattaxituren, hvor mændene ikke kørte hjem, men til en hæveautomat på Stjernepladsen, hvor de truede deres passager til at hæve i alt 2.700 kroner til dem.

Gerningsmændene blev fundet efter godt tværgående arbejde i Østjyllands Politi. Nogle kolleger sad over en kop kaffe og drøftede forskellige sager, og de medarbejdere, der arbejdede med pirattaxi-sagen, viste deres kolleger et billede af de formodede gerningsmænd.

Kort efter tog kollegerne på patrulje og stødte tilfældigvis på de to mænd, som de genkendte fra billederne og signalement af dem og bilen. De to mænd blev derfor straks anholdt og varetægtsfængslet.

Den 23-årige chauffør i pirattaxi blev idømt seks måneders fængsel. Han ankede dommen. Den 21-årige mand blev idømt otte måneders fængsel og ankede ikke.

Anklager ved Østjyllands Politi, Cathrine Brunsgaard Jacobsen, fremhæver, at de tiltalte i retten blev dømt for røveri.

- Sager som denne er en af grundene til, at man bør tænke sig rigtig grundigt om, inden man sætter sig ind i en pirattaxi. Heldigvis førte et rigtig godt politiarbejde til, at vi kunne få dem dømt for deres forbrydelse, siger Cathrine Brunsgaard Jacobsen.

Taxichauffør stødte ind i cyklist

Onsdag midt i august lidt før klokken to skete der et færdselsuheld på Viborgvej ved Prismet i Aarhus. En 60-årig taxichauffør overså en 39-årig cyklist, da han kørte ind på p-pladsen ved Prismet

Taxichaufføren ramte cyklisten, der kurede hen ad asfalten og fik flere hudafskrabninger og en forslået hofte. Taxichaufføren kørte videre fra stedet, da han sandsynligvis ikke opdagede, at han havde ramt cyklisten. Det lykkedes dog politiet at finde frem til chaufføren, der blev sigtet for ikke at overholde sin vigepligt.

Tema-konference:

Hvordan bliver fremtidens taxibranche

Transportøkonomisk Forening (TØF), Kollektiv Trafik Forum og Dansk Taxi Råd inviterer til temakonference torsdag 14. september i København om taxibranchens vilkår og udfordringer nu og i fremtiden. Ny taxilov, ændrede transportvaner og ny teknologi forventes at føre til store ændringer i taxierhvervet

Den kommende revision af taxiloven er en milepæl i fornyelsen af persontransporten. Loven vil give nye muligheder for produkt- og forretningsudvikling i taxibranchen, men fastholder den grundlæggende regulering. Samtidig banker ny teknologi på døren, og transportvanerne ser ud til at være markant under forandring. Konferencen er tænkt til inspiration med fokus på fremtidens muligheder for taxierhvervet og for hele persontransportsektoren. Konferencen sætter fokus på lovforslaget til en ny taxilov og dens konsekvenser i byen og på landet, for taxameterkørsel og kontraktkørsel. Konferencens anden del handler om fremtidens personbefordring og de nye udfordringer for taxibranchens blandt andet øget samkørsel og introduktion af førerløse biler.

Konferencen afholdes 14. september fra klokken 9.00 til 13.30 hos Deloitte Consulting, Weidekampsgade 6, 2300 København S.

Se program, deltagerpriser og tilmelding på TØF's hjemmeside - www.toef.dk.

Vil du med på vognen?

Det vigtige valg

Alt taler for, at den 1. januar 2018 forsvinder den geografiske begrænsning på taxikørsel i Danmark. Derfor stiller vi i Dantaxi 4x48 vores medlemmer frit. Helt bogstaveligt. Allerede fra starten af 2018 kan alle Dantaxi 4x48 vogne i hele landet køre nøjagtig derhen de vil. Danmark bliver et stort kørselsområde. Men friheden til at køre hvorhen man vil, er ikke meget værd uden, at du som vognmand har en professionel og landsdækkende organisation bag dig.

Dantaxi 4x48 er allerede nu tilstede i hele landet

Dantaxi 4x48 er landsdækkende med lokale kontakter og et stort kundeunderlag over hele landet. Vi har kontorer og salgsmedarbejdere placeret både øst og vest for Storebælt. For den driftige vognmand er Dantaxi 4x48 derfor det kloge valg. Det sikrer dig stabilitet i økonomien, når du er tilsluttet et kørselskontor i konstant vækst og udvikling.

Fremtid for både by- og landtaxien

Selv om du allerede fra nytår kan øge din indtjening ved at udnytte fordelene i den nye taxilov, er Dantaxi 4x48 også på den lange bane et godt og ansvarligt valg. I Dantaxi 4x48 tror vi på en fremtid for både for by- og landtaxien. Ved at blive en del af Dantaxi 4x48, vælger du den professionelle vej, som sikrer kunderne en høj kvalitet. DanTaxi 4x48 står for høj faglighed - og stoltheden skal tilbage i branchen.

