

# Magasinet Bus

Tirsdag 29. maj 2018 - nummer 5 - 6. årgang

Busvognmand i Silkeborg:

## De hvide silkebusser er hjertebarnet

Læs mere side 36 - 42

Aarhus Sporveje  
indsætter

fire el-busser

Læs mere side 24

Ny kommentar fra kantsenen:

## Hvor standser bussen

Læs mere side 22 - 23

## Fynsk kommune vil selv udbyde specialkørsel

Læs mere side 18

Brugerne er glade for Letbanen i Aarhus

Læs mere side 74

Vognmænd vil sælge  
det største taxiselskab

Læs mere side 60

Busselskab i Hjørring  
er gået konkurs

Læs mere side 50

# Fremtiden har mange løsninger - og udfordringer

I sidste uge havde Volvo Busser inviteret til præsentation af nye turistbusser. Vi lader turistbusserne holde og vente til næste nummer af Magasinet Bus og vil her på denne plads lade os inspirere af noget af det andet, Volvo Busser viste frem. Det handler om de mange finurlige løsninger, som dagens kommunikationssystemer åbner for, når idéudviklerne får øje på de forskellige muligheder.

Noget af det, der er på vej på området for it til transport, er sammenkobling af køretøjer. Platooning bliver det kaldt, og de fleste tænker nok på lastvognstog, der kører på motorvejene tæt på hinanden, hvor den forreste fungerer som førerhund. Men dagens computerkraft og GPS-systemernes nøjagtighed åbner også for sammenkobling af busser, der kører ad særlige busbaner i byerne. Her vil en chauffør i den forreste bus kunne styre en række busser, der er koblet tæt sammen med en elektronisk krog. Når behovet er mindst, kører han bare med sin forvogn, og efter hånden, som behovet for kapacitet stiger, kan han koble en ny bus på som påhængsvogn. Først én, så flere.

Et andet perspektiv er muligheden for at begrænse hastigheden på de busser - eller andre køretøjer - der kører i et særligt defineret område - eksempelvis i centrum. Hastighedsgrænsen kan lægges præcist ned over hver enkelt gade. 20, 30, 40, 50 km/t. Tænk en gang hvor let det bliver at undgå trafikulykker på grund af hastighedsoverskridelser.

Eller hvad med at sikre, at bussen altid holder med handicap-liften ud for passageren i kørestol. Ja, eller præcist det samme sted hver gang, så passagererne på forhånd ved, hvor de skal stå for at være tættest på døren. Det er vist en serviceforbedring. Men det er selvfølgelig også noget, chaufføren bag rattet kan klare uden it-hjælp.

Med den øgede computerkraft bliver det også endnu lettere at koble trafikinformationer sammen og servere dem for passagererne i busserne - og ved busstoppestederne. Nogle synes måske, at det lyder som utopia, når de står ved et busstoppested, hvor standen er gammel og tavlerne måske skæve og rustne. Men udviklingen kommer også til det stoppested på en eller anden måde.

Prøv at tænke på, hvor enkelt det allerede er, når man på en smart telefon med den rigtige app kan se, hvor den bus, man står og venter på, er med 15 sekunders nøjagtighed. Den irriterende uvished forsvinder med et enkelt tryk.

Udfordringen bliver at holde tunge lige i munden og sortere i de enorme mængder af informationer og muligheder, der er. For vi må nok indrømme, at moderne it-løsninger også gør os en smule dovne og måske sløve. Eller også er det et udslag af Danmarks national-sport - curling - hvor vi efterhånden forventer, at der er fejet for os alle.

Jesper Christensen - chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:  
Jesper Christensen*

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

*Magasinet Bus udsendes frit til alle med interesse i området for passagertransport - med fokus på transport med bus, 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.*



# DAILY START ENKEL & SMART



## MASSER AF ANVENDELSESMULIGHEDER

Fås med motorer fra 150 til 180 hk  
Forskellige sædekfigurationer til forskellige anvendelser  
Skydedør i siden

## HØJ EFFEKTIVITET

Smart og funktionelt design  
Virkelig god kvalitet til prisen

## DOKUMENTERET DRIFTSSIKKERHED

Lang levetid takket være Daily'ens DNA  
Robust og gennemtestet konstruktion

## FULD TILGÆNGELIGHED

Fås i konfigurationer til transport  
af bevægelseshæmmede



**IVECO**  
**BUS**

Your partner for sustainable transport

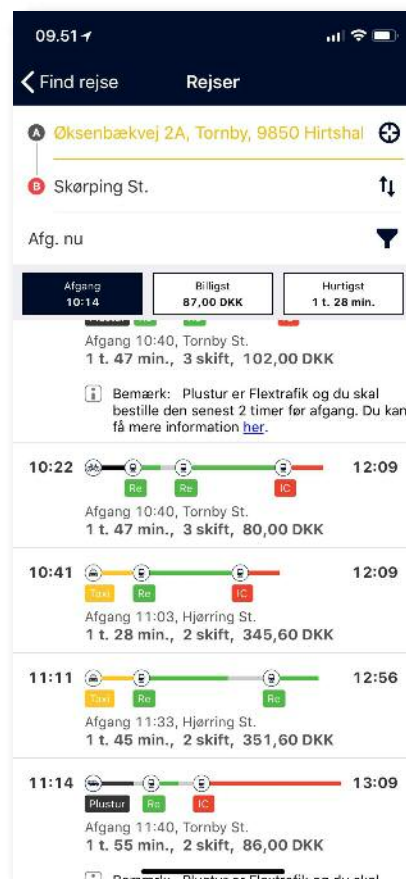
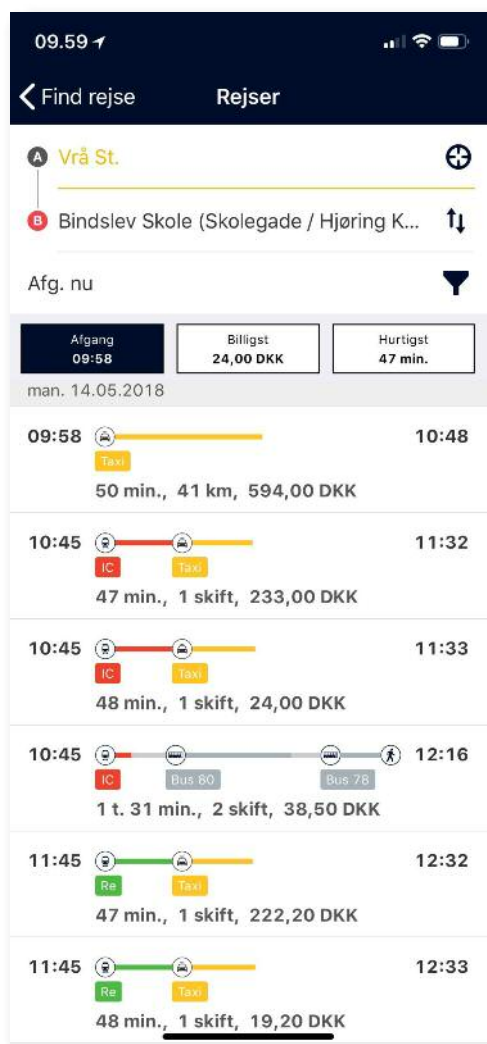
## Fremtidens udgave af Rejseplanen starter i Nordjylland

Rejseplanen A/S og Nordjyllands Trafikselskab lancerer et pilotprojekt - MinRejseplan - der er en ny rejseplanlægger, som udvider den kendte og landsdækkende rejseplan, som i fremtiden skal samle transport- og mobilitetsformer fra forskellige leverandører til lands, til vands og i luften

Nordjyllands Trafikselskab (NT) satte sidste år et nyt skel, da selskabet som det første kollektive trafikselskab i Danmark indgik samarbejde med den private samkørselstjeneste GoMore. Det blev ét i rækken af flere nye samarbejder i Nordjylland, som har ført til lanceringen af MinRejseplan.

Der er tale om en ny og udvidet udgave af Rejseplanen, som den vil se ud i fremtiden. Min Rejseplan kan på overskuelig vis samle alle transport- og mobilitetsformer fra forskellige leverandører på ét sted til gavn for de rejsende.

- Vores altoverskyggende mål er at sikre god mobilitet for nordjyderne - uanset om man er bosat i byen eller på landet. Det er selvsagt en udfordring i en region som vores, hvor vi har mange tyndt befolkede områder, som skal forbin-



# Kollektiv trafik

des med resten af Danmark. Derfor er vi de seneste år gået helt nye veje for at styrke mobiliteten og den trafikale sammenhængskraft, og det har ikke mindst omfattet en inddragelse af både private og offentlige trafikaktører i trafikplanlægningen, siger bestyrelsesformand i NT, Nuuradiin S. Hussein.

## Mere end bus og tog

Med MinRejseplan bliver folk i Nordjylland nu tilbudt en bred vifte af transport- og mobilitetsformer, når de søger på en rejse inden for den nordjyske region. Rejseforslagene rækker langt udover den almindelige kollektive trafik som bus og tog og omfatter blandt andet Plustur, samkørsel gennem GoMore og taxi'er.

- Vores partnerskaber med aktører på tværs af det offentlige og private er på sin vis blevet startskuddet til en helt ny måde at anskue den kollektive trafik i Danmark på, hvor vi samarbejder om at favne nye teknologier og services, der nemt og bekvemt kan flytte folk fra A til B. Vi betragter med andre ord ikke andre trafiktilbud som værende konkurrerende, men supplerende for den service, vi er sat i verden for at tilbyde og løbende udvikle, siger administrerende direktør i NT, Thomas Øster.

- Det er den grundlæggende vision bag dette nytænkende projekt, som ligger til grund for lanceringen af MinRejseplan, og vi er stolte af at være initiativtager såvel som foregangsregion på området, siger han videre.

Ud over at give brugerne overblik og prisinformation om alle tilgængelige transportformer kan MinRejseplan også vise forskellige løsningsmuligheder for rejsen via forskellige leverandører. Det betyder, at en rejsende fra Skagen til Aalborg kan blive tilbudt en række både private og offentlige transportmuligheder gennem MinRejseplan. Alt afhængig af rejsetidspunkt og tilgængelighed kan det derfor være både et GoMore-lift, en Plustur, en taxi, bus og tog - eller en kombination heraf, som vil blive foreslået i MinRejseplan.

