

Magasinet Bus

Onsdag 26. juni 2019 - nummer 6 - 7. årgang

Plustur er et plus for produktiviteten

Læs mere side 10 - 14

Natlig forbindelse får flere stop

Læs mere side 22

Kunder kårer de bedste busselskaber

Læs mere side 4

Bus- og taxiorganisation har fundet sig til rette i Dansk PersonTransport

Læs mere side 16 - 20

Elektrisk bus med brint som energibærer blev præsenteret i Stockholm

Læs mere side 30

3F gik i aktion i København

Læs mere side 24

Flere og flere tager en plustur

Læs mere side 15

Ekspresbus får sin egen app

Læs mere side 7

Signalerne er klare

Op til valget onsdag 5. juni var klimaspørgsmålene centrale i partiernes kamp om vælgernes gunst. Og de partier, der havde markeret sig tydeligt og længst på det område, fik flertal. Efter 20 dages forhandlinger ligger det klart, at Socialdemokraterne har opbakning til at danne en mindretalsregering - uden et egentligt regeringsgrundlag.

Ifølge Statsministeriets web-side startede det med regeringsgrundlag 1993, da Poul Nyrup Rasmussen dannede regering med tre andre partier. Og siden dengang er regeringsgrundlag blevet tillagt stor betydning.

Mette Frederiksen danner regering på basis af 20 dages forhandling, hvor politikerne fra Enhedslisten, Radikale og SF - inklusiv Socialdemokraterne - har været af meget få ord - indtil natten til tirsdag, hvor de kunne præsentere deres enighed - og et 18 siders dokument, der beskriver den retning, en ny S-Regering vil følge - blandt andet et mål om en reduktion af CO2-udledningen på 70 procent i forhold til 1990.

Set ud fra et transportsynspunkt er lige netop det punkt vigtigt, da transportområdet er et af de områder, der hidtil har bidraget mindst til at nedbringe CO2-udslippet. Faktisk er transportsektorens CO2-udslip steget - blandt andet på grund af øget vejtrafik. Det er andre områder, der siden 1990 har sørget for at dæmme op for CO2-udledningen, som i 2013 var reduceret med 20 procent i forhold til 1990. Forventningen er ifølge Energistyrelsen, at Danmark i 2020 vil nå op på en reduktion på 40 procent i forhold til 1990.

Den nye regering begynder dermed ikke fra nul - men fra et niveau, der er blevet bygget op gennem de senere 10-15 år.

Transportområdet - især persontransportområdet - kan bidrage til en mærkbar reduktion af CO2-udslippet. I samme ombæring kan transportområdet bidrage til at løse op for trængslen på vejene.

Hvordan? Ved at tilbyde effektive fælles bæredygtige transportløsninger i kombination med individuelle løsninger, så antallet af personbiler på vejene bliver reduceret. Der ligger store forretninger og venter på de rette.

Og det kan allerede lade sig gøre - med lidt planlægning og brud på vanerne. Det er vores reportage om Plustur i Nordjylland et eksempel på.

Og for dem, der følger transportområdet, er det også klart, at der blandt transportfolk er vilje til at bidrage. Efter i hvert fald fire år uden politisk opmærksomhed, er der håb om, at professionelle og fremsynede transportfolk kan få lov og mulighed for at bidrage.

God læselyst og god sommer.

*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, mini-bus og taxi. Magasinet Bus ser også på andre områder for passagertransport, der berører transport med bus, minibus og taxi - eksempelvis tog og færger. Magasinet Bus udkom første gang i efteråret 2012.

EVADYS

FØDT ALSIDIG. BYGGET TIL AT VÆRE LØNSOM.

BTS



ENESTÅENDE ALSIDIGHED

Ny skræddersyet multifunktionelt opbygning

Op til 12m³ lastekapacitet:
perfekt til regional og national rutekørsel,
lufthavnstransport, ferierejser og udflugter

OPTIMERET LØNSOMHED

Best-in-class samlede driftsomkostninger i sit segment

Lavt brændstofforbrug og lange serviceintervaller

Høj restværdi

Optimeret til brug i både arbejdsugen og weekenden

BEVIST DRIFTSSIKKERHED

Stærk arv og langvarig erfaring

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

Undgå regenerering med eksklusiv Hi-SCR-teknologi

MAKSIMAL KOMFORT OG SIKKERHED

Højeste niveau af komfort udstyr i sin kategori

Avancerede passive og aktive sikkerhedssystemer

Lavt støj- og vibrationsniveau

Kommunikation og samarbejde



IVECO BUS

Your partner for sustainable transport

Kunder kårer de bedste busselskaber

I begyndelsen af juni overrakte Midttrafik prisen 'Bedste busselskab 2018/2019' til de to busselskaber, som har leveret den højeste kundetilfredshed i år. Mørups Turistfart vinder puljen med små ruter og De Grønne Busser vinder for andet år i træk puljen med store ruter

Midttrafik uddeler hvert år en bonus til de busselskaber, der leverer den højeste kundetilfredshed. I bonusmodellen - Bedste busselskab - er det kunderne, der er med til at finde de busselskaber, der gør en ekstra indsats for, at der er glade og tilfredse kunder i busserne.

- Med kåringen viser vi vores busselskaber og chauffører, at vi mener det, når vi siger, at vi prioriterer kundernes tilfredshed højest. Mødet med kunderne ligger hos chaufføren, og derfor er det den enkelte chauffør, der gør den helt store forskel på en god og dårlig bustur, siger Mette Julbo, der er vicedirektør i Midttrafik.

Kunderne er tilfredse

Målingerne viser, at den samlede tilfredshed er høj på tværs af alle de busselskaber, som kører for Midttrafik. Busselskaberne i puljen med små ruter scorer i gennemsnit 8,44 på en skala fra 0-10, mens scoren i puljen med store ruter er 8,03.

Chaufførtilfredshed udløser ekstra bonus

Midttrafik uddeler sammen med prisen "Bedste busselskab 2018/2019" også en bonus til de busselskaber, som leverer det flotteste resultat på chaufførernes service og kørsel. Det er en kåring, som betyder meget for busselskaber og chauffører, fordi den anerkender, hvilke chaufførgrupper, der er ekstra dygtige i mødet med kunden

I år kørte Mørups Turistfart og De Grønne Busser, der fik prisen som "Bedste busselskab 2018/2019" også med denne pris.

Flere busselskaber har kørt i top 3 i alle årene

Konkurrencen om at blive kåret som "Bedste busselskab" i Midttrafik er tæt - både blandt de små og store ruter. Alligevel er der flere busselskaber, der har været med i top 3 i alle årene.

De Grønne Busser vandt prisen som 'Bedste busselskab' i både 2017/2018 og i 2018/2019. I 2016 fik de en anden plads. Herudover har de også vundet for højeste tilfredshed med chaufførens service og kørsel i 2017/2018 og i 2018/2019.

De Gule Busser fik en tredje plads i 2016 og en anden plads i 2017/2018 og i 2018/2019. Desuden vandt de for højeste tilfredshed med chaufførens service og kørsel i 2017/2018.

Keolis vandt prisen som 'Bedste busselskab' i 2016, fik en anden plads i 2017/2018 og en tredje plads i 2018/2019.

Om "Bedste busselskab"

- Der er gennemført to tilfredshedsmålinger i perioden juni 2018 - april 2019, hvor kunderne har svaret på, hvor tilfredse de er med busrejsen, chaufførens service, chaufførens kørsel, rengøringen og bussens indvendige vedligehold
- Ud over kundetilfredhedsmålinger tages der højde for, hvilken kvalitet busselskaberne har leveret i perioden. Her inddrages antallet af kundeklager om chaufførernes service og kørsel, og om de har deltaget på Midttrafiks chaufførud-dannelse Fly High
- Der er 20 busselskaber med i puljen med små ruter - ruter, som kører under 15.000 køreplantimer om året. I puljen med store ruter, er der 6 busselskaber med, der alle kører ruter, som har over 15.000 køreplantimer om året.
- Konkurrencen "Bedste busselskab" har kørt siden 2015



Ejer af Mørups Turistfart, Allan Mørup sammen med chaufførrepræsentant og vicedirektør hos Midttrafik, Mette Julbo.

Mørups Turistfart vandt prisen for små ruter

Midttrafik's pris som "Bedste busselskab 2018/2019" gik til to busselskaber, som har leveret den højeste kundetilfredshed i år. Mørups Turistfart vinder puljen med små ruter

Mørups Turistfart klarer sig flot på alle fem parametre, hvor de får den højeste score på alle fem spørgsmål i tilfredshedsmålingerne. Desuden har selskabet kun fået få kundefklager.

- Det er med stor glæde, vi har modtaget prisen som det bedste mindre busselskab. Sejren er et resultat af en meget stor fælles indsats, hvor både nuværende og tidligere chauffører har været med i planlægningen og kundekontakten. Det er også personalet, der står for vedligeholdelse og rengøring. Så samlet set er det med stor tilfredshed, vi i dag står som vindere, fortæller Allan Mørup, ejer af Mørups Turistfart.

Mørups Turistfart kører blandt andet bybusserne i Ikast.

Mørups Turistfart modtager en bonus på 150.000 kr. Anden pladsen på 50.000 kroner går til De Gule Busser, mens tredjepladsen på 25.000 kroner går til Holstebro Turistbusser.



Ejerne af De Grønne Busser, Kim og Per Nielsen, sammen med vicedirektør hos Midttrafik, Mette Julbo.

De Grønne Busser vandt prisen for store ruter

Midttrafik's pris som "Bedste busselskab 2018/2019" gik til to busselskaber, som har leveret den højeste kundetilfredshed i år. De Grønne Busser vinder for andet år i træk puljen med store ruter

De Grønne Busser klarer sig flot på alle parametre i tilfredshedsmålingerne, hvor de får den højeste score på alle fem spørgsmål.

- Jeg er stolt af mine chauffører, og jeg er især stolt over, at vi igen i år vinder for at klare det bedst på chaufførernes service og kørsel. Det er et stærkt team, vi har – og det er de gode medarbejdere, der skaber de gode resultater, siger Kim Nielsen, ejer af De Grønne Busser.

De Grønne Busser kører regionale ruter - eksempelvis rute 114 og 918x.

De Grønne Busser modtager en bonus på 150.000 kroner. Andenpladsen på 50.000 kroner går til Brande Buslinier/Herning Turist og tredje pladsen på 25.000 kroner går til Keolis.

Ekspresbus får sin egen app

Hvis man vil med Molslinjen's og Herning Turist's Kombardo Expressen mellem Aalborg/Aarhus og København - eller Rønne og København - kan man nu nærmest have den i sin lomme. Man kan i hvert fald have en direkte app til busforbindelse med på sin smarte telefon.

Kombardo Expressen's nye app betyder, at man kan komme direkte i bussen uden at skulle tjekke færgerens web-side eller app først.

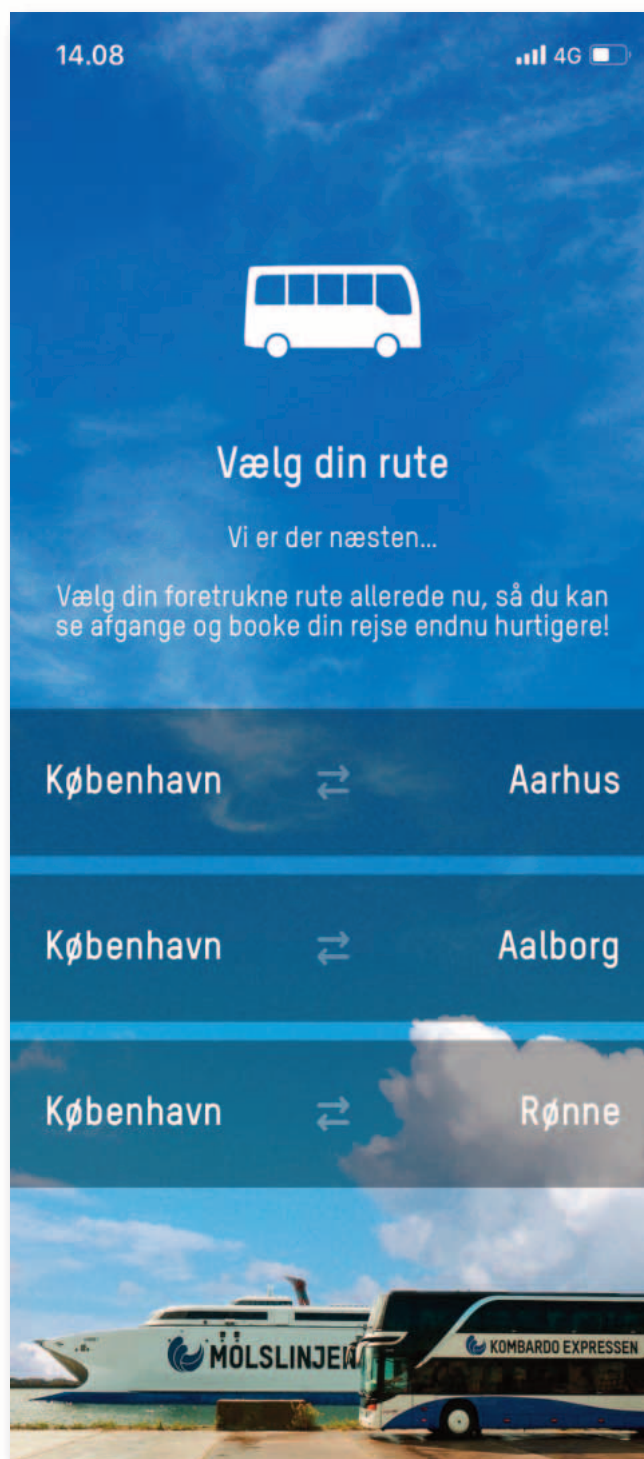
Med den nye app, der er kommet til IOS-telefoner, kan man booke eller ombooke sin billet på alle Kombardo Expressen's ruter, man kan tilføje ekstra bagage eller sikre sig, at man kommer til at sidde forrest i bussen eller ved siden af en rejsemakker.

- Kombardo Expressen er på ganske kort tid blevet en succes. Konceptet med bus og færge er blevet godt modtaget, og antallet af passagerer er hele tiden stigende, siger Molslinjen's kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Kombardo Expressen er et samarbejde mellem Herning Turist og Molslinjen. Første tur blev kørt mellem Aarhus og København i juli 2017, og siden er der kommet ruter til hovedstaden fra Aalborg og Rønne. Alle ruter er direkte kun med stop på færgerne over Kattegat eller Østersøen. Hos Herning Turist er direktør Ronny Gasbjerg også glad for den nye app.

- Vores koncept er enkelt og derfor populært. Med denne app giver vi vores gæster nye og endnu bedre muligheder for at planlægge deres bustur til eller fra København, helt som de vil have den, siger Ronny Gasbjerg.

App'en, der hedder "Kombardo Expressen", findes til iOS i App Store. En version til Android er på vej senere på året.





Området ved stationen i Herning er bygget om og nyindrettet, så den fungerer som en terminal for kollektiv transport med enkelt forbindelse mellem tog, busser, taxier - og andre transportformer - eksempelvis jernheste og apostlenes heste. (Foto: Jesoer Christensen)

Bybusser kører nye ruter og nye tider i Herning

Fra søndag 30. juni får Herning nyt bybusnet, hvor bybusserne vil køre efter nye køreplaner og nye ruter. Det nye bybusnet træder i kraft samme dag, som alle Midttrafiks øvrige busser skifter køreplan. For at markere åbningen af det nye bybusnet vil der søndag 30. juni være gratis kørsel fra klokken 10 til klokken 13

Det nye bybusnet vil for mange kunder betyde kortere rejsetid til og fra Herning Centrum. Samtidig bliver der mere tid til at skifte bus på Herning Station.

Det nye bybusnet starter med at køre efter ferieplanen 30. juni, så kunderne vil først rigtig mærke forskel fra 5. august, hvor den normale køreplan træder i kraft.