Med venlig hilsen
Carsten Aastrup
Direktør

Dine fordele:

Professionel administration

Du står aldrig alene med et problem

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

Stordriftsfordele

Lavere omkostninger følger med medlemsskabet

Som vognmand i Dantaxi 4x48 kan du nyde godt af de mange stordriftsfordele, der følger med, når man kører i Danmarks største taxiselskab. Vi tilbyder de bedste rabatordninger på f.eks. brændstof, bilvask, dæk og forsikringsordninger.

Billån & garantistillelse

Vejen til egen vognmandsforretning starter i Dantaxi 4x48

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

Mere info:

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

Britere foretrækker taxi-chauffører frem for førerløse biler

Tirsdag 1. juli blev der åbnet for forsøg med selvkørende biler i Danmark. Det vil også kunne påvirke taxi-området. Et kig over Nordsøen viser, at omkring 80 procent af briterne foretrækker en taxi med chauffør, hvis valget står mellem den og en førerløs en af slagsen

Modviljen blandt briterne, overfor den førerløse taxi, kan læses i en ny undersøgelse blandt 1.600 bilister foretaget af den store engelske bilservicekæde Servicing Stop.

- Forbrugerne virker ikke specielt begejstrede for udsigten til at skulle betale for en førerløs taxi, siger direktør i Servicing Stop, Oly Richmond.

- Måske har vi, når alt kommer til alt, brug for lidt selskab, og den digitale tidsalder har endnu ikke gjort os anti-soziale, siger han videre.

40 procent af deltagerne i undersøgelsen er enige i, at førerløse biler vil betyde en forbedret mobilitet for ældre personer. Mindre end en tredjedel tror, at førerløse biler vil betyde færre biluheld, mens 15 procent anfører, at førerløse biler vil gøre dem mere produktive på vej til arbejde.

I Danmark har et stort flertal i Folketinget stemt ja til forsøg med selvkørende biler. Det er transportminister Ole Birk Olesen (LA), der har fremsat lovforslaget, som åbner for en forsøgsordning med selvkørende biler fra 1. juli i år. I forsøgsordningen bliver særligt kontrollerede forsøg med selvkørende biler tilladt på de danske veje.

Erhvervet som taxichauffør vil bestå

I Danmarks største taxiselskab Dantaxi 4x48 afventer man resultaterne af de første danske forsøg. Formanden for selskabets bestyrelse, Lars Christiansen, er overbevist om, at selvkørende biler på et tidspunkt bliver en del af fremtidens taxi-marked.

- Der er endnu mange tekniske, juridiske og ikke mindst etiske overvejelser og udfordringer, når talen falder på selvkørende biler på vejene. Men vi ser de selvkørende biler som en mulighed for branchen og ikke som en trussel, siger han og peger på, at en stor del af den kørsel, taxierne udfører, ikke kan erstattes af en selvkørende bil.

Lars Christiansen vurderer, at erhvervet som taxichauffør vil bestå på trods af, at flere og flere biler bliver selvkørende.

- I Dantaxi 4x48 anser vi det at være taxichauffør som lidt af et håndværk, og ikke bare en person, der kører en anden person fra A til B. En taxichauffør er en professionel medarbejder, der er i stand til at hjælpe, vejlede og klare uforudsete udfordringer. En stor del af den taxikørsel vi udfører, for eksempel kørsel med gangbesværede personer, kan ikke erstattes af en selvkørende bil, påpeger Lars Christiansen.



'Mystery shoppers' kårer det bedste taxiselskab

Københavns største taxiselskab Dantaxi 4x48 er blevet kåret som det selskab, der giver passagerne i Københavns Lufthavn - CPH - den bedste service på taxikørslen fra lufthavnen

CPH vurderer løbende de københavnske taxiselskabers serviceniveau, og de udvælger hvert kvartal det selskab, der sammenlagt opnår den højeste score i en række forskellige servicekategorier. CPH gør brug af "mystery shoppers" - en slags "spioner" anonymt forklædt som almindelige forbrugere - til at teste om taxiselskaberne lever op til lufthavnens servicekriterier. Dantaxi 4x48 er for andet kvartal i træk kåret som det bedste selskab.

I Dantaxi 4x48 er tilfredshed med resultatet.

- Resultatet er både et skulderklap til vores dygtige chauffører og samtidig et vidnesbyrd om, at servicen i de københavnske taxier slet ikke er så ringe. Vores taxier bedømmes til at ligge på omtrent samme niveau som øvrige servicefunktioner i CPH, og det er vi faktisk stolte af, siger administrerende direktør i Dantaxi 4x48, Carsten Aastrup.

Taxituren fra CPH måles på kryds og tværs

Hver taxitur, som en "mystery shopper" tager fra lufthavnen, måles på 26 punkter. Der måles på kriterier som chaufførens høflighed, sprogbrug, rutevalg, hjælp til bagagen og meget andet. Derudover vurderes bilens renhed inde såvel som ude. For eksempel scorede Dantaxi 4x48 samlet 89 procent i kategorien "høflig service ved betaling" og 100 procent i kategorien "ren og pæn vogn".