## Kort om MinRejseplan

- Den nye app, MinRejseplan, kan downloades til iPhone via App Store og til Android via Google Play
- I første omgang virker de nye transportmidler i MinRejseplan kun i Nordjylland
- Nordjyderne kan med MinRejseplan fremsøge andre transportformer end den almindelige kollektive trafik og derfor søge og booke ture med taxi'er, GoMore og Plustur
- Fra årsskiftet er strategien at Rejseplanen udbreder funktionerne til resten af landet

## Fakta om Rejseplanen

- 90 procent af danskerne kender Rejseplanen, mens 75 procent af danskerne bruger Rejseplanen
- Rejseplanen viser over 38 millioner rejseopslag hver måned
- På enkeltstående travle dage stiger rejseopslagene med cirka 30 procent, så der vises op til 1,7 millioner rejsesøgninger. Det kan eksempelvis være ved snestorm eller uforudsete hændelser i trafikken
- Rejseplanens app er downloadet over 3,5 millioner gange



# Nordjylland og Rejseplanen kører frem i et nyt samarbejde

Et nyt mobilitetskoncept fra Rejseplanen A/S er ved at være klar til køreplanen. Konceptet bygger på at samle diverse offentlige og private mobilitetsformer i en app, som gør det lettere for forbrugeren at overskue de eksisterende transportmuligheder. I den forbindelse er Nordjyllands Trafikselskab med fra første udkørsel

Rejseplanen har en kendskabsgrad på 90 procent og en app, der er downloadet 3,5 millioner gange. Der med står Rejseplanen A/S stærkt på det danske marked for persontransport.

Det næste skud på stammen er konceptet MinRejseplan, som indarbejder forskellige mobilitetsformer, der spænder fra regulær offentlig transport til færge, samkørsel og bycykel. Nordjyllands Trafikselskab er med på vognen fra første færd og har endda indarbejdet app'en i sin mobilitetsstrategi. Udgangspunktet er, at Nordjyllands Trafikselskab integrerer egne produkter i samarbejdet, men samtidigt har åbnet for, at eksterne leverandører som for eksempel taxi og samkørselstjenesten GoMore kan blive en del af MinRejseplan.

Hos Danske Busvognmænd bakker man op om Nordjyllands Trafikselskab og Rejseplanen A/S' visioner med MinRejseplan.

- Vi skal tænke på tværs i mobiliteten for danskerne, hvis vi fortsat vil spille en aktiv rolle i denne udvikling. NT's mobilitetsstrategi, er et skridt mod fremtidens mobilitet, og hvordan de forskellige transportudbud vil blive præsenteret overfor borgerne, siger administrerende direktør Michael Nielsen, Danske Busvognmænd.

- Det er ved at tænke på tværs af transportformerne, at vi sikrer den ældste deleøkonomi, vi har - nemlig bussen, siger han videre.

Interesserede kan læse mere i Danske Busvognmænd's medlemsblad - Busmagasinet - som kan hentes **her**:



# Nyheder fra Mekasign

**- Nye skilte men samme gode service!**

**Vi er nu blevet forhandler af de tyske kvalitets skilte fra bustec.**



- + Markedets laveste strømforbrug**
- + Effektive Lysdioder**
- + En synsvinkel på hele 130°**



**LED-skilte med en usædvanlig lang levetid og helt vedligeholdelsesfrie.**

**Bruger energibesparende super bright lysdioder.**

**ECO-LED-display systemet udmærker sig ved, som de eneste at kunne styres via netværk med RJ45 stik, og er dermed fremtidssikret til drift med bus computer.**

**Automatisk lysstyrke regulering giver perfekt læsbarhed under alle lysforhold.**

Forhandler & Service Center



Passenger Information Systems  
Bus | Train | Stop



**Sindballevej 27, Lindved. DK -7100 Vejle - Tlf.: 7585 1777 - [www.mekasign.dk](http://www.mekasign.dk)**

# Færgerederi har sat busser til og fra Aalborg på programmet

Molslinjens Kombardo Expressen er kommet til Aalborg. Siden sidste sommer har Kombardo Expressen, som Herning Turist kører i samarbejde med Molslinjen, transporteret et stigende antal passagerer mellem Aarhus og København

Kombardo Expressen blev på kort tid en succes for Molslinjen og Herning Turist. På et halvt år gik ruten fra at køre 44 afgangse ugentligt til 150 afgangse om ugen.

- Vi vidste godt, at en direkte rute mellem Aarhus og København havde potentiale, men vi blev alligevel nok lidt overraskede over, hvor positiv modtagelsen var, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Kombardo Expressens succes fik flere byer til at henvende sig om muligheden for nye ruter - og særligt fra én by kom der mange opfordringer.

- Vi har hørt fra mange nordjyder, som gerne vil have Kombardo Expressen til Aalborg. Faktisk hørte vi fra så mange, at vi hurtigt kunne se, at der ville være muligheder i at tage bussen med til Nordjylland, siger Ronny Gasbjerg, der er direktør i Herning Turist.

Kombardo Expressen kører to ture frem og tilbage torsdag til mandag mellem Aalborg og København uden andet stop på vejen end den, der naturligt falder på færgeturen mellem Aarhus og Odden. Det betyder, turen kan klares på omkring fire timer og 45 minutter.

Prisen for at komme med Kombardo Expressen's nye forbindelse til og fra Aalborg begynder ved 139 kroner.

Lynbuskonceptet skal også med til Bornholm, når Molslinjen 1. september overtager besejlingen af Bornholm. Her skal bussen køre mellem Rønne og København uden andet stop end det på Bornholmslinjens færger.







## Trafikselskab beder om input til buskørsel

Frem til 1. juli har man mulighed for at se og kommentere udkastet til FynBus' plan for, hvordan bus-trafikken skal udvikles over de næste fire år. FynBus har sendt sin trafikplan i høring blandt borgere og en række samarbejdspartnere

Som offentligt trafikselskab skal FynBus hvert fjerde år lave en ny trafikplan, som lægger en retning for arbejdet i den nye bestyrelses periode. Planen beskriver blandt andet, hvor og hvor ofte busruterne skal køre og hvordan sammenhængen til anden kollektiv trafik skal være.

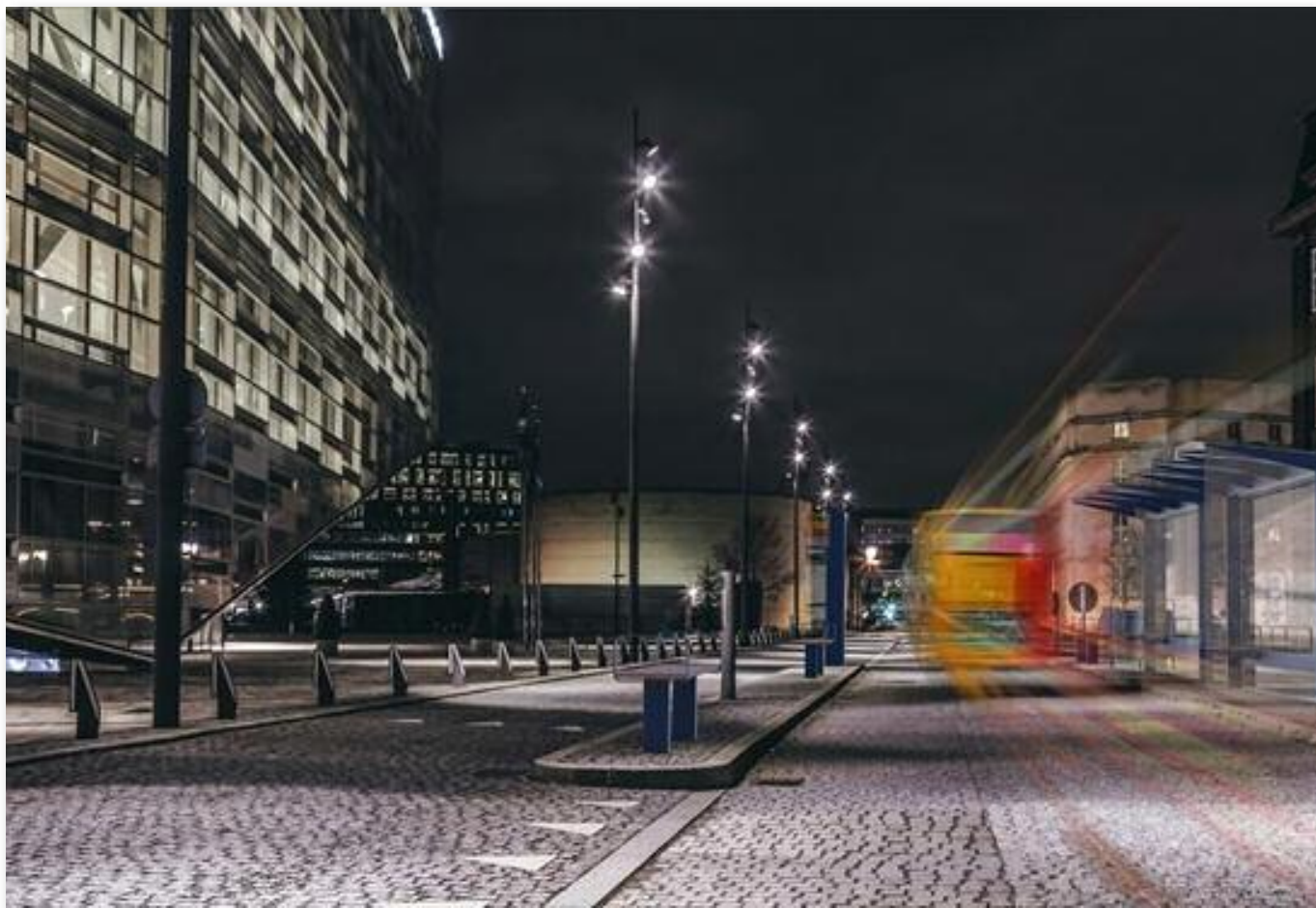
Den kommende trafikplan beskæftiger sig med følgende centrale temaer:

- De regionale busruter
- Mobilitet i tyndt befolkede områder
- Trafikinformation, knudepunkter og stoppesteder
- Ny teknologi i den kollektive trafik

Trafikplanen er sendt i høring hos kommunerne, Region Syddanmark, busentreprenørerne, uddannelsesinstitutioner på Fyn og Langeland med flere. Samtidig inviterer FynBus borgere og kunder til at læse planen og kommentere den.

På [fynbus.dk/trafikplan](http://fynbus.dk/trafikplan) kan man læse om fremtidsplanerne, se forslaget til det nye regionale rutenet og skrive sine kommentarer frem til 1. juli.