Samarbejde mellem operatør, kommune og trafikelskab

Midttrafik har samarbejdet med Herning Kommune og Arriva omkring det nye bybusnet ud fra det grundprincip, at bybusserne skal køre så direkte som muligt. Kunder, der bor i Gjellerup, Snebjerg, Lind eller Tjørring vil ifølge Midttrafik opleve tidsbesparelser på op til 10 minutter. Bybusserne kører samme rute ud og hjem fra Herning, men i de enkelte bydele, vil bybusserne køre begge veje rundt i byen med to afgang i timen. Kunder, der bor først på bybuslinjen, vil opleve den største tidsbesparelse om morgenen. Kunder, der bor sidst på bybuslinjen, oplever den største tidsbesparelse om eftermiddagen.

Kollektiv trafik

I forbindelse med det nye bybusnet vil det blive afprøvet, om der er kundepotentiale til nye linjeføringer. Det betyder, at linje 5 kører til Hammerum og linje 6 kører til Industri Vest som en forsøgsordning i to år. Vurderer Midttrafik og Herning Kommune efter to år, at kun få kunder hopper på bussen på de nævnte linjer, bliver de lukket igen.

Flexbusser kører til bybustakst

På andre strækninger med få kunder vil der køre en Flexbus. Den kører kun til/fra de stoppesteder, der er i køreplanen, hvis der er bestilt en tur. Turen skal bestilles mindst en time i forvejen. Prisen for Flexbus er den samme som bybussen.

Rute 150 kører til det nye regionshospital i Gødstrup (Herning-Vildbjerg-Ørnhøj) på hverdage i dagtimerne i første omgang. Når Regionshospitalet åbner, vil der også være kørsel til hospitalet aften og weekend. Linje 1 vil køre samme rute som i dag, men vil også stoppe på Markedspladsen fra 5. august.

Nye forhold for kørestolsbrugere

Der vil ikke længere være servicebusser, når det nye bybusnet træder i kraft. I stedet er der lagt mere køretid ind i de almindelige bybuslinjer. På den måde er der bedre tid til omstigning på Herning Station og ude på nogle af stoppestederne.

Kørestolsbrugere skal derfor have en hjælper med, hvis de har behov for hjælp til at komme ind i bussen, fastspænding og billettering. En hjælper kan rejse med til halv pris.

Kørestolsbrugere kan rejse uden hjælper, hvis de bestiller en Flexbus. Der bliver indsat en Flexbus på linje 10, der kører fra Bytoften til herningCentret og stopper få steder gennem byen. En Flexbus kan bestilles med lift og med fast afhentning - for eksempel hver tirsdag klokken 10.00.

Talemaskine på Herning Station

På Herning Station er der opsat en talemaskine, hvor svagtseende kan få busafgangene læst op.



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!



Magasinet Bus var på reportage for at tjekke Plustur hos Nordjyllands Trafikselskab. Da vi kom med toget til Støvring, ringede telefonen. Det var Plustur-chaufføren, der fortalte, at han holdt og ventede på Jernbanegade.

Plustur er et plus for produktiviteten

Forleden - mere præcist mandag 3. juni havde vi her på redaktionen mulighed for at prøve, om Nordjyllands Trafikselskab's plustur er et rigtig plus, som kan bruges til mere end blot at komme fra A til B og tilbage igen inden for et rimeligt tidsrum

Tekst for foto: Jesper Christensen

Målet var en for de fleste uden for Himmerland ukendt adresse på Nihøjevej lidt nordvest for Øster Hornum.

Da det gik op for dem derhjemme, hvad vi havde sat os for, blev idéen både mødt med hovedrysten og anerkendelse. Umiddelbart var det jo nærliggende bare at tage personbilen. Det er da det letteste, når man skal hente en dims, man har købt på dba.dk, og sælgeren ikke vil have besvær med at sende den med posten.

Ok, det er en holdning. Men i denne sammenhæng ubrugelig, for så ville det jo ikke være muligt at prøve om NT's Plustur også er et plus.

Vi skulle være på adressen omkring klokken 17. Rejseplanen gav et bud på en afgang fra Aarhus klokken 15.21 med ankomst i Støvring klokken 16.40. Her ville vi så blive hentet i taxi og kørt til Nihøjevej. Forventet ankomst klokken 17.14.

Kollektiv trafik

Retur den anden vej fra adressen klokken 17.25 til Støvring, hvor toget så ville afgå klokken 18.13 Med ankomst i Aarhus klokken 19.35. Og så det sidste stykke hjem på cykel - en tur på cirka 15 minutter.

Hvordan gik det så.

Aarhus H klokken lidt over 15. Tog til tiden - med præcis afgang og tid til at svare nogle mail og komme i gang med den næste artikel. Den afsatte time og nitten minutter var hurtig udnyttet. Ankomsten til Støvring var lige så præcis, som afgang fra Aarhus. Og inden vi nåede at sige ordentligt farvel til to medpassagerer, som vi havde diskuteret, om vi skulle sige ud til højre eller venstre, ringede telefonen. Det var flex-chauffør Michael, der fortalte, at han var klar. Han holdt på Jernbanegade i Støvring - blot over gangbroen over sporene og ned igen.

Han vidste jo, hvor vi skulle hen - og turen var betalt. Så rejsen fortsatte så godt, som den var startet. Merns vi kørte fra Støvring fortalte fik vi en god snak med chauffør Michael, som kunne fortælle, at han havde en del Plusture - særligt sidst på dagen, når den sædvanlige patienttransport til og fra sygehusene var afsluttet.



Klokken 15.10 stod vi foran Aarhus Banegård parat til at tage toget til Støvring og fortsætte med Plustur til Nihøjevej vest for Østerhornum.

Kollektiv trafik

Vi var ude på Nihøjevej klokken lige omkring klokken 17. Nihøje - ni bronzealderhøje med udsigt over Nibe Bredning i Limfjorden er faktisk et besøg værd - værd at huske til en anden gang.

Manden havde kørt dimsen frem i original og uåbnet indpakning - en kasse på godt en meter i længden - så det var blot at sige goddag, sende ham betalingen, sige farvel og tak for handlen og så få kassen med tilbage i bilen mod Støvring. Chaufføren Michael havde også fået returtransporten, da vi hjemmefra havde bestilt Plusturen et kvarter efter ankomsten på Nihøjevej. Det kunne ikke være mere effektivt.

Efter et lille kvarter kørte vi op foran stationen i Støvring. I god tid - meget god tid. Da det var lunt i vejret, gjorde det ikke noget. Det var ok at sidde og slappe af, sende en sms til dem derhjemme og fortælle, at alt var gået som forventet. Men ok, hvis det havde været koldt og regnfuldt, ville vi have været henvist til venteburet på stationen - eller en café oppe i byen.

Toget med Aarhus ankom til tiden - med tid i toget til at sidde og skrive videre på artiklen. Togføreren tog smilende imod og tjekkede vores Rejsekort kort efter at toget var afgået tiltiden fra Støvring. Næste station, Skørping, Arden, Hobro - Randers, Langå, Hadsten og Aarhus er lige om lidt.

Klokken 19.35 - ankomst planmæssigt til Aarhus. Da dimsen, vi havde hentet på Nihøjevej var pakket i en uventet stor kasse, blev hjemtransporten de sidste 2,5 kilometer turens største udfordring - for vi skulle også have cyklen med. Havde vi nu tænkt turen i gennem hjemmefra i Aarhus N - og ikke med udgangspunkt i kontoret på Skolebak-



Ventetid på stationen i Støvring. Vi fik cirka en halv time - bare fordi det hele klappede perfekt og vi ikke fik brug for den indbyggede elastik.

Kollektiv trafik

ken, havde vi ladet cyklen stå hjemme denne mandag og taget bussen ned på kontoret. For så kunne vi have taget letbanen det sidste stykke hjem.

Men ok. Vejret var stadig fint og det skadede ikke med noget motion.

Konklusionen på denne tur er: Kollektiv transport kombineret med Nordjyllands Trafikselskab's Plustur er et plus med flere plusser.

- Plus 1: Tid i toget, der kan bruges til at arbejde
- Plus 2: Tid til at falde i snak med andre passagerer
- Plus 3: Tid til at lade sig servicere - transport med egen chauffør
- Plus 4: Tid til at snakke med chaufføren om stort og småt
- Plus 5: Tid til at svare sms'er, mens man venter på toget eller er i toget
- Plus 6: Det er tilladt at bruge håndholdt telefon på hele rejsen - dog ikke på cyklen

Der er selvfølgelig også noget, der trækker den anden vej.

Ventetiden på godt en halv time på Støvring Station.



Klokken var godt 19,35, da vi atter stod foran banegården i Aarhus.

Kollektiv trafik

Tidsforbrug og effektivitet:

Personbil:

Transporttid fra kontor til p-plads: 15 minutter

Transporttid i bil ifølge Google Maps: 2 gange 1 time og 23 minutter

Samlet transporttid : 3 timer og 1 minut

Strækning i bil: 110 km.

Produktiv tid: 0 timer og 0 minutter

Uproduktiv tid - tid bag rattet: 2 timer og 46 minutter

Kollektiv transport:

Transporttid:

Afgang fra kontoret klokken 15.00: Ankomst til Nihøjevej klokken 17: 2 timer

Afgang fra Nihøjevej 17.15 - Ankomst til Aarhus H klokken 19.35. 2 timer og 20 minutter

Samlet transporttid: 4 timer og 20 minutter

Produktiv tid - tid i tog: Aarhus - Støvring - Aarhus: 2 gange 1 timer og 19 minutter - ialt 2 timer og 38 minutter.

Tidsforskel: 1 timer og 34 minutter

Det skal siges, at der fra redaktionen blot er fem minutters kørsel på cykel eller med letbanen. Skulle vi have taget bilen, ville det have taget 15 minutter fra kontoret, tid til at finde bilen på gaden - og så finde en p-plads, når vi var kommet hjem igen.

Hvordan ser økonomien ud:

Pris med Statens takster med en kilometerpris på 3,57 kroner: 785,40 kroner

Ren brændstofudgift (dieselolie): cirka 130 kroner

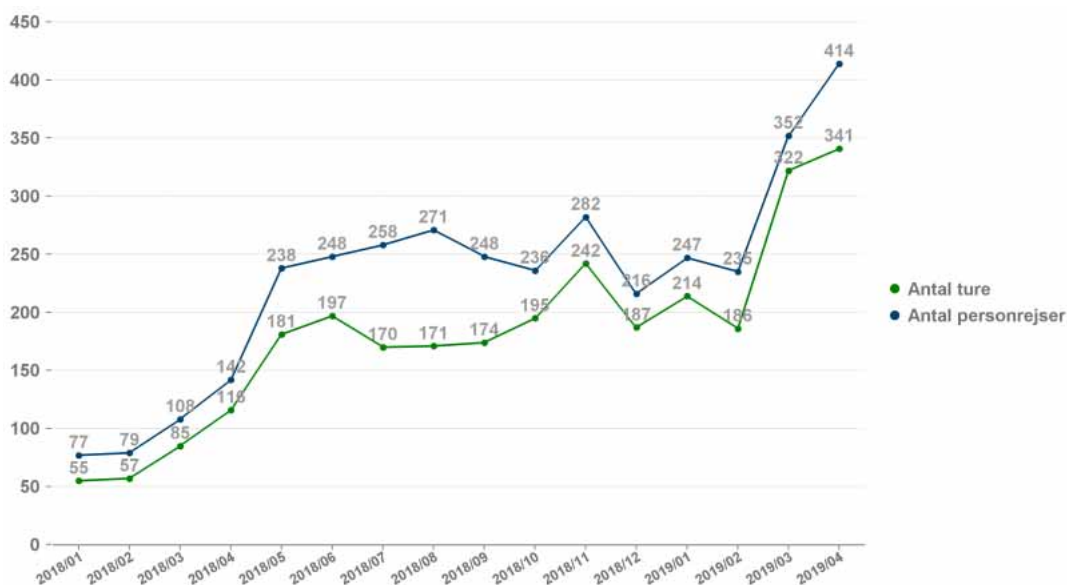
Pris med Rejsekort (Rabattrin 1) og Plustur:

Aarhus - Nihøjevej: 136,80 plus 22,00 kroner

Nihøjevej - Aarhus: 22,00 plus 136,80 kroner

I alt: 317,60 kroner

Antal ture og personrejser pr. måned



Flere og flere tager en plustur

Nordjyllands Trafikselskab oplyser, at flere og flere benytter muligheden for at lægge en tur til bus eller togrejsen. Dermed bekræftet tallene det indtryk, som chaufføren, der lagde bil og tur til vores reportagerejse til Nihøjevej i Himmerland, gav udtryk for

Af Jesper Christensen

Plustur blev lanceret i hele Region Nordjylland onsdag 3. januar 2018. Siden starten benytter flere og flere Plustur som en transportmulighed. I april i år tog 414 en Plustur. Det er næsten dobbelt så mange som i april sidste år.

"Antal ture" og "Antal personrejser". Antal ture er antallet af udførte ture og antal personrejser er det antal personer, som har kørt med turene. Derfor er der flere personrejser end antallet af ture, da der på en tur godt kan være flere rejsende.



Udenlandske busser er i søgelyset. Både hos 3F og hos organisationen Dansk PersonTransport, der blandt andet tæller turistvognmænd blandt medlemmerne.

Bus- og taxiorganisation har fundet sig til rette i Dansk PersonTransport

Michael Møller Nielsen og Trine Wollenberg fik sidst på året 2018 fælles adresse på Nørre Farimagsgade i København K med udsigt over Ørstedsparken og kun få minutters gang til nærmeste busstoppested og S-togsstation. Magasinet Bus inviterede sig sidst i maj på kaffe og en snak om arbejdet med at forene organisationerne Dansk Taxiråd og Danske Busvognmænd - og hvilke udfordringer, der ligger foran dem på persontransportområdet

Af Jesper Christensen

Den nye organisation for taxi- og busvognmænd - Dansk PersonTransport - holder til på Nørre Farimagsgade midt i Københavns tæt på alt - også på p-pladser til private personbiler. Kontoret ligger i en ældre ganske fornem etageejendom med elevator fra den gang, der blev gjort mere ud af detaljerne end i dag, hvor det meste byggeri er rette linier uden krummelurer, gesimser og andet pynt.

Kollektiv trafik

Dansk PersonTransport holder til på tredje sal. Og vi bliver budt velkommen af Trine Wollenberg og Michael Nielsen. Kaffe? Ja tak.

Og så var vi i gang.

Trine Wollenberg og Michael Nielsen peger samstemmende på, at foreningen af Dansk Taxiråd og Danske Busvognmænd forløb godt. Blandt andet fordi de to organisationer de seneste år har samarbejdet tæt på en række persontransportområder - og har medlemmer med interesser for både taxi'er og busser.

- Vi kender hinandens ståsteder, siger de.

Foreningen af de to organisationer blev vedtaget i forsommeren 2018 og blev realiseret ved årsskiftet.

- Medlemmerne tog godt mod idéen, og vi har skabt en slagkraftig organisation, lyder det fra de to i ledelsen af Dansk PersonTransport.

De fremhæver, at forårets kredsgeneralforsamlinger havde flere deltagere og var mere dynamiske end tidligere.

- Det er de samme ting, taxi- og busvognmænd slås med i hverdagen, og en del kunne konstatere, at de har fælles interesser, siger Trine Wollenberg. Uanset om det var taxi'er eller busser, der er værktøjet til at transportere mennesker fra et sted til et andet.

- Så den første uenighed ligger stadig foran os, siger Trine Wollenberg med et smil.

Samme antal medlemmer i én som i to organisationer

Det ligger lige for at spørge, om foreningen af de to organisationer har kostet medlemmer. Men det ser ikke ud til at være tilfældet. Medlemstallet i Dansk PersonTransport er stort set det samme, som det samlede medlemstal i Dansk Taxiråd og Danske Busvognmænd.

Nogle har sagt farvel - eksempelvis på grund af pension eller overdragelse af deres virksomhed til - mens nye er kommet til.

- Vi ser dog ikke en eksplosion i medlemstallet, siger Trine Wollenberg, der håber på, at flere vil kunne se fordelene ved at være medlem af én forening for både taxi- og busvognmænd.