Om Dantaxi 4x48

- Dantaxi 4x48 er Danmarks eneste landsdækkende taxiselskab med 1.450 vogne og en samlet omsætning på knap 1.6 milliarder kroner
- I Region Hovedstaden råder selskabet over cirka 900 vogne, og er det største taxiselskab i København
- DanTaxi 4x48 står bag taxi-app'en Moove



Denne og andre taxier i Storkøbenhavn har været i hård konkurrence med Uber. Den nye taxilov åbner nye muligheder for at drive taxiforretning - under skærpede konkurrencevilkår.

Ny taxilov vil vende op og ned på taxierhvervet

Det foreslåede bortfald af begrænsningen for antallet af taxier og liberaliseringen af taxierhvervets forretningsform forventes at føre til store ændringer i taxierhvervet

Af Mikael Hansen

Det var nok den amerikanske kørselstjeneste Uber's ankomst og ekspansion i København, der for alvor overbeviste politikerne om, at taxiloven skulle moderniseres. I første omgang var Uber's app meget overbevisende som eksempel på, hvor lettilgængeligt og brugervenligt, taxikørsel kunne være. Kort tid efter kom tømmermændene: Uber's chauffører kørte uden tilladelse og uden såkaldte "ordnede forhold" - ren pirattaxivirksomhed og social dumping endda med politisk opbakning fra flere partier!

VLAK-Regeringen spillede ud i november 2016 med et forslag om en vidtgående liberalisering af taxierhvervet - formålet var øjensynligt at kunne rumme både det nuværende taxierhverv og Uber under samme hat.

Men den gik alligevel ikke! Det brede politiske forlig fra februar 2017 blev et kompromis mellem regulering og liberalisering. Den liberale transportminister Ole Birk Olesen (LA) fik klø i pressen for sin præstation. Pressen havde Uber på hjernen. Til gengæld åbnede kompromisset for løsning af en lang række af taxierhvervets øvrige problemstillinger.

Taxi-kørsel

OST-vogne har været reserveret til kørsel for Flextrafik og anden kontraktkørsel for offentlige myndigheder. Med en ny taxilov bliver der mulighed for mere fleksibel brug af køretøjerne. (Foto: Midttrafik)



Den politiske aftale og lovforslaget afspejler den brede vifte af kørselsopgaver, som i dag udføres af taxier, syge-transportbiler, limousiner og OST-vogne. Udover gadgeture (kaperkørsel) udføres bestillingskørsel og mange former for specialkørsel på kontrakt for det offentlige. Balancen mellem de forskellige kørselstyper er vidt forskellig i forskellige dele af landet. Loven skal kunne rumme alle kombinationer.

Når den nye lov træder i kraft - formentlig 1. januar 2018 - vil både taxivognmænd og kørselskontorer være almindelige virksomheder, som kan agere forretningsmæssigt i konkurrence med hinanden - godt nok inden for visse rammer.

Den grundlæggende regulering er fastholdt - med de nævnte undtagelser. Hovedlinjerne i den kommende lovgivning ser sådan ud:

- De fire typer af taxitilladelser erstattes af en såkaldt universaltilladelse, som udstedes af Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen og gælder i hele landet.
- En taxivognmand skal være tilknyttet et kørselskontor - en nydannelse i loven. Kørselskontorer får sine egne regler
- Kørselskontorer kan frit oprettes, hvis lovens betingelser opfyldes. Kørselskontorer kan selv fastlægge sin forretningsprofil i forhold til bl.a. åbningstid, kørselstyper og geografisk dækning
- Der indføres et nationalt prisloft for taxikørsel
- Der åbnes mulighed for to måder at understøtte taxikørsel i tyndt befolkede områder
- Der vil være en tre år lang overgangsordning: Der udbydes 125 universaltilladelser pr. kvartal i årene 2018-20, herefter er der ingen begrænsning
- Erhvervskørekortet for taxichauffører afskaffes - kvalifikationskurset udvides til gengæld

Det er tydeligt, at den nuværende taxilovgivning i den grad har overlevet sig selv. De privilegier, som ligger i loven er over årene blevet til en tung møllesten om taxierhvervets hals. Det har været meget svært for taxiselskaberne at holde trit med Uber på teknologien. Det landsdækkende Flextrafik-koncept har også vist antalsbegrænsningens bagside: Specialkørslen har aldrig kunnet dækkes af de eksisterende taxier - derfor kom lappeløsningen med OST-vogne.

En ny verden åbner sig

Så det vil først og fremmest være åbningen af et landsdækkende taximarked, der vil forandre taxierhvervet. Desuden må man forvente, at det bliver kørselskontorerne, der bliver de naturlige forretningsenheder i taxierhvervet og ikke den enkelte vognmand. Kørselskontorer vil også kunne erhverve taxitilladelser. Her kan anes omridset af en ny erhvervsstruktur. Det må også forventes, at antallet af kørselskontorer bliver væsentligt højere end antallet af de nuværende kommunebaserede bestillingskontorer.

For mange taxivognmænd vil de nye betingelser være en forringelse - måske endda helt uspiselige. Mange taxivogn-

mænd vil formentlig forlade erhvervet indenfor de nærmeste år. Så kan man kun håbe, at nye vil komme til som taxivognmænd eller som kørselskontorer med og uden egne taxitilladelser.