Når høringen af trafikplanen for 2018-2021 er afsluttet, samler FynBus op på alle input, og trafikplanen vil derefter blive behandlet i FynBus' bestyrelse i september.



## Trafikselskab indgår rammeaftale om udstyr til stoppesteder på Sjælland

Bedre forhold ved stoppestederne skal gøre det mere attraktivt at bruge den kollektive transport. Trafikselskabet Movia og virksomheden Veksø har indgået en rammeaftale om udstyr til stoppesteder på Sjælland. Med fælleskommunalt indkøb bliver det samtidig nemmere for kommunerne, at opgradere og vedligeholde stoppestederne

Det første passagererne møder, når de skal med bussen, er stoppestedet. Er der ordentlige venteforhold ved stoppestedet, en bæk at vente på, læ for vind og regn, skraldespande til affald, og et ordentligt sted at stille cyklen? Hvis svaret er ja, er den første barriere for at bruge bussen allerede overvundet.

Derfor har Movia indgået en ny tværkommunal rammeaftale med virksomheden Veksø for at give passagererne bedre kvalitet og mere komfort ved stoppestederne. Rammeaftalen med Veksø, der har arbejdet med at designe og fremstille byrumsinventar i over 65 år, giver kommunerne adgang til at opgradere og vedligeholde stoppesteder med moderne, ensartet udstyr. Ved at udbyde opgaven gennem Movia, kan kommunerne købe stoppestedsudstyr til en reduceret pris. Og når der investeres i bedre stoppesteder, får kunderne en samlet oplevelse på tværs af kommunegrænserne.

- Stoppestederne er døren til den kollektive bustransport, og som med alle andre indgangspartier påvirkes vores samlede oplevelse af, hvordan man bliver budt velkommen. Derfor er jeg meget glad for, at vi nu indgår en aftale



# Kollektiv trafik

med Veksø, som giver kommunerne mulighed for at opgradere stoppestederne på en enkel måde og efter et moderne, ensartet koncept, siger analysechef i Movia, Peter Rosbak Juhl.

Projektkonsulent hos Veksø, Mikkel Nylander Rosenquist, peger på, at virksomheden lever af at skabe byrum, hvor mennesker nyder at opholde sig.

- Vi er derfor glade for at have vundet aftalen med Movia og ser frem til at levere stoppesteder i et unikt design, som vi håber, passagererne vil opleve som smukke, trygge og brugervenlige. Med den nye designlinje til stoppestederne hjælper vi samtidig Movia med at skabe en fælles identitet for den offentlige transport på Sjælland på tværs af 45 kommuner", siger Mikkel Nylander Rosenquist.

Der vil være to produktlinjer at vælge imellem for kommunerne - et basis-sortiment med fokus på funktionalitet og pris til brug for stoppesteder med få brugere, og et tilkøbs-sortiment med højere designmæssig standard, der egner sig til opsætning ved større stoppesteder med megen trafik og i byerne.



Med Movia's nye rammeaftale forventes det samtidig, at indkøb af stoppestedsudstyr vil blive nemmere at bestille og administrere for kommunerne, da Veksø tilbyder samme bestillingssystem, som anvendes af Nordjyllands Trafiksel-skab og kommunerne i Nordjylland.

Med Movia's Trafikplan 2016 blev der opstillet en målsætning om, at kommunerne som vejmyndighed bør have fokus på løbende at opgradere og vedligeholde udstyret ved de ikke-reklamefinansierede stoppesteder. For at understøtte kommunernes arbejde på området blev der ligeledes i Trafikplan 2016 besluttet, at Movia skulle udbyde og indgå en fælles rammeaftale for kommunerne med henblik på indkøb af udstyr til stoppesteder. En aftale, der skal styrke kundeoplevelsen, løfte kommunernes udbudspligt, og sikre, at kommunerne kan opnå prismæssige fordele ved at indkøbe udstyr i fællesskab. Rammeaftalen med Veksø er gældende de kommende fire år med option på yderligere to års forlængelse.

## Fakta om Veksø

- Veksø har over 65 års erfaring med at designe og levere byrumsinventar
- Serien af komponenter til Movia's stoppesteder består af både bænke, lænestativer, affaldsspande, læskærme og cykelstativer
- Designet har Veksø udviklet i samarbejde med C.F. Møller Design. De to selskaber har tidligere samarbejdet om lignende projekter med udstyr til stoppesteder til Nordjyllands Trafiksel-skab og Aarhus Letbane



| Priseksempler      | Strækning                | Før (kr.) | Ny (kr.) | Spar (kr.) | Du sparer |
|--------------------|--------------------------|-----------|----------|------------|-----------|
| <b>Pendlerkort</b> | København H - Odense     | 4.350     | 3.680    | 670        | 15,4%     |
|                    | Fredericia - København H | 4.960     | 4.210    | 750        | 15,1%     |
|                    | Slagelse - Odense        | 2.550     | 2.160    | 390        | 15,3%     |
| <b>Ungdomskort</b> | København H - Odense     | 1.723     | 1.388    | 335        | 19,4%     |
|                    | Odense - Slagelse        | 823       | 640      | 183        | 22,2%     |
|                    | Nyborg - København H     | 1.458     | 1.163    | 295        | 20,2%     |

## Pendlere og unge kommer billigere med toget mellem Fyn og Sjælland

Tirsdag 8. maj blev det 15 procent billigere for pendlere at tage toget mellem Fyn og Sjælland. DSB sænker fra den dag prisen for rejsende med pendlerkort og visse ungdomskort, der er gyldige til de daglige rejser over Storebælt

- Det er blevet billigere for DSB at køre togene over Storebælt, og den besparelse skal kunderne have. Men i stedet for at sprede rabatten bredt, så ingen kan mærke den, så har DSB valgt at give den til de kunder, der hver dag krydser Storebælt, siger underdirektør i DSB Kommerciel, Aske Wieth-Knudsen.

Det betyder eksempelvis, at en pendler mellem Aarhus og København hver måned sparer 751 kroner, mens en pendler mellem København og Odense tilsvarende sparer 652 kroner. Begge nedsættelser svarer til en månedlig besparelse på pendlerkortet på 15 procent.

- Omkring 98 procent af de solgte pendlerkort til rejser over Storebælt vil opleve et fald i prisen på 15 procent. Det gælder for pendlerkort til både børn og voksne, siger Aske Wieth-Knudsen.

En del studerende kommer også til opleve prisfald på deres ungdomskort, der er gyldige over Storebælt. Her omfatter rabatten ungdomskort, der er udstedt til studerende på videregående uddannelser, der er begyndt på deres uddannelse fra 1. juli 2016 og frem.

- Der er særlige betingelser, der skal være indfriet for, at man kan få et ungdomskort. For nogle af de unge studerende på ungdomskort er der rabatter på op til 22 procent, siger Aske Wieth-Knudsen.

Blandt de forhold, der spiller ind i forbindelse med udstedelsen af ungdomskort, er blandt andet afstand til uddannelsesinstitution og bopælskommune.

# DSB giver ekstra compensation til pendlere på Sjælland

Efter tre måneder med ændret drift får pendlerne på nogle af de sjællandske strækninger nu 20 procent ekstra i compensation, som følge af at DSB 26. januar valgte at tage 33 ME-lokomotiver ud af passagerdrift

- Det har været en helt særlig situation, hvor vores kunder har oplevet ændringer, der har grebet ind i deres hverdag. For pendlerne, der dagligt er afhængige af togene, har det udfordret deres hverdag. Derfor har vi besluttet, at en ekstraordinær situation som denne også kræver en ekstraordinær compensation, siger underdirektør i DSB Kommerciel, Aske Wieth-Knudsen.

Der er tale om 20 procent ekstra i compensation af månedskortprisen på de aktive pendlerkort i perioden 26. januar til 31. maj, og udbetalingen kommer til at ske gennem DSB Pendler Rejsetidsgaranti.

Det gælder for pendlere, der er tilmeldt de fem følgende målestrækninger i rejsetidsgarantiordningen:

- Kalundborg – København
- Nykøbing F – København
- Roskilde-Køge- Næstved
- Roskilde-København
- Ringsted-København

- Kunderne på disse strækninger har været de mest berørt af den ændrede drift med aflysninger, togbusser og andet materiel, og på disse strækninger har vi mange pendlere. Derfor ønsker DSB at anerkende den tålmodighed, de faste kunder har udvist, siger Aske Wieth-Knudsen.

Kompensationen er til pendlere med aktive pendlerkort i perioden og de 20 procent beregnes i forhold til alle korttyper, der kan tilmeldes DSB Pendler Rejsetidsgaranti. Det gælder eksempelvis alle typer pendlerkort, Rejsekort Pendlerkort, Ungdomskort, Erhvervskort og Bus/Tog årskort.

Kunder, der er tilmeldt Pendler Rejsetidsgaranti, får automatisk den ekstra compensation på gyldige aktive kort for perioden fra 26. januar og frem til 31. maj.

Kunder, der ikke er tilmeldt ordningen med sit pendlerkort, kan tilmelde kortet frem til 31. maj og få både ordinær og ekstra compensation på det aktuelt gyldige kort frem til 31. maj. Det gælder ikke for kort, der er udløbet før tilmeldingen. Helt konkret bliver den ekstra compensation udbetalt til kundens NemKonto 17. juli, hvor den er til rådighed få dage efter.

Interesserede kan læse mere om compensationen **her**:



# Kundernes oplevelse i den kollektive trafik får et samlet fokus

Fremover bliver passagererne i bus, tog og metro hørt i en fælles årlig passagertilfredshedsanalyse, hvor kundernes oplevelse er i centrum for hele deres rejse på tværs af de forskellige transportformer. Det er alle selskaberne i Bus & Tog-samarbejdet, der går på tværs af hele landet, blevet enige om. Formålet er at tilføre selskaberne en fælles viden de enkelte selskabers kunder og om, hvordan rejsen har været for kunderne på hele turen

- Med den nye fælles passagertilfredshedsanalyse får vi et nyt fælles værktøj til at dele erfaringer med hinanden og til at sørge for, at den kollektive trafik hænger bedre sammen for kunderne, siger formanden for Bus & Tog samarbejdet, Jan Sigurdur Christensen, der også er direktør for DSB Kommerciel.

Analysen vil kunne afdække tilfredsheden med hele den sammenhængende rejse, da man ikke interviewer undervejs i ét af transportmidlerne, men i stedet efter endt rejse på tværs af rejserne med bus, tog og metro.