- På taxi-området er der flere store virksomheder, der ikke er medlem hos Dansk PersonTransport, siger hun og peger på, at der også er en del på flextrafik-området, der heller ikke er medlemmer - endnu.

- Men her giver det mening at være med i en større organisation, siger Trine Wollenberg og fremhæver, at Dansk PersonTransport eksempelvis kan rådgive om regler, udbudsbetingelser og nye tekniske krav, da medarbejderne i or-

ganisationen er velfunderede i en bred vifte af områder inden for persontransport.

- Udbudene bliver svære og sværere at forstå. Og det kan vi eksempelvis hjælpe med, siger Trine Wollenberg.

Fremtidens udfordringer er ankommet

Men hvad med fremtiden? Her kommer svaret nærmest samtidigt fra Trine Wollenberg og Michael Nielsen: Den grønne omstilling og social dumping.

Michael Nielsen peger på tre punkter:

- Hvordan omstiller vi os
- Hvad koster køretøjerne
- Hvem skal betale

- Og det er ikke et område, hvor der traditionelt gives mange penge fra myndighederne, siger Michael Nielsen, der peger på, at persontransportområdet fra politisk side fremhæves som et område, der skal køre i front, når det gælder omstilling til en mere bæredygtig fremtid.

- Så, hvordan omstiller vi os, siger han.

De mange spørgsmål på området er også baggrunden for, at Dansk PersonTransport har etableret en erfagruppe, der skal arbejde med at klarlægge problemstillingerne, når det gælder om at skifte spor med retning mod bæredygtig transport. Den nævnte erfagruppe tæller blandt andet leverandører af køretøjer, der kører på mere bæredygtig energi end fossil diesel og benzin.

Michael Nielsen understreger, at der ikke er én teknik, der løser knuden - men flere. Derfor peger han også på det vigtige i at vælge teknologi-neutrale udbud, der passer til de forskellige transportområder. Det kan eksempelvis betyde el-busser i de større byer og busser, der kører på biogas eller biodiesel, på de regionale ruter.

Og at det ikke bare er lige til at køre ind i fremtiden med bæredygtige transportløsninger bliver sat i perspektiv, da Michael Nielsen nævner de nye regler for miljøzoner. Her er der allerede en udfordring med at få eksisterende busser til at leve op til kravene.

Og så det den anden store udfordring - social dumping.

Ifølge Trine Wollenberg og Michael Nielsen er social dumping ikke et fremtidsproblem - det er et meget aktuelt problem. Og det har det været i endda nogle år.

Trine Wollenberg betegner den sociale dumping som en trussel mod at drive virksomhed i Danmark. Det gælder taxi- og flextrafikområdet - og turistområdet.

Michael Nielsen peger som eksempel på, at en række udenlandske busvognmænd ikke betaler moms, som de skal. - Det er derfor vi politianmelder dem, siger han og tilføjer, at et andet problemområde er, at udenlandske turistbusser kører med turister i Danmark uafbrudt i flere måneder.

- Cabotagekørsel er midlertidig kørsel, siger Michael Nielsen og fortsætter:

- Det er to-tre måneder, eller...

I modsætning til godstransportområdet, hvor cabotagekørsel er betydeligt mere veldefineret - selvom der også her sker brud på reglerne - er cabotagekørsel på persontransportområdet betydeligt mere løst med det resultat, at uden-

Kollektiv trafik

landske busser med udenlandske chauffører kører i Danmark i mange måneder af gangen. Med lave chaufførlønninger - måske suppleret med moms-unddragelse - bliver danske busvognmænd med turistbusser udsat for hård konkurrence - eksempelvis i København når det gælder kørsel med det stigende antal krydstogtgæster.

- Derfor kæmper vi meget hårdt for nationale cabotageregler, og at EU's udstationeringsdirektiv bliver håndhævet fra dag ét også på dette område, fastslår Michael Nielsen.

- For de nuværende regler duer 100 procent ikke på busområdet.

Han peger også på, at der er et stort behov for, at myndighederne sætter fokus på problemstillingen og kontrollerer, at de udenlandske busvognmænd spiller efter reglerne.

- Men det kræver en aktiv indsats, skyder Trine Wollenberg ind.

Michael Nielsen fremhæver som eksempel, at lande som Frankrig, Belgien, Holland og Tyskland har strammet regler og kontrol med eksempelvis krav om en bestemt minimumsløn.

- Det er noget lignende, vi gerne ser i Danmark, siger Michael Nielsen og peger på, at der set fra Dansk Person-Transport's kontor ikke er EU-regler, som hindrer strammere danske regler.

- Og hvis der skulle komme en åbningsskrivelse fra EU-Kommissionen, så kan det være prisen for at få reglerne på plads.

Fjernbusterminal lader vente på sig

Og så er der udfordringen med at få den kollektive transport til at spille bedre sammen. Michael Nielsen peger som et eksempel på den mangeårige diskussion om en fjernbusterminal i det indre København. Han har svært ved at forstå,



"Fjernbusterminalen" i København er i dag fortovs-kanten langs Ingerslevsgade op mod Tietgensgade og Københavns Hovedbanegård. (Foto: Jesper Christensen)

Kollektiv trafik

at det skal tage så lang tid at få sat gang i etableringen af en fjernbusterminal, der skal forbedre forholdene for passagerer, chauffører, busser og vognmænd. I dag er "fjernbusterminalen" i København fortovs-kanten langs Ingerslevsgade op mod Tietgensgade og Københavns Hovedbanegård.

- Vi har behov for ordentlige forhold for fjernbusserne, siger han og undrer sig over, at der skal gå helt til 2023 før København får en fjernbusterminal.

Han forudser, at fremgangen for fjernbusser vil fortsætte i de kommende år - ikke mindst lyset af nye regler, der åbner for fjernbuskørsel, blot afstanden mellem sidste afgangssted og første ankomststed er over 75 kilometer.

Den manglende fjernbusterminal i København er et godt eksempel på den udfordring, som kollektiv transport har. For uden terminaler er det svært at levere en sammenhængende og attraktiv løsning til kunderne. Også selvom der findes alle mulige former for app'er, der kan vise vejen.

- Det handler om at få transporten til at hænge sammen, påpeger Trine Wollenberg.

Michael Nielsen fremhæver i den sammenhæng, at terminaler er et centralt punkt.

- Med terminaler kan vi få folk til at køre i busser, tog og taxi, siger han.

Her på Magasinet Bus kan vi godt følge tankerne. Senest har vi været en tur i Sverige med tog, bus og færge med skift i Aalborg til X-Bus til Frederikshavn. Et velgennemtænkt informationssystem på terminalen i Aalborg hjalp os godt på vej - meget godt endda - og selvom det hele var på den smarte telefon i lommen, gav fysiske info-tavler rundt omkring den nødvendige vejvisning og tryghed undervejs.

Vognmændene vil gerne være med

Men hvad med de mange vognmænd, der skal med på turen mod en mere bæredygtig fremtid, hvor kollektiv transport med stor sandsynlighed vil se meget anderledes ud end i dag og være mere end blot transport fra et stoppested til et andet.

Mobilitet as a Service - Maas - app'er, der hjælper med at finde transporten og sørger for betalingen - og måske selv-kørende biler.

Trine Wollenberg vurderer, at selvom vognmændene gerne vil bevare det, de har og kender, er de også parate til at omstille sig, når forandringens vinde har vist vejen.

- De er forretningsfolk, og kan de se mulighederne, er de med, siger hun og peger på, at udviklingen med fremtiden allerede er i gang med konkurrence fra - eller i samspil med - delebiler, løbehjul, metro og private biler.

Michael Nielsen ser it-løsninger som værktøj, der kan bruges til at styrke forretningsgrundlaget og skabe nye muligheder. Han nævner som eksempler Dantaxi's Moove-app og web-siden Bookingabus.com, der skaber og formidler kontakt mellem busvognmænd og potentielle kunder.

- Så længe de kører inden for lovgivningen, er de velkomne, siger han med slet skjult tanke på andre it-platformer, der udgav sig som it-virksomheder, men var transportvirksomheder.

Og så kan it-løsninger også bruges til markedsføring, hvor man - vognmænd og kunder - kan få adgang til noget, der tidligere var lukket land.

Persontransportorganisation:

Københavnsk gadefest understreger behovet for en fjernbusterminal i København

Ingerslevsgade, som en stor del af fjernbusoperatørerne i Københavnsområdet bruger som holdeplads, var spærret torsdag 30. maj som følge af gadefesten Distortion. Lukningen udløste store vanskeligheder for fjernbuskørslen. Michael Nielsen, der er administrerende direktør i Dansk PersonTransport fremhæver, at situationen endnu en gang understregede behovet for en fjernbusterminal i København

Den årlige gadefest Distortion, der blev afholdt mellem 29. maj og 2. juni skabte liv og glade dage i Københavns gader. Festen var dog en udfordring for de fjernbusoperatører, der ikke kunne afvikle deres kørsel fra Ingerslevsgade, som mange operatører benytter som holdeplads. Gaden var nemlig spærret torsdag 30. maj, hvilket stillede store krav til de påvirkede operatører, der skulle finde en anden holdeplads at afvikle kørslen fra. Det blev for de fleste busses vedkommende Valby Station.

Fire år til en fjernbusterminal

Ifølge Dansk PersonTransport's administrerende direktør Michael Nielsen understregede situationen, at der er stort behov for en fjernbusterminal i København, hvilket organisationen efterhånden har råbt højt om flere gange gennem årene.

- Spærringen af Ingerslevsgade som følge af Distortion eksemplificerer virkelig nødvendigheden af en fjernbusterminal i København. Der bliver i denne tid snakket meget om, at fjernbusser som en del af den kollektive trafik, giver øget mobilitet og valgfrihed til borgerne. Derfor giver det ikke mening, at myndighederne ikke har reageret hurtigere, når vilkårene er så ringe, som de er i København. Nu må vi appellere til, at planerne om en fjernbusterminal bliver gjort til virkelighed uden unødige forsinkelser. Vi forstår godt, at ting tager tid, og vi er tilfredse med, at Vejdirektoratet har fremsat en konkret plan, men fire års yderligere ventetid er godt nok lang tid, siger han.



Natlig forbindelse får flere stop

Fjernbus-operatøren Flixbus, der de seneste år har opbygget et net af fjernbusforbindelse ud over Europa, sætter nye stop på ruten mellem København og Paris. Fremover stopper fjernbussen også i Eindhoven i Holland og Antwerpen i Belgien

Bussen på natlinien til Paris kører fra Ingerslevsgade i København klokken 21.05 hver dag i højsæsonen og fem dage om ugen herudover. Næste morgen stopper i Eindhoven klokken 8.20 morgenen og i Antwerpen klokken 9.45. Natbuslinjen kører ligesom hidtil også til Bruxelles inden slutdestinationen Paris.

FlixBus kører frem med busser, der har en lav CO₂-udledning og tilbyder dermed klimavenligt alternativ til eksempelvis bil- og flyrejser. Passagererne kan også vælge at tilkøbe CO₂-kompensation.

Fakta om FlixBus med fokus på Danmark:

- FlixBus kører til 48 stoppesteder i 42 byer i selskabets danske netværk
- Selskabet samarbejder i Danmark med 20 lokale vognmænd
- FlixBus har kørt indenrigs i Danmark siden foråret 2017
- Globalt har den europæiske mobilitetsudbyder 350.000 daglige forbindelser til over 2.000 destinationer i 29 lande
- FlixBus er en kombination af et tech-startup, en e-handelsplatform og et transportfirma
- FlixTeamet håndterer netværksplanlægning, kundeservice, kvalitetsstyring, marketing/salg, samt billetsalg, pris-sætning og forretningsudvikling, mens lokale buspartnere, ofte familiedrevne virksomheder, er ansvarlige for den daglige rutedrift af de grønne FlixBusser





Ny køreplan giver nordjyderne mange fordele

Da Nordjyllands Trafikselskab (NT) og Nordjyske Jernbaner (NJ) overtog den regionale togdrift i august 2017 var det med ambitionen om at tilbyde nordjyderne mere tog for de samme penge. Med den nye køreplan, der træder i kraft 11. august, er målet næsten nået. Samtidig øges busbetjeningen i Vestkommunerne markant, hvilket er første skridt på vejen til et nordjysk hovednet med time-drift på alle ugens dage

Køreplanen, som træder i kraft 11. august, samler Nordjylland og binder den kollektive trafik sammen. Implementeringen af det nye signalsystem på togstrækningerne har betydet en højere regularitet og dermed givet mulighed for at øge antallet af direkte afgang, hvilket naturligt kalder på en tilpasning af lokale og regionale ruter, der kobler op på hovednettet i Nordjylland. Samtidig har regionen og de fire kommuner i vest investeret 16 millioner kroner i en udbygning af hovednettet for at sikre timedrift alle ugens dage.

En bedre sammenhængende kollektiv trafik

Hos Nordjyllands Trafikselskab er der blevet arbejdet hårdt på at få puslespillet til at gå op, så nordjyderne fra august får alle fordelene fremfor først til december 2019, hvor togekøreplanerne normalt justeres. Med implementeringen af det nye signalprogram er det muligt at lave en togekøreplan, hvor der er langt flere direkte afgang mellem de større byer i region Nordjylland.

- Da vi overtog den regionale togdrift i 2017, var det med en klar ambition om at give nordjyderne mere tog for pengene og ikke mindst flere direkte afgang mellem de større byer i regionen. Med den nye køreplan så øger vi antallet

Kollektiv trafik

af afgange med 10% og opgraderer samtidig hovednettet i vest. Dertil kommer en tilpasning af lokale og regionale ruter for at sikre, at den kollektive trafik kommer til at hænge bedst muligt sammen. Så vi er rigtig godt på vej til at sikre nordjyderne en frekvent og sammenhængende kollektiv trafik, siger Nuuradiin Hussein, der er bestyrelsesformand for NT.

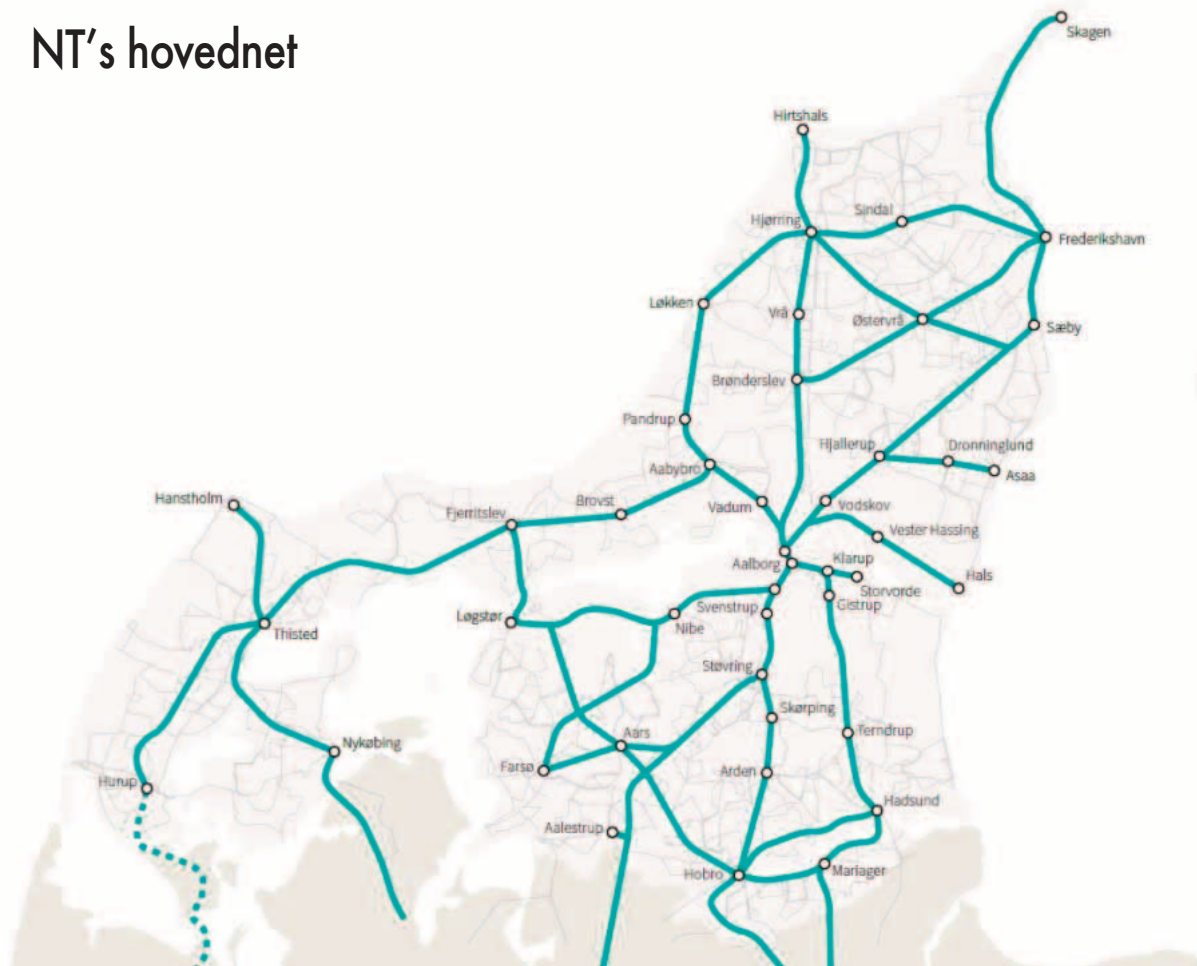
I forhold til togene er det specielt på strækningen Frederikshavn - Hjørring, hvor halvtimesdriften udvides, og den nuværende halvtimes drift mellem Hjørring og Aalborg fortsætter som i dag. Det betyder, at der igen vil være direkte tog mellem Skagen og Aalborg hver time uden skift. Det samme kommer også til at gælde mellem Hirtshals og Aalborg på alle hverdage.