Det må også forventes, at mange OST-vogne bliver opgraderet til taxier. Nogle bliver almindelige taxier, andre kommer måske til at køre for specialiserede kørselskontorer, som kan fylde hullerne i kontraktkørsel ud med anden kørsel.

Ulemper

Måske bliver der alt for mange taxier i en periode, når den ny lov er fuldt implementeret i 2020, måske bliver taxierne endnu mere ujævnt fordelt på by og land. Måske bliver der flere taxifri områder, når døgnvagsforpligtelsen ophører.

På den anden side vil det blive nemmere at reagere på ændringen i efterspørgslen, det bliver også nemmere af udvikle taxikørslen ved hjælp af investeringer i IT-teknologi og tilpassede køretøjer.

Den førerløse fremtid

Indenfor en overskuelig årrække kommer der førerløse biler - og nogle af dem bliver helt sikkert taxier. Til den tid bliver det helt sikkert anderledes af være taxivognmand - måske kommer ændringen meget tidligere.

Lovforslaget til ny taxilov skal behandles i Folketinget i efteråret. Den nye lov forventes at træde i kraft pr. 1. januar 2018.

Hvad er en OST-tilladelse

- OST er en forkortelse af Offentlig Service Trafik
- En tilladelse til Offentlig Service Trafik giver mulighed for at udføre almindelig rutekørsel for et trafikselskab. OST-tilladelsen har siden 2011 været én af fire tilladelsestyper under taxiloven. Oprindeligt hørte OST-tilladelsen til busloven
- En indehaver af en OST-tilladelse udfører Flextrafik-kørsel for et trafikselskab i en personvogn eller en liftvogn
- OST-tilladelsen blev oprettet som en ny tilladelsesform for lidt over ti år siden i forbindelse med omlægning af hospitalernes siddende patienttransport, hvor behovet for individuel transport ikke længere kunne dækkes af taxier og busser. Falcks beslutning om at forlade markedet for siddende patienttransport i samme periode medførte, at Falcks sygetransportbiler forsvandt fra markedet. OST-tilladelserne blev erstattet, efter at de fleste regioner overførte den siddende patienttransport til Flextrafik
- Den nye taxilov foreslår, at OST-kørsel – kontraktkørsel uden taxameterpligt – i fremtiden både også kan udføres for andre offentlige myndigheder end trafikselskaber

Byretten udsatte sag mod Uber-chauffører

Københavns Byret udsatte før sommerferien en sag mod fem Uber-chauffører, hvor anklageren krævede dem idømt bøder på i alt 1,115 millioner kroner for ulovligt at have kørt 10.362 Uber-ture. Sagen blev udsat, fordi det skulle flere oplysninger fra Skat til at belyse sagen

Sagen bliver genoptaget 28. august, og frem til den dag har politiet tid til at belyse sagen yderligere - blandt andet med yderligere oplysninger fra Skat om, hvordan oplysninger om de danske Uber-chauffører fra de hollandske myndigheder er kommet frem.

Sagerne mod de fem Uber-chauffører - hvoraf den ene allerede er blevet dømt - er prøvesager og vil få betydning for, om andre Uber-chauffører kan se frem til bøder for at have kørt for Uber i deres private biler. Skat har oplysninger om omkring 1.800 personer, der har kørt ture for Uber.

Busvognmænd om udkast til taxilov:

Rammerne er for snævre

Transport-, Bygge- og Boligministeren har sendt sit udkast til ny taxilov i høring. Der er tale om en liberalisering i forhold til den gældende lovgivning. Men rammerne for brugen af tilladelsen er ifølge Danske Busvognmænd stadig for snævre til, at vognmænd kan udnytte en varieret vognpark med både busser og biler

Udkastet til taxiloven indeholder en række liberaliseringer, som ifølge teksten skal give vognmændene muligheder på linje med andre erhverv og fremme konkurrencen.

- Der indføres én type tilladelse (universaltilladelse) til alle former erhvervsmæssig persontransport i biler
- Begrænsningen på antallet af tilladelser ophæves
- Den geografiske begrænsning for brug af tilladelser ophæves

Der indføres ifølge udkastet tre forskellige kørselsformer (kørsel for offentlige myndigheder, limousinekørsel, taxikørsel), som universaltilladelsen giver adgang til at udføre. Salg af taxikørsel skal ske gennem et kørselskontor. Tilladelse til at drive kørselskontor kan - ligesom universaltilladelsen - erhverves af enhver, der opfylder de definerede betingelser.

Danske Busvognmænd: Anvendelsen af tilladelsen for snæver

Men Danske Busvognmænd mener, at den anvendelse af universaltilladelsen, der lægges op til i udkastet, er for snæver.

- Vi havde gerne set, at den længe ventede universaltilladelse ville give vognmændene mulighed for at transportere deres kunder mere fleksibelt, når først tilladelsen til at udføre erhvervsmæssig persontransport i biler er opnået, siger Michael Branner, der er konsulent i Danske Busvognmænd.