- Det er unikt, at vi får den viden på tværs, der kan komme kunderne til gode i det fælles samarbejde, som vi har i Bus & Tog. For de fleste af de kunder, som de mange selskaber kører med hver dag, så består rejsen af flere transportformer. Så at få en indsigt i hele kundens rejse, giver os bedre muligheder for at gøre noget for at øge den samlede tilfredshed i den kollektive trafik, siger Jan Sigurdur Christensen.

Med analysen bliver det muligt nationalt at holde trafikvirksomhederne op mod hinanden indbyrdes og se, hvordan de ligger i forhold til hinanden. Det kaldes også at benchmarke.

### Fakta om Bus & Tog

Bus & Tog er etableret i 1990'erne som et samarbejde mellem trafikvirksomhederne bag driften af den kollektive trafik i Danmark.

#### I dag består Bus & Tog fællesskabet af:

Arriva Tog  
BAT  
DSB  
FynBus  
Metroselskabet

Midttrafik  
Movia  
Nordjyllands Trafikselskab  
Sydtrafik

En sådan analyse vil give et bedre beslutningsgrundlag for at iværksætte initiativer, der kan bidrage til at øge kundernes tilfredshed. Det kan være initiativer, der er landsdækkende, regionale eller for bare for den enkelte virksomhed. Arbejdet med at gennemføre den nye passagertilfredshedsanalyse forankres i trafikvirksomhedernes fælles samarbejdsorganisation Bus & Tog.

Passagertilfredshedsanalysen bliver foretaget online, og resultaterne fra den første af slagsen skal være klar i løbet af efteråret i år, hvor resultaterne bliver offentliggjort om kundernes oplevelser i den offentlige transport generelt og tilfredsheden omkring den sammenhængende rejse.

Interesserede kan læse mere **her**:

## Passagerpulsens kommenterer ny tilfredshedsundersøgelse: Trafikselskaber vil undersøge sig selv

Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk har siden begyndelsen af 2016 undersøgt passagerernes tilfredshed med togrejsen. Det er nu slut, da selskaberne selv vil stå for undersøgelserne

Togselskaberne i Danmark har valgt at opsiges samarbejdet med Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk om De Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser. Undersøgelserne har siden 2016 givet passagererne og offentligheden mulighed for at følge udviklingen i passagerernes tilfredshed med tog, lokaltog og metro helt ned på de konkrete strækninger.

Fremover vil samtlige trafikselskaber under Bus & Tog lave deres egen undersøgelse af passagerernes tilfredshed, så undersøgelserne dækker både bus- og togpassagerer.

- Vi synes, der er rigtig positivt, at busselskaberne nu bliver en del af en samlet undersøgelse af passagerernes tilfredshed med kollektiv transport. Vi mener dog ikke, det er optimalt, at selskaberne skal undersøge sig selv, siger Laura Kirch Kirkegaard, der er afdelingschef i Forbrugerrådet Tænk Passagerpulsens.

- Opgaven blev i sin tid lagt hos Passagerpulsens, fordi der blev efterspurgt en offentlig tilgængelig uvildig undersøgelse på tværs af selskaberne, og der var brug for, at passagererne blev hørt. Og vi mener fortsat det er afgørende, at vi kan have tillid til at undersøgelserne bliver foretaget og kommunikeret af en uafhængig instans, siger hun videre.

### Udgangspunktet skal være passagererne

Passagerpulsens og De Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser blev startet i 2014 af en bevilling fra forligsskredsen "Bedre og billigere kollektiv transport", som består af Enhedslisten, SF, Socialdemokraterne, Radikale Venstre og Dansk Folkeparti. Formålet var at give selskaber og politikere et redskab til at sammenligne de enkelte selskaber og strækninger for at kunne lave forbedringer for passagererne.

- Vores mission er nu, at undersøgelsen fortsat skal være med udgangspunkt i, hvad der er vigtigst for passagererne. Hvis selskaberne overtager undersøgelsen, frygter vi, at fokus fremover vil være på måling af de enkelte selskaber i forhold til deres individuelle kontrakter og ikke, hvordan vi kan skabe en bedre kollektiv transport for passagererne, siger Laura Kirch Kirkegaard og fortsætter:

- Derudover er det afgørende for os, at datagrundlaget fortsat vil være offentligt tilgængeligt. Passagerpulsens har stil-

let datagrundlaget for De Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser til rådighed for trafikselskaber, forskere med flere med henblik på at udvikle den kollektive transport, så den bliver bedre for brugerne. Og den viden, mener vi, skal stadig være tilgængelig for alle relevante aktører.

## Ny metode har konsekvenser

Passagerpulsens mener, at én ting er, at selskaberne ikke længere ønsker, at Passagerpulsens har opgaven med undersøgelserne, en anden er, at de vælger en helt ny metode. Det betyder ifølge Passagerpulsens eksempelvis, at man ikke kommer til at kunne sammenligne de nye undersøgelser med dem, Passagerpulsens har lavet de sidste tre år.

Passagerpulsens ser frem til at høre nærmere om metode- og analysekoncept for den nye undersøgelse, og komme til at drøfte det med selskaberne.

---

## Ny bekendtgørelse skal åbne for kompensation til pendlere på Sjælland

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har udarbejdet et udkast til ny bekendtgørelse, der omhandler kompensation til pendlere på Sjælland. Bekendtgørelsen giver Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen hjemmel til at etablere og administrere en kompensationsordning for pendlere på Sjælland

Bekendtgørelsen vil give Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen hjemmel til at etablere og administrere en kompensationsordning for pendlere på Sjælland.

Bekendtgørelsen vil - hvis den bliver til virkelig - betyde, at trafikvirksomhederne på Sjælland, Rejsekort A/S og DOT tilsammen forestår administrationen på vegne af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Kompensationen vil blive givet til pendlere, der rejser på strækninger inden for Movia's geografiske område, og hvor der er prisstigninger på pendlerkort på over fem procent som følge af Takst Sjælland-reformen.

Ordningen etableres som følge af "Aftale om udmøntning af midler i puljen til bedre og billigere kollektiv trafik" af 10. februar 2017 mellem Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten.

Der er frist for høring 29. maj 2018.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen gør opmærksom på, at en forudsætning for at bekendtgørelsen kan træde i kraft, er, at et tilhørende aktstykke om kompensationsordningen får tilslutning i Folketingets Finansudvalg.





## Arriva vinder kvalitetspris for tredje år i træk

Nordjyllands Trafikselskab (NT) har offentliggjort bonusregnskabet for trafikselskabets vognmænd for 2017. Arriva udmærkede sig i bonusregnskabet og modtog 3. maj NT's årlige kvalitetspris og en bonuscheck på 25.000 kroner

Arriva har leveret kørsel til NT i mange år, og det er tredje gang, at selskabet vinder NT's kvalitetspris. Det er rute 90 (Hanstholm-Thisted-Nykøbing), der igen i 2017 har opnået det bedste resultat inden for serviceparametrene kundetilfredshed og brændstofforbrug, som NT's kvalitetspris er baseret på.

### Bonusmodel skal sikre kvalitet og miljørigtighed

For år tilbage udarbejdede NT og vognmændene i fællesskab en bonusmodel, som blev indført i trafikselskabets udbudskontrakter. Formålet var at give vognmænd og chauffører incitament til sammen at lægge en ekstra indsats for at sikre miljørigtig kørsel og øge kundetilfredsheden i de nordjyske busser.

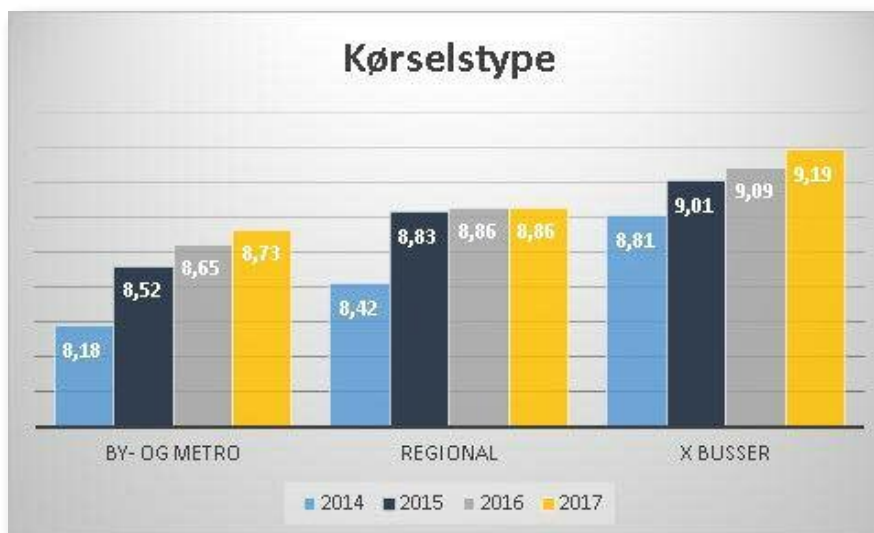
Helt konkret måles der i bonusmodellen på kundernes oplevelse af den service og kvalitet, som vognmændene leverer i den daglige buskørsel samt brændstofforbrug pr. køreplan time. Derefter modtager den vognmand, der i det pågældende bonusår har opnået det bedste resultat i forhold til størrelse, årets førsteplads og en bonuscheck på 25.000 kroner. Vognmændene belønnes samtidig, hvis antallet af kundeklager falder, og kundetilfredsheden stiger på deres individuelle linjer og afgang.

- Vi er meget glade for at kunne belønne Arriva med årets kvalitetspris for den flotte indsats, de har leveret i år. Vi oplever generelt en stigende kundetilfredshed i hele Nordjylland, og antallet af klager er faldet med 6 procent i forhold til sidste år, så vi nu har 35.000 påstigere pr. klage, siger Thomas Øster, der er direktør for NT.

Han benytter lejligheden til at rose samtlige chauffører for det fantastiske stykke arbejde, de leverer hver dag for NT's mange kunder.

- De er vores ansigt ud af til og utroligt afgørende for den oplevelse, som kunderne har. Sammen arbejder vi på at gøre kundeoplevelsen endnu bedre, siger han.

*Udviklingen af kundetilfredshed fordelt på kørselstyper 2014-2017*



*Administrerende direktør fra NT Thomas Øster og Driftschef fra Arriva Claus Børsting – bonuspris 2017*



## Fynsk kommune vil selv udbyde specialkørsel

De såkaldt "faste kørsler" inden for Flextrafik trækkes ud af FynBus' Flextrafik fra 2019. Kerteminde Kommune vil selv styre og udbyde kørslen. Formålet er både at spare penge og at styrke det lokale vognmandserhverv

Af Mikael Hansen

Kerteminde Kommune er blot én af flere fynske kommuner, som nu hjemtager en del af den specialkørsel, som hidtil har været administreret og udbudt af trafikelskabet FynBus. Ændringen er helt udramatisk og er et led i de årlige genforhandlinger af aftalerne mellem FynBus og de fynske kommuner.