Regionale kunder høster de største fordele

Siden sommeren 2018 har DSB ikke haft gennemgående lyntog i Nordjylland. I stedet har kunderne skulle skifte i Aalborg for at komme videre ud i Danmark, og det bliver ikke anderledes med den nye køreplan.

- De forbedringer, der ses i den nye køreplan tilgodeser først og fremmest de kunder, der rejser indenfor regionen, og det vil sige 90 procent af vores kunder. De får flere direkte afgange og hurtigere rejsetid. Konsekvensen af dette er,

NT's hovednet



Kollektiv trafik

at skiftetiderne i Aalborg øges. Her kan passagerer ind og ud af Nordjylland med fordel rejse videre ud af regionen med Intercity fremfor lyntog og rejse ind i regionen med lyntog fremfor Intercity. Så vil skiftetiden være højst syv minutter, siger Mette Henriksen, der er chef for kunder og salg hos NT.

Ændrede togkøreplaner betyder desuden, at mange regional og lokalruter får nye afgangstider for at sikre en bedre sammenhængende kollektiv trafik i Nordjylland.

Øget busbetjening i Vestkommunerne

Region Nordjylland samt kommunerne Thisted, Morsø, Jammerbugt og Vesthimmerland udruller Hovednet Vest som et tre-årigt forsøgsprojekt. Regionen og kommunerne har sammenlagt afsat 16 millioner kroner til udvidelsen. Det betyder, at der bliver flere afgang på en række større ruter i det vestlige Nordjylland, som for eksempel rute 57 (Løgstør – Hobro), rute 70/970X (Aalborg – Thisted), rute 71/200 (Aalborg – Pandrup), rute 90 (Hanstholm – Thisted) og rute 52/951X/960X (Aalborg - (Aars - Farsø) - Aalestrup).

- Hovednet Vest er første skridt i udmøntningen af NTs ambition om et hovednet i regionen med timedrift på alle ugens dage. For at gøre nordjyderne opmærksomme på, hvor let det er at komme frem til hovednettet, så starter vi samtidig en kampagne under temaet "Vi rejser sammen". En vigtig del af kampagnen er, at det bliver gratis at benytte Plustur fra 11. august og 3 måneder frem. Det er vores håb, at mange flere nordjyder får øjnene op for, hvor fleksibel den kollektive trafik er, siger Mette Henriksen.

Plustur er et tilbud, som kan benyttes i de tilfælde, hvor bussen eller toget ikke kører hele vejen. Det er en ordning, som sikrer, at kunder kan blive koblet på den næste bus eller tog ved, at de bliver kørt fra adresse til stoppested eller fra stoppested til adresse. Plustur fremsøges, bestilles og betales via Rejseplanen.dk eller via app'en MinRejseplan. Plustur tilpasses afgang- og ankomsttiderne på bus og tog (dog ikke natbusser og nattog) og tilbydes kun, hvis Plusturen kan kombineres med bus og/eller tog. Normaltaksten er en fast pris på 22 kroner pr. tur, hvilket svarer til en to-zoners billet med almindelig kollektiv trafik, og er ens i hele Nordjylland.

Nordjyllands Trafikselskab peger på, at passagerdata er gennemgået minutløst i hele regionen for at belyse passagerstrømmene. Det har betydet nogle nedjusteringer i Thisted og Aalborg på grund af for lav benyttelse.

De nye køreplaner, der gælder fra 11. august, kan findes på www.nordjyllandstrafikselskab.dk og fremsøges på www.rejseplanen.dk.

Vejene lægger asfalt til flere nye busser

I perioden januar - maj 2019 er der leveret 259 busser i Danmark I samme periode sidste år var antallet 224. Der er dermed tale om en stigning på lidt over 15,6 procent

Da der er tale om et relativt lille marked med små salgstal, og at bussalget afhænger meget af offentlige udbud og enkeltordrer enkelte ordrer, kan tallene variere meget fra år til år - og hen over det enkelte år.

Set på maj i år alene blev der leveret 45 busser, hvor der i maj sidste år blev leveret 46 busser. Den ene bus til forskel giver et fald på godt to procent.



Nyt koncept skal løfte bytransport op til fremtidens niveau

Den svenske last- og busproducent, Scania, har konstrueret et konceptkøretøj, der kan skifte form alt efter transportbehovet i den by, køretøjet skal operere i. Udgangspunktet er til forskellige kørselsopgaver i byer. En af grundbyggerne i det elektriske køretøj - NXT - er Scania's mangeårige arbejde med modulsystemer. Med moduler som byggesten kan NXT skifte fra den ene opgave til den næste - eksempelvis fra transport af pendlere til og fra arbejde om morgenen, til varerdistribution i løbet af dagen, tilbage til pendlertransport om eftermiddagen, hvorefter den næste - og måske sidste opgave - er renovationskørsel

I mange byer er der behov for at opnå lavere emissioner og mindre trængsel, og disse behov skaber forandring i transportsektoren. Skiftet til et bæredygtigt transportsystem i byerne bliver hjulpet godt på vej af udviklingen inden for eldrevne og selvkørende køretøjer – en udvikling, der både handler om teknologi og infrastruktur.

- NXT er en fremtidsvision om bytransport. Mange af teknologierne er ikke modne endnu, men det var vigtigt for os at bygge et konceptkøretøj, som kunne vise, hvad der rent teknisk er inden for rækkevidde, siger Scania's koncernchef Henrik Henriksson.

- NXT er designet til år 2030 og fremefter, men den har en række nyskabende funktioner, som faktisk allerede er tilgængelige.

Her på transportnyhederne.dk kan vi konstatere, at Scania tidligere har tumlet med idéer som dem, NXT-køretøjet er bygget op omkring. Det var i 2007, hvor Scania præsenterede et hybrid-koncept for en bus, bygget op at en bagende

med motor med tilbehør inklusiv bagaksel, en forende med førerplads inklusiv foraksel - og så en midterdel, der kunne bruges til nærmest hvad som helst.

Den gang skrev Scania:

Modulopbygningen ... er også egnet til nogle potentielle nye lastbilkoncepter som foreksempel renovationskørsel og bydistribution.

Scania forklarer, at drivmodulerne for og bag på den nye NXT kan monteres på karrosseriet til en bus, en distributionslastbil eller en renovationsbil. Busmodulet til det nye konceptkøretøj blev udstillet på UITP Global Public Transport Summit i Stockholm i dagene fra 10.-12. juni.

Scania peger på, at hvis transportsystemet virkelig skal forandres, spiller køretøjerne en vigtig rolle. Den svenske lastbil- og busproducent fremhæver også, at køretøjerne ikke kan klare det alene. Infrastrukturen skal udvikles betydeligt for at tage hensyn til både eldrevne og selvkørende køretøjer. Og fordi flowet af mennesker og varer kører i døgndrift i byerne, skal trafikken tænkes og planlægges som et samlet hele, ikke som separate dele.

I øjeblikket er trafikflowet i byerne langt fra optimalt. Varer leveres i myldretiden om morgenen, hvor de fleste mennesker også er på farten. Og erhvervskørsel er stort set bortvist fra bymidten om natten, når folk ligger og sover.

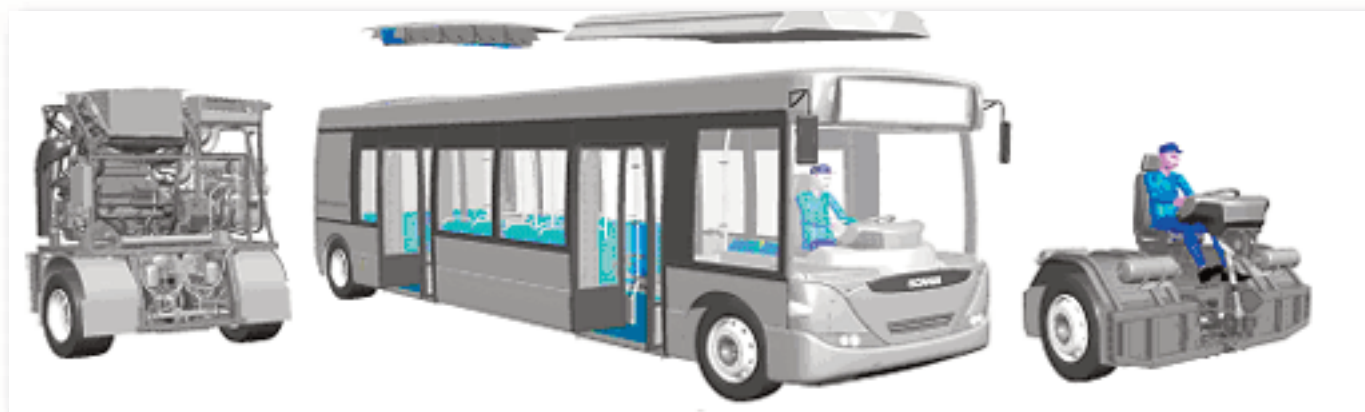
- Scania kan ikke udvikle et helt nyt transportsystem til byerne, men vi kan levere inspiration til den forandring, og det er selve ideen med NXT. En ny, anderledes og bæredygtig måde at tænke transport og køretøjer på, siger Henrik Henriksson.

Højere grad af automatisering

Scania fremhæver, at kollektiv trafik altid har handlet om at dele. Det begreb kan blive løftet til nye højder med koncepter som det, Scania kører frem med NXT. Med større automatisering bliver det lettere at opnå større fleksibilitet inden for den kollektive trafik.

- Vi kommer med noget nyt og helt anderledes. Men det fleksible design og de modulopbyggede enheder er klassisk Scania, siger Robert Sjödin, der er projektleder for NXT.

Det otte meter lange busmodul er konstrueret som én enhed i kompositmaterialer, hvilket nedbringer vægten betydeligt. De cylinderformede cellebatterier er placeret under gulvet, hvor de optager uudnyttet plads og bidrager til en bedre vægtfordeling. Med den lave køretøjsvægt på under otte ton anslås køretøjets aktionsradius med at være 245 km med den tilgængelige batterikapacitet.



En tegning af konceptet fra 2007.

EU styrker markedet for renere køretøjer med bindende mål for udbud

EU's Ministerråd har vedtaget bindende mål for nul- og lavemissionskøretøjer i offentlige udbud i de enkelte EU-lande. De nye regler skal øge sikkerheden på markedet, stimulere innovation og fremme den europæiske industris globale konkurrenceevne. EU's Ministerråd peger på, at renere køretøjer vil spille en central rolle i arbejdet med at nedbringe udslippet af drivhusgasser og mindske luftforureningen. De bindende mål skal også bidrage til, at EU kan opfylde sine forpligtelser i henhold til Parisaftalen

Reformen opstiller minimumsmål for udbud på nationalt plan for renere lette køretøjer (personbiler og varevogne) og tunge køretøjer (lastbiler og busser) med en enkel metode til beregning. Tiltagene omfatter to forskellige referenceperioder, hvoraf den ene slutter i 2025 og den anden i 2030.

Teksten indeholder en ny definition af et "renere køretøj". Definitionen af et renere let køretøj bygger på CO₂-emissionsstandarden med en CO₂-emissionsgrænseværdi på nul fra og med 2026. Definitionen af renere tunge køretøjer bygger på brugen af alternative brændstoffer. Desuden er der delmål for nulemissionsbusser.

Anvendelsesområdet for reglerne udvides med hensyn til, hvilken udbudspraksis der er omfattet. De nye regler vil også omfatte en lang række tjenester, herunder offentlig vejtransport, specialiseret personbefordring, tjenester i forbindelse med affaldsindsamling og post- og pakkeleveringstjenester.

De tidligere EU-regler om fremme af renere køretøjer i offentlige udbud stammer fra 2009.

Det rumænske formandskab og EU-Parlamentet nåede til foreløbig enighed 11. februar 2019, mens EU-Parlamentet stemte 18. april 2019. Direktivet vil nu blive offentliggjort i EU-Tidende. Det træder i kraft 20 dage efter offentliggørelsen. EU-landene vil derefter have to år til at vedtage nationale bestemmelser. De skal hvert tredje år afgive rapport til EU-Kommissionen om gennemførelsen af reglerne, og fristen for første rapport er 18. april 2026.

Interesserede kan læse det nye direktiv [her](#):

Bilistorganisation:

Nye dieserbiler er renere end deres rygte

De nyeste dieserbiler udleder stort set ikke partikler eller skadelige stoffer, viser nye tysk test. Selvom både benzinbiler og dieserbiler er blevet renere og mere økonomiske at køre i, er elbiler det mest miljø- og klimavenlige bilvalg

"Bilisterne kan nu dreje nøglen i nye dieserbiler med grøn samvittighed. Efter at have været sendt til kollektiv tælling af VW-dieselskandalen, viser nye uvildige test, at bilproducenterne har fået bugt med de skadelige stoffer"

Det skriver bilistorganisationen FDM's medlemsmagasin Motor.

FDMs tyske søsterklub, ADAC, har i virkelig trafik testet udledningen af NOx-gasser (kvælstofilter) fra 13 nye diesel-modeller. Testen viser, at bilerne ligger langt under den grænse på 114 mg/km, som træder i kraft i 2020. Testen viser også, at dieselmotorerne er tæt på at være lige så rene som benzinbiler. Eksempelvis udleder en Mercedes-Benz C 220 d nul milligram pr. km, mens BMW 520d og Opel Astra 1.6 D sniger sig op på ét milligram NOx pr. km. Størst NOx-udledning af de 13 biler havde Honda Civic 1.6 i-DTEC med 101 mg/km.

- Der er god grund til at være kritisk over for især de ældre dieselmotorer, som i mange tilfælde har en uacceptabel høj udledning af skadelige stoffer langt over det tilladte. Det er blandt andet derfor, at nogle politikere og grønne organisationer gerne vil udfase dieselmotorerne. I første omgang til fordel for benzinbiler, siger afdelingschef i FDM, Torben Lund Kudsk.

- Men som de nye test viser, kan de nyeste dieselmotorer miljø- og klimamæssigt være en bedre løsning end benzinbilen. At der historisk har været problemer med dieselmotorernes udledning bør ikke lede til forbud mod nye dieselmotorer, da det vil forsinke den grønne omstilling, siger han videre.