- Desværre er formuleringerne i udkastet vedrørende limousinekørsel og taxikørsel så snævre, at det i praksis ikke lader sig gøre. I udkastet fastholdes de høje dokumentationskrav til kørselskontoret, som en bil der udfører taxikørsel skal være tilmeldt, og limousine defineres som helt særlige køretøjer. Det vil gøre det vanskeligt for vognmændene at udnytte en vognpark bestående af både busser og biler optimalt, fortsætter han.

Krav om antal passagerer bør ophæves

I kølvandet på den liberalisering, udkastet til den nye taxilov lægger op til, mener Danske Busvognmænd, at man bør sløjfe kravet om et minimum på fem passagerer ved erhvervsmæssig buskørsel, som den nuværende buslovgivning kræver.

- Der er i praksis ingen forskel på store taxier og små busser, og det er derfor svært at se, hvorfor en tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring for busser skal begrænses af et minimumskrav på fem passagerer, når antallet af taxitilladelser nu gives frit, siger Michael Branner.

Danske Busvognmænd vil udarbejde høringssvar og opfordre til, at de kommende tilladelser bliver mere fleksible. Ifølge udkastet forventes den nye taxilov klar ved årskiftet.



Visualisering af digeforhøjelse, der skal klimasikre togforbindelsen over Storebælt. (Fotografik: A/S Storebælt)

Togforbindelsen under Storebælt bliver sikret med højere diger

Kystdirektoratet har givet tilladelse til, at den eksisterende kystbeskyttelse på Sprogø kan forstærkes, så tunnelen og jernbanesporet på Sprogø kan blive bedre beskyttet mod oversvømmelser

Togforbindelsen over og under Storebælt går via den lille ø Sprogø. Her er digerne ikke længere tilstrækkelig sikre til at kunne modstå det vejr, som klimaforandringerne kan medføre i de kommende år - og derfor har A/S Storebælt fået tilladelse til at forhøje og forstærke dem.

Det skal gøres to steder. Det ene sted kan diget blive forhøjet med ca. 1,5 meter over en 1 km lang strækning og det andet sted, kan det hæves med ca. 1 meter over en kortere strækning.

- Togforbindelsen over Sprogø er vigtig for samfundet og det, vi kalder for kritisk infrastruktur. Derfor har vi givet grønt lys til, at digerne nu kan føres up to date i forhold til de vejrforhold, vi vil se i fremtiden, siger afdelingschef Ane Højberg Nielsen i Kystdirektoratet.

A/S Storebælt, der ejer og driver den 18 km lange Storebæltsforbindelse, ser frem til at kunne påbegynde arbejdet med digerne.

- Jo før vi kommer i gang med at forstærke digerne, jo bedre, for tiden er ved at løbe fra de nuværende. De blev dimensioneret og designet for ca. 25 år siden, og for at vi fortsat kan beskytte vores anlæg på Sprogø og togpassagerne på deres tur under Storebælt, skal vi sætte ind nu, siger driftsleder for vej- og landanlæg, Jan Lyngsø fra A/S Storebælt.

Med tilladelsen fra Kystdirektoratet kan A/S Storebælt sætte arbejdet i gang med det samme.

Tysk offentlig høring om Femern Bælt-forbindelsen er afsluttet

Den offentlig høring af Femern-forbindelsen i Tyskland blev afsluttet to uger tidligere end planlagt. Sidste fase af høringen har omfattet en række større høringsmøder med blandt andet tyske myndigheder, lodsejere, miljøorganisationer og virksomheder

Møderne var planlagt afsluttet 27. juli, men de tyske godkendelsesmyndigheder afsluttede møderækken to uger tidligere. Høringerne er ifølge Femern A/S' vurdering forløbet godt. Ekspertes, jurister og medarbejdere fra Femern A/S har svaret på spørgsmål til den 14.000 sider store tyske byggeansøgning.

- Et hold på omkring 50 tyske eksperter og fagfolk har i de seneste uger besvaret spørgsmål fra myndigheder, borgere og organisationer om vores ansøgningsmateriale. Vores eksperter og medarbejdere har leveret en solid og langvarig indsats, og drøftelserne på møderne er forløbet i en konstruktiv atmosfære, siger projektdirektør, Claus Dynesen, Femern A/S.

Godkendelsesmyndigheden LBV i Kiel vil nu evaluere resultatet.

- Vi vil fortsat skulle bistå myndigheden med yderligere dokumentation, justering af tegninger og notater til støtte for dem, når de nu skal udarbejde den endelige godkendelse. Det er LBV i Kiel, der beslutter, hvordan den afsluttende proces skal forløbe. Vi er stolte af det, vi har opnået, siger Claus Dynesen.

Femern-tunnelen har gennem det seneste år været i høring i Tyskland.