Dokumenterne fra den politiske behandling i Kerteminde Kommune giver til gengæld et godt indblik i den komplicerede virkelighed, der gemmer sig bag begreber som "flextrafik" og "specialkørsel".

### Tre muligheder for Kerteminde Kommune

I et notat fra Kerteminde Kommune opregnes tre muligheder:

- FynBus administrerer og udbyder al lokal specialkørsel (som nu)
- Kommunen overtager ansvaret for hele den lokale specialkørsel
- Kommunen overtager som et pilotprojekt ansvaret for en del af specialkørslen - de såkaldte faste kørsler

Administrationen i Kerteminde Kommune anbefaler den tredje mulighed, og det har både Miljø-, Natur- & Teknikudvalget og Økonomiudvalget tilsluttet sig. Den 31. maj forventes Byrådet at tage den endelige beslutning - efter al



# Kollektiv trafik - specialkørsel

sandsynlighed en vedtagelse. Den samlede besparelse forventes at blive beskedne 650.000 kroner om året fra 2019.

Bruttobesparelsen er vurderet til 1,2 millioner kroner fra dels billigere kørselskontrakter og dels et lavere administrationsbidrag til FynBus. Der skal ansættes en kørselskoordinator og i 2018 påregnes konsulentbistand til udarbejdelse af udbudsmateriale.

Baggrunden for beslutningen er ikke kun økonomien. Hvis pilotprojektet går godt, kan kommunen måske overtage mere specialkørsel. Der ligger desuden en udtalt forventning bag beslutningen om, at en lokal varetagelse kan styrke det lokale vognmandserhverv. Påfaldende er det dog, at dokumenterne fra Kerteminde Kommune slet ikke nævner den nye taxilov og de aktuelle omstruktureringer i taxierhvervet - det nye lovgrundlag forventes at ændre taximarkedet ganske gennemgribende i de kommende år.

## FynBus understøtter lokale løsninger

FynBus tilbyder kommunerne flere muligheder for administration og drift af specialkørsel:

- Flextrafik indebærer, at FynBus udbyder kørslen og den planlægges og drives under det landsdækkende planet-system
- FynBus udbyder, vognmanden og kommunen planlægger og driver kørslen i CPlan-systemet, som er udviklet af Fynbus.
- Kommunen udbyder, kørslen planlægges og drives i CPlan

## Specialkørslen i Kerteminde Kommune

Specialkørsel er en samlebetegnelse for en række kørselsordninger, som drives af trafikselskaber, regioner og kommuner.





# Kollektiv trafik - specialkørsel

Tabel over de tre scenarier

| I 1.000 kr.                   | 2018   | 2019  | 2020  | 2021  |
|-------------------------------|--------|-------|-------|-------|
| Budgetreduktion               | -1.170 | -552  | -413  | -     |
| <b>Scenarie: FynBus</b>       |        |       |       |       |
| - Besparelspotentiale         | 0      | 0     | 0     | 0     |
| <b>Scenarie: Hjemtag alt</b>  |        |       |       |       |
| - Besparelspotentiale         | -      | 1.400 | 1.400 | 1.400 |
| - Lønomkostning               | -275   | -550  | -550  | -550  |
| - Konsulentydelse             | -300   | 0     | 0     | 0     |
| <b>Scenarie: Pilotprojekt</b> |        |       |       |       |
| - Besparelspotentiale         | -      | 1.200 | 1.200 | 1.200 |
| - Lønomkostning               | -275   | -550  | -550  | -550  |
| - Konsulentydelse             | -300   | 0     | 0     | 0     |

Udgangssituationen er, at disse specialkørselsordninger i Kerteminde i dag udføres af Fynbus' Flextrafik:

- Lægekørsel
- Speciallægekørsel
- Kropsbårne hjælpemidler
- Genoptræningskørsel
- Specialiseret genoptræningskørsel
- Aktivitetskørsel
- Paragrafkørsel
- Elevkørsel
- Specialskolekørsel

Flertallet af ordninger skal ifølge loven udbydes af kommunen til de relevante borgere. I praksis er der tale om visiterede ordninger. Kørselsordningerne involverer tre kommunale forvaltninger. I øjeblikket er det Miljø-, Natur- & Teknikforvaltningen, der samler trådene og varetager kontakten til FynBus.

## Pilotprojektet tager de komplicerede kørsler

Pilotprojektet omfatter de såkaldte "faste kørsler", altså de kørselstyper, som typisk omfatter de samme brugere i en længere periode og til og fra de samme destinationer.

Det er disse kørselsordninger:

- Kommunal genoptræningskørsel
- Specialiseret genoptræningskørsel
- Aktivitetskørsel
- Skoleelever
- Specialskolekørsel

Det er de mest komplicerede kørselsordninger, som Kerteminde Kommune nu vil overtage. Eksempelvis hører brugerne af specialiseret genoptræningskørsel og specialskolekørsel til blandt de svageste og mest følsomme borgere. Befordringen stiller store krav til chaufførens forståelse og accept af hver enkelt brugers særlige behov. Disse befordringsordninger stiller store krav til præcision og detailkendskab i alle dele af systemet - trafikselskab, kommune,

# Kollektiv trafik - specialkørsel

vognmand og chauffør. Den nye model vil stille nye krav til kommunen. Her bliver der brug for en kørselskoordinator, som i fremtiden forventes at skulle høre til i Forvaltningen for Kultur, Fritid og Faciliteter.

## **Flextrafik tager de variable kørsler**

Kerteminde Kommune vil altså fortsat bruge FynBus' Flextrafik til disse kørselsordninger:

- Lægekørsel
- Speciallægekørsel
- Kropsbårne hjælpemidler
- Paragrafkørsel

Her er der tale om såkaldte variable kørsler. Lægekørsel kan bruges som eksempel. Når en borger er visiteret til gratis lægekørsel, kan kørslen bestilles, når der er behov. Behovet kan variere meget. Denne type kørsel er velegnet til Flextrafik, som samler et stort antal enkeltkørsler i ét samlet bestillings- og driftssystem.

Kerteminde Kommune bruges desuden Flextrafik til den individuelle handicapkørsel, hvor visiterede brugere har ret til 104 ture om året. På Fyn kaldes denne kørselsform for SBH-kørsel (SBH: Svært BevægelsesHæmmede). SBH-kørslen er kollektiv trafik, og skal drives af trafikselskabet.

## **Den komplekse specialkørsel**

Pilotprojektet i Kerteminde Kommune viser meget tydeligt, at specialkørsel er meget sammensat og varieret. Samtidig skal kommunen navigere i den lige så komplicerede organisering på området. For at gøre billedet komplet ligger der et specifikt sparekrav på netop dette område. Som en del af økonomiaftalerne mellem Finansministeriet og Kommunernes Landsforening er de kommunale befordringsordninger underlagt særlige effektiviseringskrav.

Samtidig viser forløbet i Kerteminde, at der er mange løsninger på varetagelsen af specialkørsel. Siden 2007 har der været en kraftig bevægelse henimod Flextrafik som den universelle løsning. Brugen af Flextrafik har i første omgang medført en væsentligt bedre overblik over specialkørselsområdet. Det er lige så klart, at Flextrafik ikke er den eneste rigtige løsning. Ikke alle kørselsopgaver egner sig lige godt til at blive drevet i et stort kørselssystem. Desuden har den enkelte kommune brug for at kunne disponere over sine ressourcer.

En joker vil være effekter af den nye taxilovgivning, som sandsynligvis vil føre til nye løsninger for forskellige dele af specialkørslen.



# Kantstenen



## Hvor standser bussen

**Af Mikael Hansen, journalist og bilfri trafikant**

Bussen standser selvfølgelig ved kantstenen ved busstoppestedet eller busterminalen. Men hvor standser bussen helt præcist? Er det ud for stoppestedets stander – ud for læskærmen – eller et helt tredje sted?

Spørgsmålet kan stilles lidt mere præcist: Hvor standser bussen i forhold til de passagerer, som venter på at stige på bussen?

Svaret er: Mange forskellige steder, og det er et problem – i hvert fald hvis trafikselskaber og busselskaber ønsker at yde en excellent kundeservice.

Pilen peger tydeligst på chaufføren. Det er ham eller hende, der suverænt beslutter, hvor bussen standser – det løber op i 100 gange eller mere på en vagt. Pilen peger også på den træning og instruktion, chaufførerne får af deres arbejdsgiver, busoperatøren. Trafikselskab og kommune har også deres rolle som kontraktgiver og vejmyndighed. Som ventende passager er det frustrerende, hvis bussen kører langt forbi det sted, man har placeret sig. Særlig irriterende er det, hvis man som passager netop venter på et sted, hvor man med rimelighed kan forvente, at indgangsdøren er tæt på, når bussen er bragt til standsning.



# Kantstenen

**Kantstenen** er en ny klumme i Magasinet Bus. Klummen skrives af journalist Mikael Hansen.

**Kantstenen** er en vigtig grænse i trafikken. Indenfor kantstenen er alle sikre, udenfor gælder de kørendes regler.

**Kantstenen** er også stedet, hvor man befinder sig, når man er steget af bussen, bilen eller cyklen.

**Kantstenen** er fodgængerens synsvinkel – og fodgængere er vi alle.



Der er masser af undtagelser, hvor man som passager må leve med en vis gangafstand hen til påstigning:

- Hvis der kører mange busser fra stedet
- Hvis der er mange passagerer, der venter
- Hvis der er specielle trafikforhold på stedet

Jeg har personligt eksperimenteret med min præcise placering ved mange forskellige stoppesteder, og lad os bare nøjes med de tilfælde, hvor jeg har været den eneste ventende passager. Eksperimenterne er foretaget mange forskellige steder i bl.a. Odense, Det centrale København, Glostrup, Avedøre, Hinnerup, Aarhus, Hammel, Vejle, Fredericia, Roskilde, Ringsted.

Det er ikke gået så godt. I mere end halvdelen af tilfældene er bussen enten kørt nogle meter forbi mig eller er standset nogle meter før - lige præcis langt nok til at det virker påfaldende. Kun lige under hver anden gang er bussen standset lige ud for mig. Geografisk er der ikke særlige kendetegn. Regionalbusser er smule i overtal i den præcise ende. Jeg har desuden taget hensyn til de særlige indstigningsforhold i bybusserne i Aarhus og på linje 4A og 5C i København.