Billedet af de nye renere dieselmotorer går igen i en ny dansk undersøgelse, som Teknologisk Institut har gennemført for Peugeot i Danmark af en dieselmotor og en benzinmotor med direkte indsprøjtning. Også den test er gennemført i rigtig trafik og viser et NOx-udslip på henholdsvis 25 og 11 mg/km for de to motorer.

Nok så interessant viste testen her, at den moderne dieselmotor er sluppet af med sit partikkelproblem. Mængden af partikler fra motorens udstødningsrør var 35 procent mindre end den omgivende luft på testruten i og omkring Aarhus og langt renere end udstødningen fra benzinmotoren.

- Der er ingen tvivl om, at det mest klima- og miljøvenlige bilvalg er en elbil. Men det er ikke alle, der har mulighed for at vælge sådan en. Her kan de nyeste dieselmotorer være et godt alternativ, indtil elbilerne er så udviklet på pris og teknologi, at de helt kan tage over. Det gælder både den lokale miljøpåvirkning og CO₂-udledningen, som typisk er 20 procent mindre end en tilsvarende benzinmotor, siger Torben Lund Kudsk.

Kinesiske busser kører til Portugal

Den kinesiske producent af blandt andet el-busser, BYD, har leveret de første otte elektriske 12-meter busser til Coimbra Municipal Transportation Service (SMTUC) i Portugal

Det er første gang, at BYD leverer busser til en portugisisk kunde, og ordren markerer dermed, at BYD nu er kørt ind på markedet for el-busser i Portugal.

BYD har de seneste år leveret el-busser til en række europæiske lande. Den kinesiske producent skal eksempelvis levere el-busser til busoperatøren Anchersen i København.





Den polske busproducent Solaris, der i dag er en del af spanske OAF Group, havde verdenspremiere på en ny elektrisk Urbino med brint som energibærer, da der var UITP-topmøde i Stockholm i begyndelsen af juni.

Elektrisk bus med brint som energibærer blev præsenteret i Stockholm

I begyndelsen af juni var der UITP Global Public Transport Summit 2019 i Stockholm, hvor blandt andre polske Solaris viste det nyeste frem fra sit elektriske busprogram - en 12 meter Solaris med brint som energibærer og én med batterier som energibærer

Solaris oplyser, at den på nuværende tidspunkt har enten fået ordre på eller leveret næste 600 elektriske busser. De leverede el-busser har samlet kørt over 15 millioner kilometer, så Solaris har efterhånden høstet en del elektriske erfaringer.

Solaris fremhæver, at ved at bruge hydrogen-teknologi kan el-busser opnå en længere rækkevidde sammenlignet med el-busser med batterier.

Den polske producent er af den opfattelse, at el-busser med batterier, el-busser med hydrogen-teknologi og trolley-busser i samspil skal levere de bæredygtige transportløsninger fremover.

Hvis brint produceres ved at spalte vand i ilt og brint ved hjælp af elektricitet fra eksempelvis vindmøller eller solceller, er der tale om en ren bæredygtig energikilde.

Nye MB Sprintere - Euro VI

Vi bygger din nye minibuss efter dine ønsker og behov.



- Mercedes Sprinter 314 CDI fra kr. 335.000,-
3500 kg. M1 Lift 5 + G + F
- Mercedes Sprinter 316 CDI fra kr. 385.000,-
3500 kg. R1 Lift 7 + G + F
- Mercedes Sprinter 414 CDI fra kr. 390.000,-
4100 kg. A3 Lift 12 + G + F
- Mercedes Sprinter 416 CDI fra kr. 399.000,-
4100 kg. A3 Lift 12 + G + F
- Mercedes Sprinter 516 CDI fra kr. 465.000,-
5000 kg. R3L Lift 19 + G + F

De anførte priser er standard opbygning. Bemærk, at der efter de nye regler for kørestole ikke kan komme det samme antal i som hidtil.

Nye Isuzu lagerbusser

- NOVO LUX 29 + F + G fra kr. 550.000,-
- TURQUOISE 31 + F + G fra kr. 650.000,-



Ny VW

- VW Caddy Maxi 2,0 TDI Trendline

fra kr. 199.000,-

M1 - Lift
5 pers. + 1 kørestol
eller 7 personer

- Afgiftsfri
- Alm. kørekort
- El optræk af kørestol



Ny MAN TGE 3.140

7 + F + G
fra kr. 300.000,-

Konkurrencedygtigt
alternativ
til flexkørsel



SOLGT - ny kommer til november

Visigo Hyper med fuldautomatisk ZF gear & 320 HK

9,66 m. Euro 6 bus med forbedret brændstofføkonomi & kørekomfort.

Har fået designpris for sit elegante & aerodynamiske ydre look. 35 + F + G kr. 1.250.000,-

Kontakt:

Salg: Jylland & Fyn

Leif Brændekilde • Tlf. +45 4035 9308

E mail: lb@busimport.dk

Salg: Sjælland

Mark Petersen • Tlf. +45 4020 3680

E mail: mp@busimport.dk

Værksted/Lager

Tlf. +45 7356 1445 / +45 7356 1444

E mail: info@busimport.dk



Volvo kører frem med elektrisk ledbus

Volvo Bussar har udvidet sit modelprogram med en 100 procent el-drevet ledbus. Med den nye ledbus - Volvo 7900 Electric Articulated - har Volvo Busser et komplet program af elektrificerede busser - hybridbusser, ladehybridbusser og helt el-drevne busser - der kan opfylde de forskellige behov, der er for bustransport i byerne rundt omkring

Da Volvo Busser har besluttet at forlade det danske marked for nye busser, bliver det nok ikke i Danmark, at man kommer til at se den nye elektriske ledbus. Men vi vil alligevel omtale den nye led-bus fra Volvo, da den kan bruges som et eksempel på, at der findes elektriske ledbusser på markedet.

Den nye ledbus blev præsenteret ved den internationale konkres for kollektiv transport - UITP Global Transport Summit - der fandt sted i Stockholm i dagene fra 9. til 12. juni.

Volvo Bussar oplyser, at den nye elektriske ledbus, der får plads til op til 150 passagerer, bliver lanceret til efteråret. Den nye ledbus er baseret på de prototyper, der har været i drift siden juni sidste år på Linie 16 i Göteborg. Her har to ledbusser været i drift i 4.500 timer, hvor de har tilbagelagt 62.000 kilometer og haft en meget høj tilgængelighed.

Volvo 7900 Electric Articulated bliver bygget i to forskellige længder - 18 meter og 18,7 meter. Batterierne kan lades både ved hurtigladdestationer og i om natten i busdepotet.

Volvo Bussar vil også have bussen med på Busworld-messen i Bruxelles i oktober.

Den intelligente tachograf skal installeres i nyindregistrerede køretøjer

Alle køretøjer - lastbiler og busser - der skal udføre kørsel omfattet af reglerne om køre- og hviletid, og som registreres for første gang den 15. juni i år og fremefter, skal have installeret en ny intelligent tachograf. De nye intelligente tachografer er anden generation af den digitale tachograf og fungerer som den digitale tachograf, men har nye funktionaliteter - eksempelvis forbindelse til det globale satellitnavigationssystem, kommunikationsudstyr til tidlig fjernaflæsning og mulighed for integration med intelligente transportsystemer

Forbindelsen til satellitnavigationssystemet sørger for, at tachografen kan gemme køretøjets position, når kørsel påbegyndes og afsluttes og med bestemte intervaller under kørslen. Signalet fra satellitterne anvendes også til at bestemme, hvornår køretøjet er i bevægelse.

De nye funktionaliteter har ikke i sig selv betydning for chaufførens brug af tachografen, men vil på sigt kunne anvendes i forbindelse med politiets kontrol.

Nye tachografkort - førerkort, virksomhedskort og værkstedskort

Indførelse af den nye intelligente tachograf betyder, at der introduceres en ny generation af tachografkort.

Bestiller man et førerkort eller et virksomhedskort, vil man fra nu af modtage en ny type kort - et såkaldt generation 2 kort. Allerede udstedte kort vil stadig kunne bruges i de nye intelligente tachografer - og det vil ikke være nødvendigt at ombytte fører- og virksomhedskort, før de udløber.

Bestiller man et værkstedskort, får man også en ny type kort, som kan anvendes i alle digitale tachografer - et såkaldt generation 2 værkstedskort. Allerede udstedte værkstedskort (generation 1 kort) kan ikke anvendes ved arbejde på den nye intelligente tachograf. Det kræver anvendelse af et generation 2 værkstedskort.

Derfor skal man udskifte de gamle værkstedskort, hvis værkstedet skal kunne udføre arbejde på de nye tachografer. Værkstedskortet må dog under alle omstændigheder kun anvendes i den eller de typer og fabrikater af tachografer, som værkstedet har autorisation til.

Ny autorisationsordning til værksteder, der vil udføre arbejde på intelligente tachografer

Der er også indført en ny autorisationstype til de intelligente tachografer - en såkaldt I-autorisation - som er beskrevet nærmere i den nye værkstedsautorisationsbekendtgørelse, der trådte i kraft 28. november sidste år.

Bekendtgørelsen beskriver desuden EU's krav til montering, plombering med videre. Reglerne medfører blandt andet, at der fremover kun skal ske bagplombering af digitale og intelligente tachografer, hvis det følger af producenteres anvisninger. Der er således alene et ubetinget krav om bagplombering af analoge tachografer.

Interesserede kan finde de nye regler, skemaer og blanketter til brug for blandt andet periodisk eftersyn og ansøgning om tachografkort på Færdselsstyrelsens hjemmeside.

Bilimportører lancerer ny web-side - med bildatafakta

De Danske Bilimportører har åbnet en ny web-side - bildatafakta.dk - der er en informativ hjemmeside om de forskellige aspekter, der er forbundet med biler, der er trådløst forbundet, så de kan sende og modtage informationer. - Vi ønsker at give forbrugerne, journalisterne og interessenter et opslagsværk der kan bidrage til vidensdeling og som besvare ofte stillede spørgsmål på en let tilgængelig måde, lyder det fra De Danske Bilimportører. Den nye web-side er en oversættelse af Car-DataFacts.eu, som er udviklet af European Automobile Manufacturers 'Association (ACEA)

Baggrunden - eller fundamentet - for den nye web-side er, at teknologien i nye biler i dag er så veludviklet, at der genereres, lagres og bruges store mængder af data. Samtidig er flere og flere biler koblet til det mobile netværk - "connected cars" - som gør det muligt at få fjernadgang til bilernes data. Det betyder, at man som forbruger har adgang til en lang række data, hvilket dels kan fungere som praktisk hjælp i hverdagen, men også kan være ganske brugbar, hvis uheldet er ude og det er strengt nødvendigt, at ens bil kommer til service her og nu. Bildata handler både om funktionalitet og sikkerhed. EU-kommissionen skønner, at alle nye biler vil være forbundet i 2022.

For at bilproducenter kan få adgang til bilens data, kræver det, at bilejeren giver tilsagn om, at bilproducenten må generere og lagre data fra bilen. Det er altså ikke tilladt at opsamle data uden bilejerens samtykke. Hvis ejeren giver samtykke, skal der installeres et stik i bilen, der kan opsamle data via "connected cars".

Debatten om bildata er ofte præget af frygten for, at data om bilen og kørslen heri deles med andre end bilproducenten selv. De Danske Bilimportører fremhæver, at frygten er ubegrundet, da den gældende lovgivning på området siger, at bilejerne ifølge EU databeskyttelseslov har retten til at vælge hvem, der får adgang til bilens data og med hvilket formål.

Producenterne må kun dele data med tredjeparter på baggrund af:

- Kontrakt med bilejeren
- Samtykke til deling

Det betyder, at det kun er bilejeren, der kan give retten til, at bilproducenten deler data med tredjeparter.

I øvrigt, er det altid muligt for bilejeren, at slukke for dataoverførslen, hvis bilejeren ikke ønsker, at:

- Bilen skal opsamle data for en kort periode/bestemt tur
- Der skal indsamles data fremover

Det betyder, at bilejeren altid har mulighed for at vælge om eller fortryde.

Fri og lige konkurrence

Vedligeholdelses- og reparationsdata bliver stillet til rådighed for alle tredjeparter på lige vilkår - altså samme kvalitet af data, pris og mængde. Dermed kan alle værksteder - både autoriserede og ikke-autoriserede - på lige vilkår tilgå den data som vedrører vedligeholdelse- og reparation.

Materiel

Data opsamles på servere hos bilproducenterne for at opretholde sikkerheden i bilen. Alle har i princippet adgang til bilens data (hvis bilejeren har givet samtykke hertil), men det er vigtigt, at det er producenterne selv, der har adgang til den del, der handler om bilens sikkerhed, blandt andet for at undgå hacking. Tredjeparters ukontrollerede adgang til bilens funktioner eller data kan medføre risici på grund af netværksløsningerne. Det kan for eksempel gøre det muligt at stjæle bilen eller låse en dør op på afstand, og det giver desuden mulighed for bedrageri eller tyveri af bilejers personlige oplysninger.

På samme måde kan kritiske funktioner som bremsesystemet blive påvirket negativt ved brugen af bilens interne ressourcer og computerkraft til applikationer fra ikke-godkendte tredjeparter, da en bil har ikke nær så meget processor-kraft som en computer. Den kan ikke håndtere den påkrævede datamængde eller den hyppighed, hvormed den kan være påkrævet, hvis dusinvis af tjenesteudbydere fik direkte og ukontrolleret adgang.

Derfor foreslår producenterne i Europa, at de store datamængder opsamles på en neutral server, hvorfra alle kan tilkøbe data på lige vilkår - hvis bilejeren giver tilladelse. Det giver mulighed for at konkurrere på lige vilkår, så alle serviceværksteder for eksempel har mulighed for at købe de data, de finder relevant.

The infographic is titled "BIL DATA FAKTA" and includes a link to the "ENGLISH VERSION". It contains six key questions and answers regarding car data sharing:

- Hvorfor dele bildata?** (Why share car data?)
- Hvilken type data kan min bil dele?** (What type of data can my car share?)
- Hvordan beskytter bilproducenterne mine personlige oplysninger og mit privatliv?** (How do car manufacturers protect my personal information and privacy?)
- Hvad er den sikreste og mest beskyttede måde at dele bildata på?** (What is the safest and most protected way to share car data?)
- Hvilke risici er forbundet med at give direkte adgang til bildata?** (What risks are associated with giving direct access to car data?)
- Vil bildata være tilgængelige for alle tjenesteudbydere og under samme betingelser?** (Will car data be available to all service providers and under the same conditions?)

Below these questions, there is a section titled "Car data: Safe and secure access for third parties" with three icons: "INFRASTRUCTURE", "DATA PROTECTION", and "THIRD-PARTY DATA ACCESS". At the bottom, a yellow car is shown driving on a road, with a play button icon above it. A link "SE MERE OM RELATEREDE EMNER" (See more about related topics) is provided at the bottom.

Persontransportorganisation:

Der skal danskere i transportudvalget i det nye EU-Parlament

Dansk PersonTransport, der organiserer både taxi- og busvognmænd, opfordrer til, at mindst én af de nyvalgte danske medlemmer i EU-Parlamentet vælger at komme i parlamentets transportudvalg, hvor blandt andet reglerne om cabotagekørsel bliver bestemt

Efter valget til EU-Parlamentet er der sat navne på de parlamentarikere, som Danmark sender afsted til det daglige politiske arbejde i Bruxelles og plenarforsamlingerne i Strassbourg. I første omgang drejer det sig om 13 medlemmer, som bliver til 14, når Storbritannien på et tidspunkt finder ud af at forlade EU. Efter den seneste plan skal det ske 31. oktober i år.

- Vi ønsker i Dansk PersonTransport de danske parlamentarikere stort tillykke med valget. Med undtagelse af fem af de valgte er der tale om nye kandidater, som ikke har siddet i EU-Parlamentet før, og der bliver meget at tage fat på for de otte nye medlemmer, som starter i juli, siger Michael Nielsen, der er administrerende direktør i Dansk PersonTransport.