Om Femern-forbindelsen:

- Femern A/S bygger Femern-forbindelsen på grundlag af en statstraktat mellem Tyskland og Danmark
- Den faste forbindelse opføres som en 18 kilometer lang sænketunnel, der bygges efter samme kendte teknologi, der blev anvendt på Øresundsforbindelsen
- Den tyske myndighedsgodkendelse er sidste skridt, før byggeriet kan begynde. I Danmark er de nødvendige miljøgodkendelser på plads, der er underskrevet kontrakter med entreprenørerne og økonomien i projektet er blevet analyseret og godkendt af Folketinget
- Femern-forbindelsen er brugerfinansieret gennem statsgarantimodellen, der også blev anvendt på Øresundsforbindelsen og Storebæltsforbindelsen. Femern forbindelse har en tilbagebetalingstid på 36 år





Kinesisk tog-producent lancerer skinneløst letbanetog

Verdens første skinneløse letbanetog er blevet vist frem i Zhuzhou i Hunan-provinsen i det centrale Kina. Det 30 meter lange og tredelte køretøj er en del af et intelligent og hurtigt togsystem hos producenten. Systemet har gummi hjul og kører på asfalt i stedet for jernskinner. Toget styres i stedet af sensorer og elektroniske skinner, der er langt ned i asfalten

Toget kan køre med en hastighed på op til 70 km/t og medtage op til 300 passagerer i en tre-delt version og op til 500 passagerer i en fem-delt version. Det nye tog åbner ifølge producenten, der har rødder tilbage til 1881, hvor det første damplokomotiv kom på skinner, nye muligheder for bedre offentlig transport. Det er el-drevet og kan køre 40 kilometer pr opladning.

ART-toget - Autonomous Rail Rapid Transit - er udviklet af CRRC Zhuzhou Institute Co Ltd, der fremstiller nøglekomponenter til højhastighedstog og -baner.

Myndighederne i byen Zhuzhou vil anlægge en 6,5-kilometer lang ART-line i byen. Linien skal være klar i 2018.



Byggeriet af den nye ropax-færge til ruten mellem Bornholm og Tyskland skrider planmæssigt frem på Rauma- værftet i Finland, hvor færgen udbygges til at kunne tage op til 720 passagerer.

Færgerederi gør klar til tyskere og andre på færgerute over Østersøen

God plads på færgerne og en ambitiøs sejlplan for ruten mellem Rønne og Sassnitz skal holde Bornholm åben for udenlandske gæster - især fra Tyskland - hele året. Den nye sejlplan mellem Rønne på Bornholm og Sassnitz på øen Rügen i det østlige Tyskland vil give plads til knap 200.000 ekstra gæster

Molslinjen, der overtager færgebetjeningen af Bornholm 1. september næste år, er enig med turistorganisationen Destination Bornholm og havnen i Sassnitz om, at der er et potentiale for at få flere gæster fra Tyskland til Bornholm - og potentialet skal udnyttes.

Flydende forbindelser

Med det som udgangspunkt har Molslinjen offentliggjort en ny sejlplan for ruten mellem Rønne og Sassnitz. Sejlplanen, der skal holde Bornholm åben for de vigtige tyske turister året rundt, opererer med en ny ropax-færge og den færge til gods og passagerer - Povl Anker - som Molslinjen overtager fra Rederier Færgen, som i dag betjener Bornholm.

- Vi har lyttet til Destination Bornholms medlemmer, som gerne ville have mere kapacitet på ruten i højsæsonen. Derfor får den nye færge plads til 720 passagerer - næsten en fordobling i forhold til kapaciteten i dag, siger Molslinjen's kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Turisterhvervet efterspørger også udvidelse af sæsonen. Sammen med færgen Povl Anker skal den nye fragt- og passagerfærge derfor sejle på ruten hele året. I forhold til i dag vil ruten til Tyskland blive udvidet med 210 flere afgange om året. Det giver en ekstra passagerkapacitet på næsten 200.000 gæster.

- Bornholm er skøn på alle tider af året, og det skal tyskerne selvfølgelig også have mulighed for at opleve. Derfor sejler vi alle årets måneder til priser fra 499 kroner for en bil med fem personer, siger Jesper Skovgaard.

Om Molslinjen

- Molslinjen råder over fire hurtigfærger, der sejler på rederiets ruter over Kattegat. Det er hurtigfærgen Max Mols og de tre superfærger, Express 1, Express 2 og Express 3, der er blandt verdens største katamaraner
- Superfærgerne kan tage op til 1.000 passagerer, 417 personbiler og 60 motorcykler samt laste campingvogne, busser og op til 30 lastbiler på en overfart
- Molslinjen overfører over 1,3 millioner personbilenheder og knap 2,8 millioner passagerer om året
- Molslinjen overtager 1. september 2018 besejlingen af Bornholm



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!

Færgeselskab sælger personbilletter med en app

Efter en positiv modtagelse af Scandlines Helsingør-Helsingborgs app, som blev lanceret i begyndelsen af året, er der kommet flere funktioner til. Med de nye funktioner kan gående passagerer også købe deres billet til overfarten via app'en

Siden lanceringen har omkring 22.000 brugere downloadet Scandlines HH-app, som kan beregne rejsetiden til havnen og foreslå næste relevante afgang og færge. Kunden kan derefter vælge den ønskede afgang fra sejlplanen og købe billet direkte fra sin iPhone- eller Android-telefon.