## Så er mit spørgsmål:

Hvad er det, der forhindrer, at bussen bringes til standsning lige ud for en enkelt ventende passager?

I nogle lande er det præcise standsningssted markeret på kantstenen ved stoppestedet, men ikke i Danmark. Denne idé er måske heller ikke så fantastisk hos os, den kræver en grad af standardisering, som ikke gælder for danske busstoppesteder.

## Løsningen er da også meget enklere:

Giv chaufførernes kundeservice et nøk opad og bring bussen til standsning lige ud for den eller de ventende passagerer - og sig undskyld, når det desværre ikke kan lade sig gøre.



*Det er fire af denne type busser, som Busselskabet Aarhus Sporveje indsætter i august 2019.*

## Aarhus Sporveje indsætter fire el-busser

Den kollektive transport i Aarhus bliver mindre miljøbelastende. Efter planen vil Busselskabet Aarhus Sporveje i samarbejde med Midttrafik og Aarhus Kommune sætte fire el-busser i drift fra august næste år

I forhold til busser med motorer, der kører på fossile brændstoffer, udleder el-busser hverken CO<sub>2</sub> eller partikler, når de kører. Busserne vil derfor bidrage til mindre CO<sub>2</sub>-belastning, NO<sub>x</sub>-udslip og partikelforurening. Samtidig er støjen fra el-busser markant lavere end støjen fra eksempelvis dieselbusser.

De fire el-busser, der skal leveres af Volvo Busser, skal køre på linje 13, der forbinder Holme i det sydlige Aarhus og Frydenlund i det nordvestlige Aarhus mellem Ringvejen og Ringgaden. Den rute, som linje 13 kører, er cirka 15 kilometer lang og fører gennem Bruunsgade, Park Allé og Busgaden i det centrale Aarhus.

- Det er glædeligt, at vi får afprøvet elbusser, så luftforureningen og støjniveauet i den indre del af Aarhus bliver redu-

ceret. Anskaffelsen af elbusser er derfor også i tråd med kommunens klimaplan, hvor vi netop har ønsket en elektrificering af den kollektive trafik, som ét af flere initiativer, siger rådmand for Teknik og Miljø i Aarhus, Bünyamin Simsek (V).

Han ser med tilfredshed på tiltaget, der skal være med til at realisere Aarhus Kommunes klimaplan frem mod 2020.

Direktør ved Midttrafik, Jens Erik Sørensen glæder sig over, at Aarhus Kommunes ønske om elbusser er imødekommet. Erfaringerne fra Aarhus skal nu bruges til at rådgive andre kommuner i Midttrafiks område.

- Vi oplever i stigende grad, at kommunerne gerne vil skifte til miljø- og klimavenlige busser. El-busserne er det seneste eksempel på en teknologi, der kan hjælpe kommunerne til at nedbringe CO2-udledningen. Nu ser vi frem til at få nogle erfaringer, som vi kan bruge i vores rådgivning af andre kommuner, der også efterspørger miljøvenlige alternativer til dieselbusserne, siger han.

Det er Busselskabet Aarhus Sporveje, der kører bybusserne i Aarhus, som skal stå for den daglige drift af el-busserne. Her ser direktør Finn Mikkelsen frem til at medvirke til en forbedring af miljøet i Aarhus og samtidig få praktisk erfaring.

- Vi er ISO-certificeret i miljøledelse, så vi er meget opmærksomme på vores påvirkning på miljøet. En investering i el-busser er til gavn for såvel kundeoplevelsen som for miljøet i kraft af reduceret luft- og støjforurening. Med et projekt i denne størrelsesorden kan vi i lille skala opbygge værdifuld viden og erfaring, før vi går i stor skala, siger Finn Mikkelsen.

For at kunne gennemføre en hel dags kørsel, skal busserne løbende lade via en pantograf ved en endestation. Pantografen leveres af ABB, mens de fire busser er Volvo 7900 Electric.

## Fakta om el-busser i Aarhus:

- I august 2019 sætter Aarhus Sporveje fire elbusser i daglig drift
- Elbusserne skal køre mellem Holme og Frydelund, gennem centrum
- Ruten er cirka 15 kilometer lang
- Elbusserne reducerer CO2-udledningen med cirka 204 tons årligt
- Volvo Busser skal levere busserne, mens ABB leverer ladestandere



## Busoperatør renser motorer og filtre med brint

På busoperatøren Keolis' base i Hinnerup tester man et nyt system der bruger brint til rensning af motorer og partikelfiltre på busser med Euro 6-motorer. Værkstedet i Hinnerup måler effekterne over de næste måneder

Et nyt system til at rense motorer og partikelfiltre med brint ser lovende ud. Det er vurderingen hos Keolis i Hinnerup, som har stillet alle Euro 6-busser til rådighed for en indledende test. Det er firmaet Hydrive, som har udviklet og markedsført rensesystemet til personbiler og motorcykler. Testen hos Keolis Hinnerup er en opfølgning på præ-test på Industriholmen i Hvidovre med motorer og filtre på tunge køretøjer.

- De foreløbige resultater peger på en reduktion af NOx-udslippet og et mindre modtryk fra filtersystemet til motoren, hvilket er kendte problemer med Euro 6-motorer, siger Anders Farre Nielsen, der er værkstedschef hos Keolis Hinnerup.

- Brint-rensningen giver tilsyneladende en mere effektiv motor. Chaufførerne siger de kan mærke effekten. Vi skal også teste, om der er en brændstofbesparelse ved at bruge systemet, siger han videre.

Hydrive-systemet tænkes anvendt som en del af den forebyggende vedligeholdelse af busparken hos Keolis Hinnerup. Det er især de nyere busser, som kræver en ekstra vedligeholdelse, og Hydrive-metoden ser ud til at kunne løse et særligt problem, som er specielt for netop de miljøvenlige Euro6-motorer.

### Miljøvenlige motorer og filtre kræver hyppig rensning

- I rutetrafikken har vi det særlige problem, at temperaturen i filtersystemet på Euro 6-motorerne ikke bliver høj nok til, at filtrene kan rense sig selv i tilstrækkelig grad, hvilket betyder driftsuregelmæssigheder eller nedbrud, da emissionssystemet oftere skal regenereres eller skal have partikelfiltret renses, forklarer Michael Stubtoft, der er teknisk chef i Keolis.

- Det er meget tids- og arbejdskrævende for værkstederne at regenerere og rense partikelfiltrene, så med denne løsning håber vi på at kunne forlænge intervallerne mellem rensningerne. Det nye brintbaserede Hydrive-system kan måske vise sig at være en effektiv løsning. Derfor er Keolis gået med forsøgsprojektet, der skal dokumentere effekten. Vi skal se nogle flere målinger, før vi eventuelt kan udbrede Hydrive til andre af Keolis' busanlæg, siger Michael Stubtoft.

Der skal måles emissioner og modtryk på Euro 6 busser hos Keolis Hinnerup over de næste måneder for at dokumentere effekten af motorrensningen med brint på kort og lang sigt. Økonomien spiller selvfølgelig også en rolle.

- Indtil videre kan Hydrive kun bruges på den måde, at der efter aftale kommer en mand fra Hydrive-firmaet med renseudstyret. Hvis metoden bliver en del af vores drift, skal der indgås en serviceaftale med dem, og vi kender endnu ikke økonomien i konceptet. På endnu længere sigt bliver det måske muligt at købe renseudstyret. Der er mange åbne spørgsmål, siger værkstedschef Anders Farre Nielsen.





## Lillehammer får to svenske el-busser

Volvo Busser skal levere to elektriske Volvo 7900 Electric til Opplandstrafikk i Lillehammer i Norge. Det er premiere for el-busser i den norske by

Opplandstrafikk i Lillehammer vil med de to el-busser, der skal leveret i andet kvartal næste år, gennem to år teste el-drift på linie 2, 3, 4 og 5 i Lillehammer. Busserne, der skal drives af busoperatøren Unibuss, skal efter planen sættes ind i regulær trafik, når testperioden er slut efter to år.

Investeringen i el-busser er et led i Opplands kommuns mål om at blive klimaneutral i 2025.

Busserne bliver leveret i form af en komplet nøglefærdig løsning, hvor Volvo Busser tager vare på vedligeholdelse af busser inklusiv batterier til en fast månedlig pris.

Busserne skal lades på busdepotet via CCS-ladare på 150 kW. CCS-laderne leveres af ABB. Volvo Busser oplyser, at de elektriske busser bruger omkring 80 procent mindre energi, end tilsvarende dieseldrevne busser.

Lillehammer er den tredje norske by, der køber el-busser hos Volvo Busser. I efteråret sidste år fik Volvo Busser den hidtil største ordre i Norge. Den lød på 25 elbusser til Trondheim. Derudover har Volvo Busser også solgt seks el-busser til Drammen.

Volvo Busser har de seneste år leveret el-busser til blandt andet Sverige, England, Luxembourg og Polen. Volvo Busser har ud over rene el-busser og hybridbusser og elhybridbusser (ladehybrider). Totalt har Volvo Busser solgt over 4000 elektrificerede busser verden over.

## VLAK-Regeringen har lagt en energiplan frem

El skal være billigere og Danmark skal have flere vindmøller. Det er to af de punkter, som VLAK-Regeringen bruger i forbindelse med en ny energiplan for Danmark. Transportområdet, der tegner sig for en stor del forbruget af fossile brændstoffer er stort set ikke nævnt i oplægget

Fire ministre fra VLAK-Regeringen fremlagde sit energiudspil og slog på, at de enkelte forbruger vil kunne slippe med en lavere elregning. Hvad de enkelte forbruger skal gøre på transportområdet mangler i udspillet.

Interesserede kan hente udspillet **her**:

## Vognmandsorganisation om VLAK-Regeringens energiudspil: Grøn omstilling af transporten er nødvendig

VLAK-Regeringens udspil på energiområdet, der i dag blev præsenteret i Statsministeriet, er ikke møntet på transportsektoren. Det konstaterer vognmandsorganisationen DTL, som mener, at udfordringerne med transportområdets energiforbruger indtil videre er skudt til hjørne. Men DTL peger på, at der er et hastigt stigende behov for, at transporten i Danmark undergår en grøn omstilling til bio-brændstoffer

Hvis Danmark skal udvikle sig til et bæredygtigt samfund, er det afgørende, at transportsektoren bliver bæredygtig - og det kræver politiske valg, siger administrerende direktør Erik Østergaard i forbindelse med VLAK-Regeringens energiudspil.