- Samtidig skal der herfra lyde en tydelig og klar opfordring til ved den kommende konstituering af EU-Parlamentet at ønske medlemskab af det vigtige og indflydelsesrige TRAN-udvalg, der blandt andet beskæftiger sig med reglerne for cabotage, siger han videre.

Cabotagekørsel er et presserende problem

Han peger på, at udenlandske busser er en af de største udfordringer, som turistvognmændene står over for. De udenlandske konkurrenter spiller efter helt andre regler, undlader at betale moms og underbetaler deres chauffører i forhold til danske vognmænd.

- Lovgivningsmæssigt ligger løsningen lige for, nemlig at udvide cabotage-reglerne fra godsområdet til også at gælde på busområdet kombineret med en håndhævelse af de eksisterende regler om lovpligtig registrering i RUT-registeret og naturligvis momsbetaling, siger Michael Nielsen og fortsætter:

- Det siger sig selv, at hvis konkurrenterne ikke betaler moms, så er de foran fra start. Hvis de så heller ikke betaler en overenskomstmæssig løn, men helt ned til under en tredjedel af danske vilkår, så er det klart, at det er ulige og unfair konkurrence. Det kan EU sætte regler og rammer op for, så det bliver sværere at snyde, og derfor har vi brug for danskere i blandt andet Transportudvalget. Vores opgave i Dansk PersonTransport er så at klæde dem ordentligt på, så de forstår konsekvenserne af de nuværende regler og har input til, hvordan de skal se ud i fremtiden.

Nye regler om rutekørsel træder i kraft 1. juli

Den nye bekendtgørelse om rutekørsel, der træder i kraft mandag 1. juli, indeholder blandt andet bestemmelser omkring Færdselsstyrelsens tilsyn, hvilke oplysninger ansøger skal afgive, samt hvilke betingelser der skal være opfyldt for at få tilladelse til fjernbuskørsel herunder det ændrede afstandskrav

Den nye bekendtgørelse har baggrund i ændringen af Lov om trafikselskaber, som ændrer afstandskravet til fjernbuskørsel.

Bekendtgørelsen indeholder bestemmelser, der:

- angiver hvilke oplysninger ansøger skal afgive i forbindelse med ansøgning om en fjernbustilladelse
- angiver hvilke betingelser, der skal være opfyldt for at få tilladelse til fjernbuskørsel
- angiver afstandskravet på mindst 75 km mellem passagerers på- og afstigning
- beskriver Færdselsstyrelsens tilsyn med indehavere af en fjernbustilladelse
- muliggør ombytning af nuværende fjernbustilladelser til fjernbustilladelser efter de nye regler



Bekendtgørelsen træder i kraft mandag 1. juli 2019.

Ansøgninger om tilladelse til fjernbuskørsel, der er modtaget før 1. juli 2019, vil blive behandlet efter de hidtil gældende regler.

På Færdselsstyrelsens hjemmeside kan ansøgere se en liste over hvilket indhold, ansøgere skal sørge for at medsende i ansøgningen.

Den nævnte tjekliste kan ses **her**:

Interesserede kan læse bekendtgørelse om rutekørsel **her**:

Og mere om rutekørsel i Danmark **her**:



3F gik i aktion i København

Tirsdag 11. juni mødte repræsentanter for 3F op og gik i aktion ved Amaliehaven i København, hvor de lukkede af for, at de udenlandske busser, der holdt på pladsen kunne komme ud - og at andre busser kunne komme ind. Målet med aktionen var at oplyse om de løn- og arbejdsvilkår, der gør sig gældende i Danmark - og især gøre opmærksom på den unfair konkurrence, der eksisterer i busbranchen - især på turistikørslen, der er præget af social dumping, snyd med moms med mere

Busvognmændenes organisation Dansk PersonTransport var med på sidelinjen, ligesom en række af foreningens medlemmer befordrede de gæster, der pludselig stod uden transport.

Aktionen blev fulgt tæt af både TV2 og TV2News, der var vidne til, at 3F'erne både placerede et køretøj ved ind- og udkørslen til pladsen, så de udenlandske busser hverken kunne komme til eller fra parkeringspladsen.

Interessen for aktionen blev også delt af politiet. De udenlandske chauffører fik undervejs også besøg af to betjente, der gav sig til at kontrollere de fem udenlandske busser, der holdt indespærret på pladsen.

Bo Weye, faglig konsulent hos 3F Københavns Chauffører peger på, at aktionen var en succes og glæder sig over, at alle de påvirkede turister kunne komme sikkert videre.

- Jeg synes, at aktionen gik rigtig godt. Vi er tilhængere af, at man som EU-borger har ret til at arbejde i andre EU-lande. Med aktionen fik vi dog sendt et stærkt signal om, at det skal foregå på lige vilkår. Det var samtidig vigtigt for os at få viderebefordret de gæster, som sad fast i de udenlandske turistbusser, og sendt dem videre på fredelig vis i en dansk bus. Det er vognmændene, og ikke turisterne, der skal straffes, siger Bo Weye.

Du kan automatisk få
Magasinet Bus

hver gang det udkommer
direkte i den indbakke

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

Det er ganske uforpligtende
og uden omkostninger

Rejsebureau introducerer charterrejse med tog gennem Europa

Spies Rejser præsenterer sin første klimavenlige charterrejse med tog til Davos i de schweiziske alper. Rejsen starter med en godt 19 timers togtur gennem Tyskland og frem til den schweiziske by Davos, hvor man kan tilbringe fem dage medeksempelvis vandreture i bjergene, muligheder for vandsport og indkvartering på firestjernet hotel

- Vi har lyttet til klimadebatten og er glade for at nu kunne tilbyde et klimavenligt rejsealternativ til vores gæster, siger Jan Vendelbo, der er administrerende direktør for Spies.

- Togrejsen er den første af sin slags og er en del af det kontinuerlige og omfattende bæredygtighedsarbejde i Spies, hvor vi blandt andet er først med at klimakompensere samtlige flyrejser for vores gæster, siger han videre.

Togrejsen er som en klassisk pakkerejse med alle fordele og garantier - og komplet med guider, som allerede på turen til alperne fortæller om områderne, toget kører igennem og de oplevelser, der venter på destinationen.

Rejsen til Davos, som er Europas højst beliggende by 1.560 meter over havet i Schweiz, er en vandreferie med ture på alle niveauer vandring, blandt andet langs Silvretta-gletsjeren og byder derudover andre muligheder for at være aktiv - eksempelvis for cykling i bjergene eller padle kajak eller SUP på søen.

Davos har en historie som en berømt kursted, og har gennem årene tiltrukket mange, der søgte byens rene luft. I dag er Davos især kendt for World Economic Forum, hvor mange toppolitikere og kendte skikkelser deltager.

Rejsen er arrangeret i samarbejde med Systrar i Bergen, som er en outdoor-virksomhed, der blev startet i 2015 i de italienske alper.

Priseksempel på togrejse til Davos med Spies:

- Afrejse: 8/9
- Hjemkomst: 15/9
- Ophold og vandring: 9/9-14/9
- Pris fra 11.995 kroner pr. person
- Pris er pr. person i kupé med 6 senge med tæpper og puder i liggevogn.

Rejsen inkluderer:

- Rejse med tog t/r fra København
- 5 overnatninger i dobbeltværelse på Morgenmad
- Vandreguider fra Systrar i Bergen
- Vandring ifølge program

Vejdirektoratet melder om sommerferietravle lørdage med kø-risiko

Fredag 28. juni begynder skolernes sommerferie. Det betyder også øget pres på vejene i weekenderne. Vejdirektoratet har udsendt en oversigt, hvor man kan se de mest belastede veje - og hvornår der er størst risiko for kø-kørsel

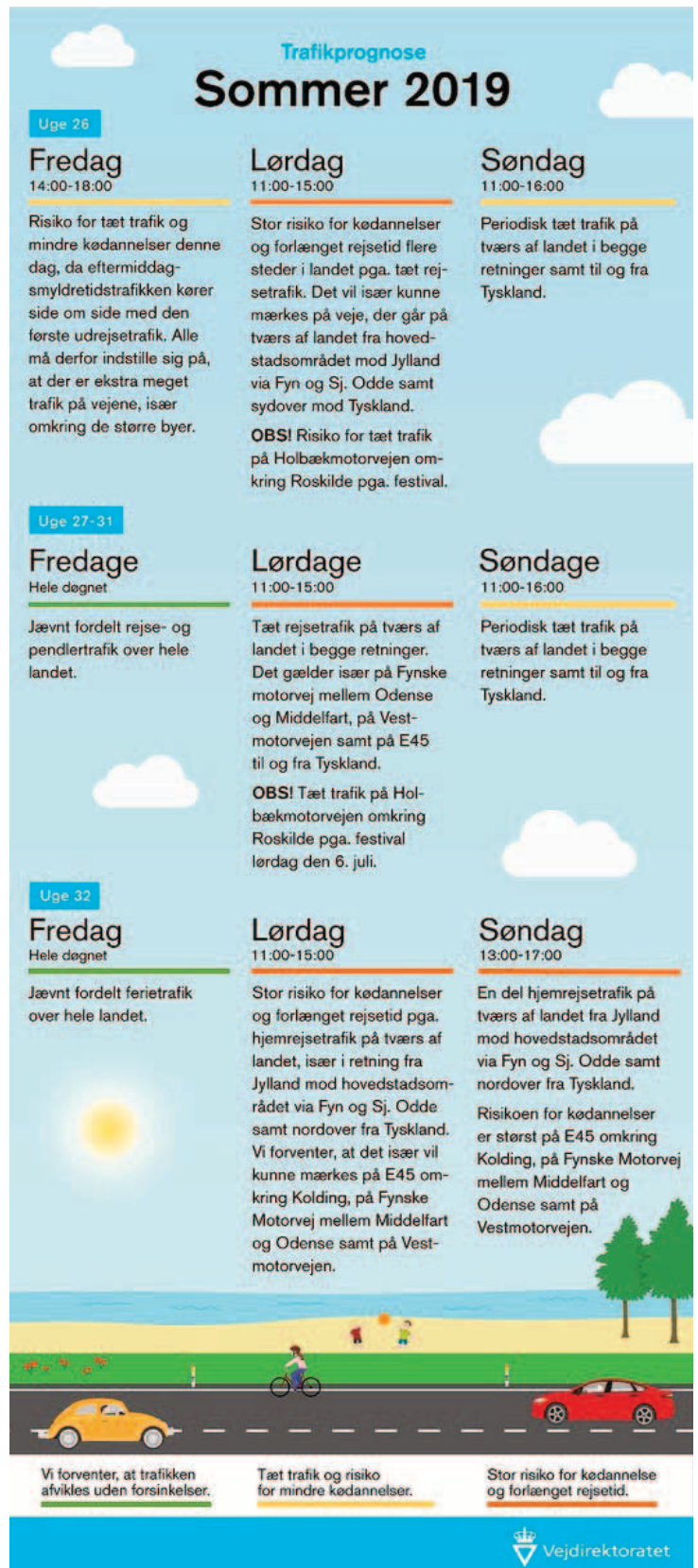
Vejdirektoratet peger på, at hvis man skal ud på vejene i løbet af weekenden, skal man forberede sig på tæt trafik og risiko for køer, især lørdag eftermiddag.

Det skyldes i høj grad, at lørdag ofte er skiftedag i sommerhusene, hvilket medfører ekstra mange biler i og omkring sommerhusområderne, især langs den jyske vestkyst, ved Skagen og i Nordsjælland.

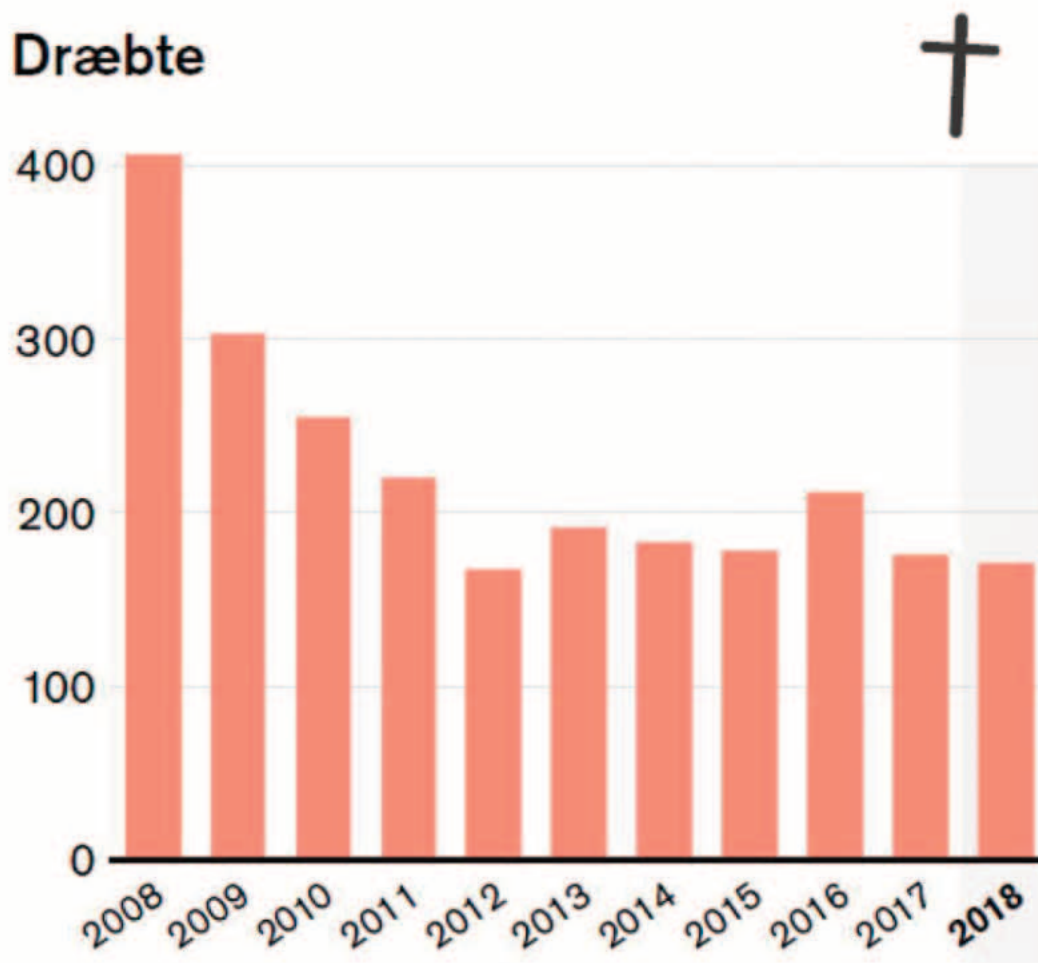
Søndagene vil dog også være travle, da det typiske mønster for sommerferien er, at der er mest rejsetrafik i weekenderne, især på hovedfærdselsårene på tværs af landet mellem hovedstadsområdet og Jylland samt til og fra Tyskland.

Til gengæld vil de pendlere, der ikke holder ferie, kunne nyde uvant megen plads på vejene. I hverdage fra uge 27-32 forventer Vejdirektoratet færre biler og kortere rejsetid i myldretiderne. Mange trafikanter vil derfor kunne komme hurtigere på arbejde og hurtigere hjem igen - end normalt.

Interesserede kan læse Vejdirektoratets samlede sommertrafikprognose [her](#):







171 mennesker mistede livet på vejene i 2018

Vejdirektoratet har offentliggjort de endelige ulykkestal for 2018. Tallene viser, at 171 mennesker mistede livet i ulykker på veje og gader sidste år. Det er det næstlaveste tal, siden Vejdirektoratet begyndte at føre statistik på området. I 2018 har Vejdirektoratet registreret 12.680 trafikulykker. Det svarer til lige under 35 ulykker dagligt. I 77 procent af ulykkerne var der alene tale om materiel skade, mens der i 23 procent af ulykkerne også var tale om personskader.

Ifølge Vejdirektoratet kan en forklaring på de færre dræbte blandt andet være bedre indretning af vejene, hastighedskontrol og mere sikre biler, som gør ulykkerne mindre alvorlige.