- Vi er godt tilfredse med den positive modtagelse af vores app, og vi betragter de mange downloads som udtryk for, at kunderne sætter pris på vores indsats for løbende at løfte serviceniveauet og gøre det endnu lettere og mere attraktivt at vælge vores færger, siger Jens Ole Hansen, der er drifts-direktør i HH Ferries AB.

- I sommer forventer vi alene i juli og august over 2 millioner passagerer, og ved køb af billet via vores app kan man let gå direkte til færgen og undgå eventuel kø ved billetsalget i terminalerne, siger han videre.

Scandlines HH-app'en er gratis og udvikles løbende. Den kan hentes til iPhone og Android-telefon i henholdsvis Apple App Store og Google Play Store ved at søge på 'Scandlines HH'.



Om Scandlines Helsingør-Helsingborg

- I 2016 transporterede Scandlines Helsingør-Helsingborg 7,3 millioner passagerer samt 1,4 millioner personbiler, 410.000 lastbiler og 20.000 busser, hvilket svarede til omtrent 20 procent af de køretøjer, der krydse Øresund.
- Overfarten drives af 750 medarbejdere, som hver dag arbejder for at sikre forbindelsen mellem Danmark og Sverige med en målsætning om at gøre de rejsendes overfart så behagelig og effektiv som muligt. Overfarten bidrager derudover til at skabe omkring 2.000 afledte jobs i regionen.
- Færgeruten markedsføres under varemærket Scandlines Helsingør-Helsingborg og ejes af selskabet HH Ferries AB med hovedsæde i Helsingborg. Jens Ole Hansen er konstitueret administrerende direktør for HH Ferries AB, som ejes af investeringsselskabet First State Investments.



Den hurtigste vej mellem Danmark og Norge skal have en nye og større færge

Det norske rederi, Fjord Line, der i sommerperioden har sejlet med en af Mols-Liniens og daværende Cat-Links gamle hurtigfærger mellem Hirtshals og Kristiansand, vil fra 2020 øge kapaciteten. Rederiet vil indsætte en ny katamaran, der vil gøre rederiet til en ny aktør indenfor skibsfragt på strækningen mellem Danmark og Norge

De seneste tre har Fjord Line kunnet notere en markant vækst på den hurtige færgeforbindelse mellem Hirtshals og Kristiansand. Det er på den baggrund, at rederiet nu investerer i en ny katamaran. Den kommer til at give det norske rederi en større kapacitet, flere afgang, en længere sæson og mere komfort for passagerne. Med det nye skib satser Fjord Line stort på ruten mellem Danmark og Norge - ikke mindst, når det gælder skibsfragt.

- Det er en milepæl i Fjord Lines udvikling. Vi har skabt gode resultater på ruten i de seneste år og er derfor meget glade for, at vi har kunnet bestille et nyt skib, siger Rickard Ternblom, der er koncernchef i Fjord Line AS.

Flydende forbindelser

Det er det australske skibsværft Austal Ships Pty Ltd, der også har bygget skibe til Molslinjen, der har fået til opgave at bygge skibet. Når katamaranen stævner ud til sæsonen i 2020 vil den sætte en ny teknologisk standard på ruten med klare miljømæssige gevinster.

- Komfort er én af de ting, som har været vigtige for os i udviklingsfasen. Katamaranen skal tilbyde en komfortabelt og behagelig rejseform og samtidig være den hurtigste vej mellem Danmark og Norge. Med en topfart på 40 knob vil rejsen fortsat kunne klares på 2 timer og 15 minutter, siger Rickard Ternblom.

Han understreger, at investeringen vil gøre Fjord Line til en ny aktør indenfor skibsfragt på strækningen.

Nyt koncept på havet

Med plads til 1.200 passagerer og 400 biler fordobler det nye skib kapaciteten sammenlignet med de skibe, som Fjord Line sejler med på ruten i dag. Butikken om bord bliver dobbelt så stor og får et langt større udvalg. Og når sul-ten melder sig, vil gæsterne kunne vælge mellem tre forskellige madkoncepter.

- Skibet bliver lyst, luftigt og meget skandinavisk i sin indretning. Børn og børnefamilier får deres egen afdeling, hvor de kan boltre sig. Alt i alt kommer vi til at tilbyde et helt nyt og mere komfortabelt færgekoncept, som vi har store forventninger til, siger Rickard Ternblom.

Sideløbende investerer Fjord Line også i sin eksisterende katamaran, HSC Fjord Cat, for at have et fortsat godt tilbud til passagerne frem til 2020, hvor den nye katamaran tager over.

2017 bliver endnu et rekordår

Fra 2014 til 2016 oplevede Fjord Line en vækst på 26.000 passagerer og 7.400 biler på ruten mellem Kristiansand og Hirtshals. Rederiet fragtede i alt 213.000 passagerer fordelt på 576 overfarter på ruten i 2016.