DTL-direktøren fremhæver, at Danmark er et landbrugsland og en fiskerination med en stor fødevareproduktion.

- Vi er også stolte af at vise vores land frem og satser mere og mere på hotel- og restaurationsbranchen. De danske husholdninger er samtidig nogle af de mest affaldsproducerende i EU, herunder med organisk affald. Affald, der kan indgå i produktionen af biobrændstoffer. Biogas kan bruges til produktion af el og varme, men hvis man skal se på, hvor den kan bruges mest hensigtsmæssigt, så må tung transport stå meget langt oppe på listen, siger Erik Østergaard.

Det gælder også brugen af det særlige biobrændstof HVO (Hydrogeneret Vegetabilsk Olie) fremstillet på råvarer som dyrefedt og -rester, affald, brugt madolie og planteolier af forskellig slags.

Mens person- og varebiler egner sig godt til el-drift, vil tung transport med lastbil over længere afstande ifølge DTL have mest fordel af at køre på biogas og HVO.

- Det er en mulighed her og nu, som vil kunne give markant mindre udledning af partikler, NOx-udledning og CO2, påpeger Erik Østergaard.



I dag kan man eksempelvis fylde HVO på tanken i Sverige, Norge, Finland - og Californien. I Sverige er HVO afgiftsfrit, hvilket har øget forbruget kraftigt.

## **DTL: Giv vognmanden et reelt valg**

- DTL vil gerne være med til at gøre transportsektoren bæredygtig og bedre integreret med produktionen og livet i samfundet. Men det er bare ikke noget, den enkelte vognmand kan gøre på egen hånd. Det kræver en politisk beslutning om at etablere en infrastruktur med en forsyningssikker produktion af biogas, der gør det til et reelt valg for vognmanden at vælge for eksempel en lastbil på biogas næste gang, den skal udskiftes, siger Erik Østergaard – og fortsætter:

- Regeringen lægger op til en "teknologineutral" energipolitik, hvor biomasse og biogas kan få penge fra samme pulje, hvis de ellers kan konkurrere med de andre teknologier. Og Dansk Folkeparti er mest til endelig udfasning af støtte til vedvarende energi. Danmark kan godt vælge på den måde at favorisere eksisterende teknologier ved at vente på, at de udenlandske lastbilproducenter løser problemerne for os. Om 10-20 år vil Danmark så blive tvunget med på udviklingen ved kun at kunne købe el- og brintlastbiler. Men tænk på, hvor mange fordele vi alle sammen er gået glip af i mellemtiden.



*Den hollandske busproducent, VDL, har vundet en udbud på el-busser i til den nordsvenske by, Umeå. Ordren lyder på 25 el-busser, hvilket er den hidtil største ordre, som VDL har fået i Sverige. VDL skal levere ud over de 25 busser også levere ladestationer og stå som ansvarlig for implementeringen af busser, ladesystemer med tilbehør. De 25 elbusser skal køre på Umeå's linier 1 og 8 fra juni næste år. Operatøren er Transdev, som VDL har leveret el-busser til i andre byer i Europa. Der bor omkring 125.000 mennesker i Umeå.*



*Polske Solaris skal levere 10 el-busser til bustrafikken i Hamburg. Der er tale om Urbino nE12-busser. Solaris el-busser blev forrige år kåret som Bus of the Year.*

## Operatør i Hamburg vælger el-busser fra Tyskland og Polen

Hamburger Hochbahn AG, der driver bus og tog i hovedbyen ved Elben, har valgt, at de første 30 el-busser skal leveres af tyske EvoBus i Daimler-koncernen og polske Solaris

Dermed er der åbnet for, at de første serieproducerede el-busser kan køre gennem den tyske by, der har 1,8 millioner indbyggere i selve Hamburg og 2,7 millioner indbyggere i det større tætbebyggede Hamburg-område, kan køre mindre miljøbelastende.

Daimler-koncernens salgsselskab for busser, EvoBus, skal levere 20 af de 30 busser, mens polske Solaris skal levere de resterende 10.

De 20 busser, som EvoBus skal levere, er af typen E-Citaro, som endnu ikke er sat i serieproduktion, mens Solaris-busserne er af typen Urbino nE12.



# Materiel

I år bliver der leveret to af hver, mens de resterende 26 el-busser skal leveres frem mod september næste år. Henrik Falk, der er bestyrelsesformand i Hamburger Hochbahn, siger, at leveringen af de serieproducerede el-busser er en milepæl ved vejen mod en miljøvenlig bus-flåde i Hamburg.

Målet for selskabet er, at det fra 2020 udelukkende vil anskaffe emissionsfrie el-busser.

Investeringen i de 20 E-Citaro-busser og de 10 Urbino nE12 er en del en tidligere beslutning om at investere i 60 el-busser frem mod 2020.

Busserne i første leverance har en rækkevidde på mindst 150 kilometer, mens busserne, der skal leveres fra begge leverandører fra midt i 2019 vil have en rækkevidde på mindst 200 km.

For begge leverandører er der tale om solo-busser med plads til 70 passagerer (25 siddepladser), som skal lades op på depoterne. Busserne vil få udgangspunkt hos Hochbahn-Betriebshof Hummelsbüttel, hvor der er de nødvendige ladefaciliteter.

Investeringen for Hamburger Hochbahn ligger på omkring 18 millioner euro, hvor selskabet vil søge medfinansiering hos den tyske stat.

Ud over investeringen i el-busser bygger Hamburger Hochbahn et helt nyt anlæg i Alsterdorf, der helt er indrettet til at betjene el-busser. I de kommende år vil flere busanlæg også blive indrettet til el-busser.



*EvoBus skal levere 20 el-busser til bustrafikken i Hamburg. Den elektriske Citaro er endnu ikke sat i serieproduktion.*



## Hospital i Køge tester førerløs bus

I slutningen af maj begynder den første førerløse bus at køre med passagerer i lobbyen på Sjællands Universitetshospital, Køge. Førerløse busser skal på sigt køre til og fra den nærmeste station og dermed åbne for nye transportmuligheder for patienter og andre passagerer

De førerløse busser på Sjællands Universitetshospital, Køge, er første etape i et samarbejde mellem Movia, Region Sjælland, Region Hovedstaden og Metroselskabet, der har som formål at udbrede den førerløse teknologi.

Førerløse busser åbner for nye mobilitetsløsninger for borgerne:

- De er fleksible
- De kan køre hele døgnet
- De er sikre i trafikken og kan dermed give mere mobilitet til borgerne

Det med udgangspunkt i ovenstående, at Movia, Region Sjælland, Region Hovedstaden og Metroselskabet har indgået et samarbejde og indledt en forsøgsrække med førerløs teknologi på Sjællands Universitetshospital, Køge og Slagelse Sygehus.

Forsøgene skal give erfaringer og viden om, hvordan borgerne oplever og bruger den førerløse teknologi.

I april indgik Movia en aftale med Autonomous Mobility om at afprøve førerløse minibusser, hvoraf den første begynder at køre i lobbyen på Sjællands Universitetshospital, Køge (SUH) fra 28. maj.

**Forsøget er inddelt i tre faser:**

- Første fase, som starter 28. maj, bliver at teste en førerløs bus i lobbyen på Sjællands Universitetshospital, Køge
- Næste skridt, som forventes at gå i gang i starten af 2019, er at lade bussen køre mellem afdelinger på Slagelse Sygehus
- I den sidste fase skal bussen køre mellem Ølby St. og Sjællands Universitetshospital, Køge. Det sker forventeligt fra sommeren 2019

### Fakta om den førerløse bus:

- Servicehastighed op til 25 km/t
- 2400 kg, L: 475 cm, H: 265 cm, B: 211 cm
- 11 siddepladser og 4 ståpladser
- Busserne er 100 procent eldrevne og kan køre ca. 8 timer (100 km) på en fuld opladning à 4 timer
- Bussen kan "se" 360 grader og reagerer på objekter i 60 meters omkreds
- Det bliver gratis at benytte busserne i forsøgsperioden
- Bussen er fra det franske firma Navya
- Atkins er valgt som assessor, den uafhængige sikkerhedsrådgiver, for projektet

## Nye MB Sprintere - Euro VI

Vi bygger din nye minibus efter dine ønsker og behov. Taxa - Flexkørsel - Sygetransport - VIP



- **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 316 CDI** fra kr. 395.000,-  
4050 kg. R3 Lift 14 + 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`ere

- **NOVO** med op til 29 + F + G fra kr. 675.000,-
- **TURQUOISE** med op til 31 + F + G fra kr. 795.000,-
- **VISIGO** med op til 39 + F + G fra kr. 1.195.000,-



### Brugte:

#### Irisbus Evadys - 2013

Km. ca. 88.584 - Automatgear - 54 pass.  
Fartpilot, retarder, bakkamera, toilet, køkken,  
borde, fodstøtter

**Pris: 895.000 Kr.**



#### Setra S431DT - 2012

Km. ca. 414.383 - Automatgear - 78 pass.  
Fartpilot, retarder, klimaanlæg, aircon., køkken,  
toilet, borde, armlæn, fodstøtter

**Pris: 1.925.000 Kr.**



#### Volvo 8700 S - 2010

Km. ca. 937.698 - Automat gear - 49 pass.  
Fartpilot, lift, toilet, køkken, borde, fodstøtter,  
armlæn, avisnet

**Pris: 475.000 Kr.**



### 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 7456 1326  
E mail: info@busimport.dk



## MAN Truck & Bus om Avedøre-anlæg: Det er en vigtig strategisk base

Lastbilforhandleren HE Jørgensen har solgt sit ny erhvervede Nyscan-anlæg på Avedøre Holme ved København til MAN Truck & Bus, som betegner overtagelsen og det kommende MAN-anlæg som en vigtig strategisk base for salget af lastbiler og varebiler - og servicering af busser

MAN Trucks & Bus fremhæver i den forbindelse, at der i området ligger flere store busoperatører, som kører med MAN- og Neoplan-busser og som med fordel vil kunne få serviceret vognparken i det nye MAN anlæg.

Med handlen imellem HE Jørgensen og MAN Truck & Bus er der aftalt en hurtig overtagelse til 1. juni. Det betyder, at der er stor travlhed med at få alle systemer og arbejdsrutiner kørt i stilling. Som udgangspunkt overtager MAN alt det personale, som ønsker at følge med over. På sigt skal værkstedet på Avedøre Holme have en kapacitet, som er væsentligt større end den nuværende bemanning tillader. MAN er derfor gået i gang med at lede efter kvalificerede medarbejdere, som kan supplere de medarbejdere, som man overtager fra Nyscan.