Ifølge opgørelsen - Trafikulykker for året 2018 - har faldet i dræbte og tilskadekomne især været stort blandt børn og unge i alderen 0-24 år. Fra 2008 til 2018 er antallet af børn og unge, der blev dræbt eller kom til skade i trafikken, faldet med 62 procent, mens antallet af dræbte og tilskadekomne over 24 år er faldet med 36 procent.

Næsten halvdelen af de børn i alderen 0-14 år, som blev dræbt eller kom til skade i trafikken i 2018, var passagerer i

Trafiksikkerhed

en bil, og knap en tredjedel var fodgængere. Næsten halvdelen af de 15-17-årige, som blev dræbt eller kom til skade i trafikken i 2018, kørte på knallert, og næsten to tredjedele af de 18-24-årige kørte i personbil, varebil eller på motorcykel.

Flere cyklister kom til skade i 2018

Udviklingen har generelt været bedst for bilisterne. Over de seneste 11 år er andelen af dræbte og tilskadekomne bilister blevet mindre, mens cyklister og fodgængere udgør en større andel end tidligere.

893 cyklister kom til skade i 2018, og 28 mistede livet. Antallet af dræbte cyklister er på niveau med de seneste år, mens der er sket en stigning i antallet af tilskadekomne cyklister i 2018. Tidligere er ca. 800 cyklister årligt blevet dræbt eller er kommet til skade.

Der er sket en stigning i antallet af dræbte og tilskadekomne på el-cykel. El-cyklen er først blevet udbredt inden for de senere år, men i 2018 var el-cykler indblandet i ca. 10 procent af alle ulykker med tilskadekomne cyklister. Stigningen skyldes især, at der bliver kørt mere på el-cykel.

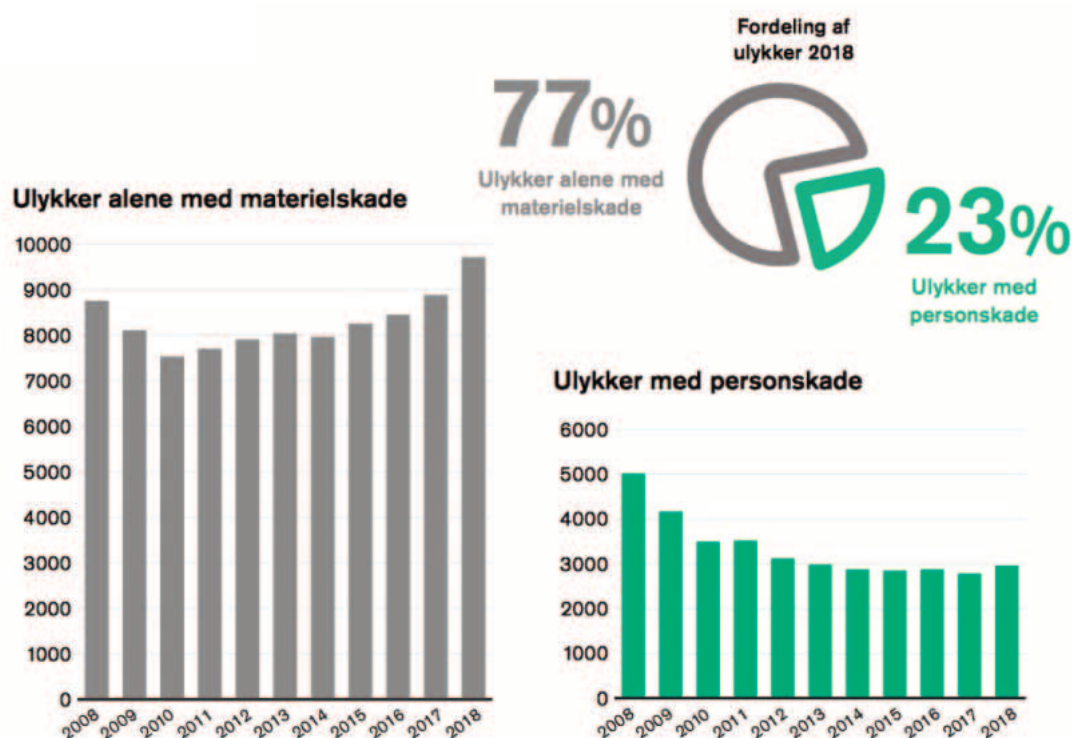
Færre dræbte - flere tilskadekomne

Tallene viser også, at 1.862 personer kom alvorligt til skade i en trafikulykke. Det er det højeste antal siden 2013, hvor 1.891 personer kom alvorligt til skade.

Ifølge Europa Kommissionens foreløbige ulykkestal for alle EU-lande er Danmark det land med næstfærrest trafikdræbte pr. indbygger i EU. Kun Storbritannien havde færre trafikdræbte pr. indbygger end Danmark i 2018.

Opgørelsen viser også, at antallet af ulykker, hvor der alene er tale om materiel skader har været stigende siden 2010, hvor der var omkring 7.500 ulykker i denne kategori. I 2018 var antallet omkring 9.700.

Ser man på antal ulykker pr. kørte kilometer har antallet af ulykker været faldende siden omkring 1970.





Opgørelse:

Hver tredje alvorligt tilskadekomne er en cyklist

Sidste år steg antallet af dræbte og tilskadekomne cyklister til det højeste niveau i over 10 år. De nyeste ulykkestal fra Vejdirektoratet viser, at antallet af dræbte cyklister er steget fra 27 i 2017 til 28 i 2018. En kampagne fra Rådet for Sikker Trafik og 66 kommuner skal få flere cyklister og bilister til at være ekstra opmærksomme i kryds, hvor de fleste alvorlige cykelulykker sker

Opgørelsen fra Vejdirektoratet viser også, at antallet af alvorligt tilskadekomne cyklister er steget fra 475 personer i 2017 til 580 personer i 2018. Det betyder, at når man ser på alle alvorligt tilskadekomne trafikanter i 2018, så var næsten hver tredje af dem en cyklist. Det er samtidig det højeste antal alvorligt tilskadekomne cyklister i over 10 år.

En tidligere undersøgelse af cykelulykker viser, at det særligt er i kryds, at cyklisterne er i risikozonen for at ende i en alvorlig ulykke. I perioden 2013-2017 blev 1.817 cyklister dræbt eller kom alvorligt til skade i krydsulykker i Danmark, og det svarer til, at to ud af tre alvorlige cyklistulykker sker i kryds.

- Kryds er særligt farlige for cyklisterne, og ulykkerne kan have alvorlige og langvarige konsekvenser. Hvis en bilist og en cyklist kører sammen, er det klart, at det typisk er cyklisten, der går værst ud over, men det er samtidig de fleste bilisters store frygt at ramme en cyklist. Derfor er der god grund til at være ekstra opmærksomme på hinanden, når bilisters og cyklisters veje krydser hinanden, siger Liv Knoblauch Kofoed-Jensen, der er seniorprojektleder i Rådet for Sikker Trafik.

Rådet for Sikker Trafik og 66 af landets kommuner vil fra i de kommende tre uger minde både bilister og cyklister om at orientere sig bedre i kryds. Det sker med kampagnen "Brug 2 sek. mere". Mange ulykker kan sandsynligvis undgås, hvis begge parter orienterer sig bedre i kryds. Da stigningen i antallet af dræbte og alvorligt tilskadede cyklister bekymrer Cyklistforbundet, bakker forbundet op om kampagnen, som skal hjælpe både bilister og cyklister til at køre sikkert gennem kryds.

Gode råd til at undgå krydsulykker:

To ud af tre alvorlige ulykker med cyklister sker i kryds. De fleste kunne have været undgået, hvis blot bilist og cyklist havde orienteret sig bedre.

Gode råd til cyklister:

- Brug 2 sek. mere på at orientere dig grundigt i kryds og ved sideveje.
- Vær opmærksom på højresvingende biler bagfra og venstresvingende biler forfra.
- Gode råd til bilisterne
- Brug 2 sek. mere på at orientere dig grundigt i kryds og ved sideveje.
- Vær opmærksom på cyklister, når du skal svinge til højre eller venstre.

Fakta om cykelulykker:

Flere dræbte og tilskadede cyklister fra 2017-2018 (kilde: Vejdirektoratet):

2017:

Dræbte cyklister: 27
Alvorligt tilskadede cyklister: 475
Lettere tilskadede cyklister: 291

2018:

Dræbte cyklister: 28
Alvorligt tilskadede cyklister: 580
Lettere tilskadede cyklister: 313

Fakta om cyklister i krydsulykker:

- I alt blev 85 cyklister dræbt, og 1732 kom alvorligt til skade i en krydsulykke fra 2013-2017. De fleste ulykker kunne have været undgået, hvis parterne blot havde orienteret sig bedre.
- De alvorligste ulykker sker typisk, når en bil skal svinge til højre eller venstre og overser en cyklist, der skal lige ud. Ulykkerne sker oftest i myldretiden og rammer både mænd og kvinder i alle aldre.

Færdselsstyrelsen har trukket lod om taxitilladelser for sjette gang

Forud for den sjette lodtrækning om nye taxi-tilladelser modtog Færdselsstyrelsen ansøgninger fra 2.556 virksomheder om i alt 44.174 tilladelser. Efterfølgende har Færdselsstyrelsen givet 125 tilladelser, mens der er sat 100 ansøgninger ud til ventelisten. Et hurtigt opslag i cvr-registeret viser, at en del af tilladelserne er givet til selskaber med samme ejer. To af ejerne har hver registreret over 800 IVS-selskaber

Den sjette lodtrækning foregik på samme måde som de forrige lodtrækninger - elektronisk og af en ekstern statsautoriseret revisor. Ved lodtrækningen har det også været et krav for deltagelsen, at ansøgeren forud for lodtrækningen kunne dokumentere, at kravet til egenkapital til det ansøgte antal tilladelser var opfyldt.

Ud over de 125 tilladelser er der også udtrukket 100 ansøgninger til ventelisten. Ansøgningerne på ventelisten vil blive aktiveret, hvis:

- en eller flere af de udtrukne ansøgninger bliver trukket tilbage
- en eller flere af de udtrukne virksomheder ikke opfylder de krav, der er fastsat i taxilovgivningen

Alle ansøgere vil inden for en uge modtage en mail fra Færdselsstyrelsen om resultatet. Herefter begynder styrelsen at behandle de udtrukne ansøgninger. Det er forventet, at ansøgningerne er færdigbehandlet inden for otte uger.

Mandag 1. juli træder en lovændring i kraft. Det betyder, at der i forbindelse med de kvartalsvise lodtrækninger af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport reserveres op til 50 tilladelser til ansøgere, som vil anvende tilladelsen til kørsel med en nulemissionsbil.

Den syvende lodtrækning er planlagt til at finde sted 29. august i år. Ansøgningsperioden er planmæssig fastsat til 1. juli - 18. august. På grund af lovændringen forventer Færdselsstyrelsen, at der vil være ændringer til ansøgningsprocessen. Der kan derfor også være mindre ændringer til ansøgningsperioden og datoen for afholdelse af næste lodtrækning.

Ændringer vil fremgå af www.taxilov.dk.

Interesserede kan se, hvem der har fået de 125 tilladelser ved den sjette lodtrækning **her**:

Ventelisten kan ses **her**:



Taxichauffør blev slået af ukendt mand

Natten til fredag 21. juni kontaktede en 23-årig mandlig taxichauffør politiet og forklarede, at han var blevet udsat for et overfald på taxiholdepladsen ved Vestergade i Aarhus. Ifølge chaufføren var en meget påvirket mand kommet hen til ham omkring klokken 2.30. Manden var aggressiv og mente, at chaufføren skyldte 150 kroner for en flaske vodka

Pludseligt begyndte den fremmede mand at slå og sparke løs på taxichaufføren. Chaufførens kolleger kom til undsætning og forsøgte at tilbageholde gerningsmanden, men det lykkedes ham at løbe væk fra stedet. Den 23-årige mand fik umiddelbart kun knubs og mindre skader af overfaldet.

Gerningsmanden beskrives som:

- Østafrikansk af udseende, sort hud
- 25-30 år
- 185-190 cm
- Kort, sort hår
- Talte dansk med accent
- Iført sort jakke, hvid bluse og mørke bukser

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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



- Jeg glæder mig til at byde Struer-Thyholm Taxa velkommen i Dantaxi, siger direktør for Dantaxi Jylland, John Vanggaard.

Lokalt taxiselskab bliver en del af Dantaxi

For en måned siden blev Struer-Thyholm Taxa solgt til Brian Bjerg fra Harboøre Taxi og Inger Terkildsen fra Kalø Taxi på Djursland. Nu meddeler de nye ejere, at de ni taxi-vogne i Struer-Thyholm Taxa bliver en del af Danmarks største taxiselskab Dantaxi. Samtidig indføres døgnbetjent taxiservice. Ønsker man en taxi i området, kan man fra fredag 21. juni ringe hele døgnet til det nye nummer 88 70 06 00 eller downloade MOOVE-app'en

Med Struer-Thyholm Taxa, som en del af Dantaxi, styrkes den lokaletaxikørsel i området. Det fastslår en af Struer-Thyholm Taxa's nye ejere Inger Terkildsen.

- Det har været naturligt for os at søge en aftale med Dantaxi. Det er vores vurdering, at vi har taget det bedste valg for vores kunder ved at Struer-Thyholm Taxa nu kører med Dantaxi's logo. Nu kan vi samarbejde med kollegaerne i Harboøre, Thisted, Mors og Skive. Byer, hvor Dantaxi allerede i dag er repræsenteret. Det giver en bedre udnyttelse af vognene til gavn for kunder og miljø. Ligesom vi kan styrke de lokale vognmænds økonomi ved i fællesskab at byde på store kørselsopgaver. Sidst men ikke mindst indfører vi nu udvidet betjening, så kunderne i alle døgnets 24 timer kan få fat i en taxi i Struer og Thyholm, siger hun.

Struer-Thyholm indgår i omfattende taxisamarbejde

I forbindelse med skiftet til Dantaxi, har det ikke været muligt for Struer-Thyholm Taxa at beholde deres hidtidige telefonnummer.

Taxi-kørsel

Inger Terkildsen ærgrer sig kun over, at det ikke har været muligt, at få telefonnummeret med over, men tror ikke, at kunderne ellers vil mærke så meget til skiftet.

- I fællesskab med chaufførerne vil jeg gøre alt, hvad jeg kan for, at alle vores kunder fortsat kan føle sig godt tilpas. Vi er, og vil fortsat være, en del af lokalsamfundet. Døgnservice og deltagelse i et stort landsdækkende samarbejde vil betyde en udvikling af Struer-Thyholm Taxa og bestemt ikke en afvikling, påpeger Inger Terkildsen.

Med indkølsen i Dantaxi skal kunderne hos Struer-Thyholm Taxa i stedet vænne sig til et nyt direkte nummer 88 70 06 00 eller benytte det landsdækkende nummer 4x48. Bestilling kan også ske med MOOVE taxi-app'en. Telefonopkald svares af telefonpersonale i Dantaxi's kundecenter i Aalborg.

- Jeg glæder mig til at byde Struer-Thyholm Taxa velkommen i Dantaxi, siger direktør for Dantaxi Jylland, John Vanggaard.

- Vores personale håndterer i forvejen en betydelig del af taxikørslen i Jylland, og vi ser frem også at betjene kunderne i Struer og Thyholm. Vognene fra Struer og Thyholm kommer til at indgå i vores omfattende samarbejde, hvor 500 taxier hjælper hinanden på kryds og tværs af de tidligere køreområder, siger han videre.

Inger Terkildsen ærgrer sig kun over, at det ikke har været muligt, at få telefonnummeret med over, men tror ikke, at kunderne ellers vil mærke så meget til skiftet.

I fællesskab med chaufførerne vil jeg gøre alt hvad jeg kan for, at alle vores kunder fortsat kan føle sig godt tilpas. Vi er, og vil fortsat være, en del af lokalsamfundet. Døgnservice og deltagelse i et stort landsdækkende samarbejde vil betyde en udvikling af Struer-Thyholm Taxa og bestemt ikke en afvikling, siger Inger Terkildsen.