Fakta om Fjord Line's nye katamaran

(Tallene i parentes angiver tilsvarende tal for HSC Fjord Cat, Fjord Lines nuværende katamaran):

- Længde: 109 m (91 m)
- Bredde: 30,5 m (26 m)
- Dybde: under vandlinien 3,8 m (3,8 m)
- Maks antal passagerer: 1200 (676)
- Maks antal biler: 410 (200)
- Fragt: Over 500LM (lane meters) (0 LM)
- Fart: 40 knob (40 knob)
- Overfartstid: 2 timer og 15 min (2 timer og 15 min)

Danske færger sejler med flere passagerer, biler og gods

I 2016 sejlede færgerne på de danske færgeruter med flere passagerer, biler og gods. Fremgangen var størst på de indenlandske færgeruter

Et samlet overblik over færgefarten i 2016 viser fremgang på tværs af færgeruterne, som forbinder Danmark på kryds og tværs af både ind- og udland.

Samlet fragtede de danske færgeruter i 2016 lidt under 32 millioner passagerer og knap 10 millioner biler. I forhold til 2015 er der tale om en stigning på godt 200.000 passagerer og godt 260.000 biler.

Mængden af transporteret gods med færgerne er også vokset. Hvor der i 2015 blev transporteret 19,6 millioner ton gods med færgeruterne til og i Danmark, så var tallet for 2016 på 20,8 millioner ton gods.

- Vi ser en stigende tilgang til vores færgeruter, både hvad angår passagerer og biler. Vi kan også se, at mængden af gods voksede betydeligt i 2016, så på den måde spiller færgefarten ganske enkelt en større rolle i vores infrastruktur. Færgerne er en afgørende betingelse for smidig adgang både på tværs af Danmark og til vores nabolande, siger Jakob Ullegård, der er direktør i Danske Rederier.

Et af de steder, hvor færgefarten i særlig grad voksede sidste år, er på indenrigsfærgerne. Danske Rederier mener, at det derfor er godt nyt, at der fortsat sker en udvikling af færgeinfrastrukturen.

- Jeg kan ved selvsyn konstatere, at færgerederierne bliver ved med at udvikle deres forretning. Derfor er det heller ikke overraskende, at vi ser en vækst i antallet af rejsende på de danske færger. Her skinner indenrigsfærgernes vækst særligt igennem, hvilket blandt andet kan tilskrives det billettilskud, som fik effekt på mange ø-færger fra efteråret 2016, siger Jakob Ullegård, der for nyligt var om bord på Molslinjen's nye hurtigfærge Express 3.

Fakta om de danske færger

	Antal passagerer	Antal biler	Ton gods i alt
2015	31.756.000	9.452.852	19.593.000
2016	31.978.000	9.718.244	20.833.000



Molslinjen sejler og kører frem

Molslinjen's nye buslinje Kombardo Expressen, der blev lanceret lørdag 8. juli, har med Molslinjen's egne ord fået en forrygende start. Antallet af busser er fordoblet for at følge med efterspørgslen. Rederiets tal for første halvår viser, at færgeforretningen også sejler fremad med vækst i antal overførte personbilenheder og antal passagerer

Molslinjen konstaterer efter godt en måned med Kombardo Expressen, at der var basis for en hurtig, billig og direkte buslinje mellem Aarhus og København. Kombardo Expressen, som køres af Herning Turist i samarbejde med rederiet Molslinjen, kørte for første gang lørdag 8. juli med to busser og 44 afgang om ugen. Siden starten er antallet af afgang øget flere gange. I dag kører fire busser fra Herning Turist på ruten mellem Aarhus og København via Kattegat 70 gange om ugen.

- Det er meget tilfredsstillende at komme med et nyt produkt, som er blevet taget så godt imod så hurtigt. Det viser, at vi så rigtigt, da vi øjnede muligheden for en stærk udvidelse af vores færgeprodukt, siger Molslinjen's administrerende direktør, Carsten Jensen.

Molslinjen kan ud over de gode erfaringer med Kombardo Expressen også se tilbage på et første halvår med en voksende færgeforretning. Rederiet overførte 585.584 personbiler i første halvår 2017 mod 536.410 biler i første halvår 2016, hvilket er en stigning på 9,2 procent. Tilsammen har hurtigfærgerne haft knap 1,3 millioner passagerer med i årets første seks måneder.

Også antallet af erhvervskunder er steget. Business BlueClass-konceptet oplevede i første halvår 2017 en vækst på 4,2 procent i forhold til året før.

- 2017 viser positive takter, og vi har endnu en gang holdt fast i vækst på antallet af passagerer, som gerne vil rejse med vores hurtigfærger, siger Carsten Jensen.

Magasinet Bus

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

Mercedes-Benz har løftet sløret for 3. generation

Læs mere side 32 - 41

Elektriske busser konkurrerer på lige fod med andre

Læs mere side 24 - 25

Hollandske busser ankommer til Danmark, men en af de nye bagefterpar med den elektriske fremtid blev afvist i bussen

Læs mere side 20 - 21

44 busser er sendt ud på gaderne

Læs mere side 12 - 13

DSB oplever snyd med orange-billetter

Læs mere side 6

Rød Billets busser bliver grønne

Læs mere side 4

DSB vil sælge flere orange-billetter uden plads

Læs mere side 6

Volvo har haft elektrisk start i Luxembourg

Læs mere side 15

Gik du glip af Magasinet Bus 6 - 2017? Så hent det her!