Om Struer-Thyholm Taxa:

Struer-Thyholm Taxa blev dannet af lokale taxivognmænd i 2014. I 2018 indgik selskabet en aftale med taxiselskabet 4x27. I maj 2019 blev Struer-Thyholm Taxa solgt til Brian Bjerg fra Harbøre Taxi og Inger Terkildsen fra Kalø Taxi på Djursland. Harbøre Taxi og Kalø Taxi er i forvejen tilsluttet Dantaxi.

Om Dantaxi:

En stor del af taxikørslen i Jylland koordineres fra Dantaxi's kundecenter i Aalborg. Her betjener de 45 administrative medarbejdere 500 taxier i det jyske område. Dantaxi udfører taxikørsel i de fleste større byer og i mange landdistrikter. Selskabets hovedkontor er beliggende i Virum, København. Selskabet står bag den landsdækkende taxi-app MOOVE, og har på landsplan over 1.750 taxier tilsluttet.



Højhastighedsbanen mellem København og Ringsted er åbnet

I ly af valgkampen op til folketingsvalget 5. juni kunne Banedanmark nærmest ubemærket åbne den første højhastighedsbane i Danmark. Den skal fremover lægge skinner til tog mellem København og Ringsted

Den officielle åbning skete onsdag 29. maj, hvor H.K.H. Kronprinsen åbnede den nye banestrækning mellem København og Ringsted. Tager man et kig i rejseplanen.dk, kan man se, at banen er taget i daglig brug, så man kan køre med regionaltog mellem Ringsted, Køge og København. Rejsen tager 42 minutter med stop undervejs på Køge Nord Station og Ny Ellebjerg Station.

Den nye bane, der for ni år siden blot fremstod som en linje på et kort og et navn i en række rapporter, er 60 kilometer lang og får stor betydning for togdriften. Den nye bane er bygget til kørsel med 250 km/t og kommer til at binde Sjælland og resten af Danmark bedre sammen og vil give pendlerne i hele landet en bedre jernbane og kortere rejsetider. Samtidig aflaster banen den meget trafikerede strækning mellem København og Roskilde.

På sporet

- Den nye bane København-Ringsted udvider kapaciteten på jernbanen betydeligt. Den gør jernbanen til og fra København mere effektiv og mere robust. Vi får med den nye bane mulighed for en meget bedre køreplan, flere tog og færre forsinkelser. Alt sammen til gavn for passagererne, siger Per Jacobsen, der er administrerende direktør i Banedanmark.

Køge Nord Station

Med åbningen af nye bane København-Ringsted har Banedanmark også åbnet den nye Køge Nord Station, der giver pendlerne fra såvel Køge og omegn som fra resten af Sjælland bedre muligheder for at stige på den kollektive transport.

- Stationen bliver en ny port til København og et vigtigt skridt på vejen for de omkring 8.000 daglige brugere, som stationen får på sigt. Med sit spektakulære design bliver stationens 225 meter lange gangbro ikke kun et vartegn for Den nye bane og for Køge, men også et markant vartegn for grøn mobilitet, siger Jette Aagaard, der er projektdirektør i Den nye bane København-Ringsted.

Ud over regional- og fjerntog vil stationen også blive betjent af S-tog, så man kan skifte til de hurtigere fjerntog, hvis man skal til København. Den nye station i Køge har også et stort parkér og rejs-anlægget, som gør enkelt for pendlere at stille deres bil ved stationen og fortsætte rejsen med tog.

Når Banedanmark i 2021 kan åbne for fjerntog fra Næstved over Køge Nord til København er der mulighed for kortere rejsetid fra hele Sydsjælland og Lolland-Falster. Den nye Bane København-Ringsted er samtidig del af en større opgradering af jernbanen på Sjælland og Lolland-Falster, så banen bliver en vigtig del af fremtidens fleksible transportsystem. Ringsted-Femern Banen er i fuld gang med at blive anlagt, så den er klar til den kommende faste forbindelse over Femern Bælt, og Banedanmark har hastighedsopgraderet og elektrificeret banen mellem Køge Nord og Næstved.

I de kommende år kommer også et nyt signalsystem, ligesom jernbanen til Holbæk og siden til Kalundborg bliver elektrificeret. Alt sammen er det med til at give passagererne kortere rejsetid, flere rejsemuligheder færre fejl, forsinkelser og aflysninger.

Fakta om Den nye bane København-Ringsted:

- Bygherre: Banedanmark
- Byggeår: 2010-2019
- Pris: 10 milliarder kroner
- Længde: ca. 60 km
- Maksimal hastighed: 250 km/t
- Nye stationer: Køge Nord Station



Panelet under Ystad Havns paneldebat på Folkemødet 14. juni. Fra venstre: Kristina Bendz, formand for kommunalbestyrelsen i Ystad, Christoffer Greenfort, chefkonsulent i Dansk Erhverv Transport, Ann Hartl, formand for Bornholms Passagerforening, Björn Boström, adm. direktør i Ystad Havn og Lennart Andersson, regionsdirektør for Trafikverket Syd.

Svensk færgehavn: Alternativ finansiering kan styrke tilgængeligheden til Bornholm

Ved årets udgave af Folkemødet satte Ystad Havn fokus på de grænseoverskridende udfordringer omkring tilgængeligheden til Ystad og Bornholm. Her blev der indgået aftale om øget dialog mellem Danmark og Sverige om finansieringen af forbedret infrastruktur

Der skal alternativ finansiering til at forbedre kapaciteten af vej E65 mellem Malmø og Ystad, som også er danskerne bindeled til Bornholm. Det er konklusionen efter en række møder og debatter på årets Folkemøde, hvor Ystad Havn blandt andet gav et indblik i den nuværende situation omkring E65. Indsatsen resulterede i en stribe konkrete forslag til, hvordan et grænseoverskridende samarbejde om finansieringen kan se ud.

Situationen i dag er, at chikaner, hastighedsbegrænsninger og generel underkapacitet på den befærdede vej E65 skaber kødannelse mellem Malmø og Ystad. Situationen har længe været til gene for bilister på strækningen - herun-

Faste forbindelser

der for de mange danskere, der hver dag rejser til Bornholm via Ystad. Derfor benyttede Ystad Havn Folkemødet som anledning til at finde grænseoverskridende løsninger på en dansk problematik på svensk jord.

- Folkemødet var en oplagt mulighed for at få talt ansigt til ansigt med de relevante danske beslutningstagere om vores fælles udfordringer. Og ikke mindst var det en anledning til at finde løsninger i fællesskab. Kontakten er etableret, og de første tanker og ideer er drøftet, siger administrerende direktør i Ystad Havn, Björn Boström.

Det var særligt paneldebatten med deltagelse fra svenske Trafikverket, Dansk Erhverv, Ystad Kommune og Bornholms Passagerforening, der kastede konkrete samarbejdsforslag af sig. Her var der bred enighed om at styrke den gensidige dialog omkring finansieringen af en udvidelse af E65. Og der skal tænkes i alternative retninger for at lykkes.

- Forskellige løsningsmuligheder har været i spil, og nu skal vi sammen arbejde på at finde den nødvendige finansiering. Strategien har i første omgang været at informere om situationen - herunder den økonomiske - og på den baggrund opfordre til samarbejde. Det er lykkedes, og vi ser frem til det videre forløb og samarbejdet på tværs, siger Björn Boström.

E65 mellem Ystad og Malmø er i dag en delvis 1+1-vej, og flere steder er hastighedsbegrænsningen 30 km/t.

Om Ystad Havn:

- Ystad Havn er ejet af Ystad Kommune. Ystad Havn, der har daglig færgetrafik til Polen og Bornholm, er den tredjestørste færgepassagerhavn, den femte største set på det samlede antal skibsbesøg og den ellefte største, når det gælder den samlede godsstrøm gennem havnen
- Ystad Havn har en vision om at være en fremsynet, bæredygtig havn for kundernes, byens og regionens udvikling





Færgerute over Skagerak fylder 40 år

For 40 år siden sejlede Stena Line's færge »Stena Saga« de første passagerer mellem Frederikshavn og Oslo. Siden har færgeruten over Skagerrak mellem Norge og Danmark udviklet sig til at være en populær rute med omkring 500.000 passagerer årligt

Sørejsen forbi Skagen og gennem Oslofjorden til den norske hovedstad styrkede også tilgængeligheden til Norge for tyske og hollandske rejsende.

- I fire årtier har vi skabt ferieminder for tusindvis af rejsende på linjen mellem Frederikshavn og Oslo, og det er vi meget stolte af. Vi glæder os til at skabe nye minder i årene frem, hvor vi fortsat holder fokus på at sikre de bedst mulige rammer for transport af passagerer og gods mellem Danmark og Norge, siger liniechef i Stena Line, Johan Edelman.

Flydende forbindelser

Siden premieren i 1979 har tre færger sejlet ruten mellem Frederikshavn og Oslo - alle med navnet Saga. Færgeren, der i dag sejler ruten, kan have op til 2.000 passagerer med ombord og har sejlet turen siden 1994. Hvert år krydser op mod en halv million passagerer Skagerrak ombord på Saga - heraf tegner nordmændene sig for to tredjedele af de rejsende.

40 år efter ruteåbningen er det fortsat god mad, dans og shopping, der venter de gæster, der sejler med Stena Saga. De senere år er konceptet udbygget med party-både og underholdning i weekenderne, og ændringerne har trukket nye og yngre gæster til passagerskaren. Desuden er "Børnenes båd" med trylleshows, trylleskole og piratshow populært blandt børnefamilier på begge sider af Skagerrak.

De senere år har Stena Line investeret millioner af kroner i fremtidssikring af Stena Saga. I januar 2019 blev Stena Line det første rederi til at tilslutte sig landstrøm på Vippetangen i Oslo Havn. Tiltaget bidrager til en årlig minimering af CO2-udslippet på 1.400 ton, hvilket svarer til, at 1.300 biler forsvandt fra vejene. Inklusiv Stena Saga bliver 14 af rederiets 38 europæiske fartøjer tilsluttet grøn energi, når de er i havn.

Til september udvider Stena Line konceptet ombord på Saga, når rederiet åbner et flydende conferencecenter på færgelinien mellem Danmark og Norge.

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



Fra venstre Henrik Rasmussen (Vallensbæk), Steen Christiansen (Albertslund), Sophie Hæstorp Andersen (Region Hovedstaden), John Engelhardt (Glostrup), Trine Græse (Gladsaxe), Thomas Gyldal Petersen (Herlev) og Erik Nielsen (Rødovre). Repræsentanter fra Hovedstadens Letbanes øvrige ejerkommuner, Ishøj, Brøndby, Lyngby-Taarbæk, Hvidovre og Høje-Taastrup, var forhindret i at deltage i arrangementet. (Foto: Hovedstadens Letbane/Ditte Valente).

Flere spadestik blev det første

Seks borgmestre og regionrådsformanden foretog i sidste uge sammen det første spadestik på Hovedstadens Letbanes nye kontrol- og vedligeholdelsescenter i Glostrup. Dermed satte de officielt byggeriet af Hovedstadens Letbane i gang

Med spadesticket markerede parterne bag projektet, at byggeriet af den kommende letbane langs Ring 3 i Hovedstadsområdet for alvor er gået i gang, selvom man flere steder allerede har kunnet mærke de forberedende arbejder flere steder langs letbanestrækningen.

- Efter mange års arbejde på tværs af kommuner og regionen går vi nu endelig ind i en fase, hvor arbejdet med den kommende letbane bliver mere synligt. Det er både spændende og dejligt, at vi nu er nået så langt med et projekt, som kommer til at hjælpe mennesker i det daglige, lette trængslen og binde hovedstadsområdet bedre sammen, sagde Trine Græse (S), der er formand for letbanens Borgmesterforum og borgmester i Gladsaxe Kommune.

Sammen med fem andre borgmestre og regionsrådsformand Sophie Hæstorp Andersen satte hun spaderne i jorden til letbanens nye kontrol- og vedligeholdelsescenter, som ligger cirka midt på letbanestrækningen.

- Letbanen bliver en vigtig brik i at udvikle et stærkt hovedstadsområde for alle og sikre gode transportmuligheder på tværs af regionen. Det er det største infrastrukturprojekt, siden S-toget blev anlagt i 1960'erne. Derfor er det med stor glæde, at vi i dag efter seks års hårdt arbejde sætter spaderne i jorden, sagde regionsrådsformand Sophie Hæstorp Andersen (S).

Togene overnatter i Glostrup

På det kommende kontrol- og vedligeholdelsescenter skal letbanetogene fremover vaskes, vedligeholdes og "overnatte".

Det er entreprenøren CG Jensen, som står for byggeriet, som snart vil rejse sig på grunden i Glostrup. Det glæder borgmester i Glostrup Kommune, John Engelhardt.

- Det er ingen hemmelighed, at vi her i Glostrup er meget begejstrede over letbaneprojektet. Vi ser letbanen som en vigtig dynamo for udviklingen af vores kommune, sagde John Engelhardt, da han bød velkommen til dagens arrangement.

Ud over CG Jensen arbejder Aarsleff, M. J. Eriksson, Siemens Mobility og Aarsleff Rail samt Metro Service på projektet.

På store dele af letbanestrækningen er arbejdet med at omlægge rør og ledninger samt at gøre plads til letbanen allerede i gang.

Der er eksempelvis bygget en ny fodgængertunnel under S-togssporene ved Buddinge Station, og i Brøndby har man placeret en ny sti-bro over København-Ringsted-banen, så cyklister og gående i fremtiden kan krydse jernbanen, når letbanen og biltrafikken overtager den nuværende bro.

Gode løsninger for borgerne

Byggeriet vil blive mere og mere synligt for omgivelserne i den kommende tid, og det kræver en særlig indsats, mener den nyvalgte bestyrelsesformand for Hovedstadens Letbane, Jakob Thomsen.

- Vi vil gøre os umage for at gennemføre projektet som planlagt, hvad angår tid, økonomi og kvalitet, og vi vil gøre os umage for at holde arbejdsmiljøfanen højt. Der vil være svære perioder undervejs, men vi skal arbejde efter det fælles sigte - at finde de bedste løsninger for borgerne, sagde han i sin tale.

Hovedstadens Letbane skal efter planen køre ud på sin første tur i 2025.

Fakta om Hovedstadens Letbane:

- Hovedstadens Letbane skal gå mellem Ishøj og Lundtofte nord for Lyngby
- Letbanen strækker sig over 28 kilometer og stopper ved 29 stationer undervejs
- Letbanen ventes at skulle betjene 13-14 millioner passagerer om året. Til sammenligning rejser ca. 10 millioner passagerer om året med Kystbanen
- Passagererne kan skifte til S-tog på seks af de kommende letbanestationer - Ishøj, Vallensbæk, Glostrup, Herlev, Buddinge og Lyngby
- Ejerkredsen bag Hovedstadens Letbane er Region Hovedstaden, Ishøj Kommune, Vallensbæk Kommune, Brøndby Kommune, Glostrup Kommune, Albertslund Kommune, Rødovre Kommune, Herlev Kommune, Gladsaxe Kommune, Lyngby-Taarbæk Kommune, Hvidovre Kommune og Høje-Taastrup Kommune
- Letbanen skal anlægges af de danske entreprenører Aarsleff, CG Jensen og M.J. Eriksson. Transportsystemet (tog og jernbaneinfrastruktur) leveres af Siemens Mobility og Aarsleff Rail, og drift og vedligehold skal varetages af Metro Service

Magasinet Bus

Onsdag 29. maj 2019 - nummer 5 - 7. årgang

Reportage fra Tyskland:

Den elektriske fremtid er ankommet med busser

Læs mere side 16 - 23

Svensk taxi-selskab køber op i Danmark

Læs mere side 32

Letbanens skæb i Grenaa blev ikke så festlig

Læs mere side 41

Hydrogasselskab lancerer brinttaxier i København

Læs mere side 34 - 35

Bus-selskab tjekker dagligt sikkerheden

Læs mere side 44

Cityringen bliver
to måneder forsinket
Læs mere side 42

Gik du glip af Magasinet Bus 5 - 2019?
Så hent det her!