### Fakta om det nye MAN-anlæg på Avedøre Holme:

- Samlet anlæg: 22.500 kvadratmeter
- Bygninger, inkl. Værksted, reservedelslager og kontorer: 2.500 kvadratmeter
- Antal værkstedsbaner: 12
- Vaskeanlæg



# Færdselsstyrelsen oplyser om nye regler for syn af køretøjer

Fremover skal et køretøj synes ud fra flere obligatoriske minimumskrav. Det skyldes nye EU-regler for periodisk syn og vejsidesyn. De nye regler træder i kraft 20. maj i år

De nye EU-regler skal sikre, at synshaller udfører periodisk syn ud fra de samme obligatoriske minimumskrav. Derfor er det frem over de samme minimumskrav - og eventuelle sanktioner som følge af fejl og mangler - ved periodisk syn i hele EU.

Reglerne omfatter periodisk syn for blandt andet busser, lastbiler, person- og varebiler.

For bilejere i Danmark vil den væsentligste konsekvens af de nye regler være, at visse typer af fejl og mangler fundet ved et periodisk syn, og som bilejeren hidtil har fået repareret uden yderligere kontrol, fra og med 20. maj skal kontrolleres ved et omsyn. For eksempel vil en defekt pære i en forlygte frem over medføre et obligatorisk omsyn.

De nye regler betyder ikke, at selve synet ændrer sig.

Køretøjer skal fortsat kontrolleres for fejl, der kan påvirke miljø og færdselssikkerhed - blot vil det fremover ske ud fra de fælleseuropæiske minimumskrav.

Der bliver heller ikke ændret på, hvor ofte en bil skal til syn.

Interesserede kan læse mere om syn **her**:





*Busvogmanden bag Silkebus - sidder også bag rattet i busserne. Brian Hansen elsker at køre og sidder dagligt bag rattet i en af selskabets mange busser. Og efter Magasinet Bus' besøg hos virksomheden med en lille køretur rund i det aller nærmeste lokal-område for at forevige busser og vognmand, må vi konstatere, at Brian Hansen faktisk kører ganske behageligt.*

**Brian Hansen fra Silkeborg Busselskab:**

## De hvide silkebusser er hjertebarnet

Silkeborg er blandt mange kendt for sine smukke omgivelser med søer og skove - og sin fodboldklub, der vandt Danmarks mesterskab i 1994 og DBU Pokalen i 2001. Lidt færre vil nok fremhæve, at Silkeborg også er kendt for sit håndboldhold BSV. Lidt færre endnu vil måske sige, at byen er kendt for at have fem tilslutninger til motorvejen mellem Herning og Aarhus. Og så er der nok en gruppe med interesse for transport, der vil sige, at byen også er kendt for bustransport - blandt andet med Silkebus

**Af Jesper Christensen**

Da vi her på Magasinet Bus fik anledning til at tage en tur til Silkeborg, var Brian Hansen fra Silkeborg Busselskab, som Silkebus egentlig hedder, ikke sen til at sige ja til at få besøg og byde på en kop kaffe.

# Busrejser

Brian Hansen fortæller, at han blandt andet med en baggrund som lastbilchauffør startede som busvognmand i 1. april 2003. Til at begynde med i det små med langt færre busser, end de 60, der i dag kører med Silkebus-navnet på siderne. Og med næsten ingen moderne hjælpemidler i form af computere med avancerede systemer til flådestyring, bookning, fakturering og andet godt.

- Da jeg startede, havde jeg alt i min Mailand-kalender, siger Brian Hansen, som selv kørte som en af chaufførerne. Det gør han stadigvæk - og på hans smil at dømme, kan han godt lide at sidde bag rattet i en af selskabets busser - helst de hvide, for de er med hans egne ord, hjertebørnene.

Hos Silkebus kan man dele busserne op i tre kategorier. Omkring 25 busser er blå og kører for trafikselskabet Midttrafik i det vestjyske område omkring Holstebro med en X-Bus mellem Holstebro og Randers via Viborg og en rute mellem Viborg og Randers.

Omkring 15 busser er minibusser, der kører specialkørsel for Silkeborg Kommune.

Og så er der 15 turistbusser, hvor Brian Hansen som fortalt betegner de hvide som hans hjertebørn.

## **Rutebusserne kører langt fra Silkeborg**

Hvor det tidligere var lokalområdet omkring hjemstedet, der blev betjent af rutebusser, er det i dag et lokalområde noget længere væk. Området, hvor Silkebus opererer, er bestemt af Midttrafiks udbud - og om udbuddene bliver vundet.

*Nogle af busserne hos Silkebus er blå og kører for trafikselskabet Midttrafik. Det er faktisk en tredjedel af busserne der kører rutekørsel.*







I dag kører Silkebus med i alt 25 busser på ruterne 26 Holstebro-Spjald-Skjern, 29 Holstebro-Feldborg, 21 Holstebro-Sørvad-Vildbjerg og 580 Ringkøbing-Hvide Sande-Bjerregård i den vestlige del af Region Midtjylland, rute 62 Viborg-Ørum-Randers og på X-Bus-rute 928X Holstebro-Viborg-Randers.

- Det er langt væk fra Silkeborg, siger Brian Hansen og fortsætter:

- Men det vænner man sig til. Vi ansætter chauffører og lejer garageanlæg i lokalområdet.

Brian Hansen siger, at det er en del af spillet, når man byder på trafikselskabernes udbud. Man kan vinde og tabe. Men det er alligevel ærgerligt, hvis der kun er 11.000 kroner mellem det bud, man selv har givet, og det bud, en konkurrerende vognmand kører opgaven hjem med.

### **Minibusserne kører specialkørsel**

Silkebus' 15 minibusser kører først og fremmet skolebørn til specialskoler i Silkeborg Kommune. For godt et år siden vandt Brian Hansen og Silkebus kørslen for en femårig periode. Det var anden gang Silkebus fik opgaven. Første gang var i 2011, hvor opgaven blev vundet for tre år med mulighed for yderligere to år - og det endte med fem år frem til udgangen af 2016.

# Busrejser

Brian Hansen peger på, at det er en særlig opgave at køre børn med særlige behov til og fra skole. Ud over planlægningen af kørslen, der tidsmæssigt er fordelt morgen og eftermiddag og derfor ikke kan give timer nok til en fuldtidsstilling, skal chaufførerne kunne håndtere børnene og skabe ro og tryghed på turen til og fra skole. For nogle børn er det afgørende, at det er den samme chauffør hver dag - og at han kommer præcist. Sker der uplanlagte ændringer, kan børnenes hverdag bryde sammen.

- På grund af arbejdstiden kan det være svært at skaffe de rigtige chauffører, siger Brian Hansen, der dog er lykkedes med det ind til videre.

Han peger på, at det forhold også spiller ind på det bud, han kommer med. Hans håb er, at udbyderne er klar over, hvad de får for pengene.



Minibusser tager sig af specialkørsel af eksempelvis børn, der har særlige behov. Det stiller krav til både vognmand og chauffører.



# Busrejser

- Der er ikke noget at spare på de allerbilligste, siger han og peger på, at når prisen er skåret helt i bund, er for eksempel viden om, hvordan man håndterer børnene og får det hele til at spille sammen, også skåret væk.
- Hvor man måske tror, at man sparer fem kroner, kan det i sidste ende komme til at koste 30 kroner.

## De hvide er også dem med dekorationer

For Brian Hansen er Silkebus' hvide busser hjertebørnene. Ikke at de blå busser, der kører i fast rutefart for Midttrafik, eller minibusserne er stedbørn hos Silkebus, Men de hvide er udgangspunktet i forretningen. Og nok også den del, der er den mest udfordrende, da en del opgaver kommer med få dages varsel. Kalenderen ser nogle gange ganske tom ud, hvis Brian Hansen kigger nogle dage eller uger frem. Men når dagene så oprinder, er det mange gange - ja, som regel - et helt andet billede, der dukker op. Et billede, der kræver både planlægning, chauffører og de rette busser.

Blandt kunderne til de hvide busser er virksomheder i det midtjyske, men også rejsebureauer, som for eksempel Gislev Rejser, Nilles Rejser, Panter Rejser, Felix Rejser, Frørup Rejser, Ungarnseksporten og Poulis Rejser.

- Vi kører både indenlands og udenlands, forklarer Brian Hansen, der peger på, at Silkebus har et godt hjemmemarked, der skal passes.

*Silkebus kører blandt andet for et par sportsklubber. Med en hvis stolthed, selvom Silkeborg IF rykkede ned i 1. division i år.*





# Busrejser



*En af de rette busser. En Isuzu, der opfylder behovet, når selskabet er et af de mindre, der ikke skal køre i en stor og halvtom bus, men i en bus, hvor pladsen er tilpas udnyttet og atmosfæren er god.*

- Passer man sit lokale marked, er der altid nogle, der skal ud at køre. Ingen opgaver er for store, og ingen er for små. Vi kører alt - hele tiden i tide, siger han med et smil.

Ud over rejsebureauerne og de lokale virksomheder og institutioner, tæller kunderne til de hvide Silkebusser også et par sportsklubber, som næsten kører i deres egne Silkebusser. De er i hvert fald dekoreret i klubbernes farver - Fodboldklubben Silkeborg IF og håndboldklubben BSV - Bjerringbro-Silkeborg-Voel.

- De to busser kører også med andre, end sportsfolkene, forklarer Brian Hansen.

Det kan eksempelvis være sponsorer til klubberne.

## **Turistbusserne kører også på fjernruter**

Men der er også et andet område, hvor Brian Hansens Silkebusser kører med andre farver som dekoration. Det er på fjernbusområdet, hvor der for knap et år siden - 1. juli -, skete der en markant ændring. Den dato overtog det tyske mobiltets-selskab - FlixBus - Rød Billet. Overtagelsen af Rød Billet fulgte i sporet af samarbejdet med Abildskou Rute 888, som begyndte i april, hvor Abildskou's rutenet blev en del af FlixBus' ruteudbud.

Den dag, hvor Magasinet Bus besøgte Silkebus, stod der en grøn og orange Silkebus på pladsen. Brian Hansen forklarer, at da Silkebus gennem nogle år havde været en af leverandørerne til Rød Billet's rutenet, var det naturligt for ham at køre videre i FlixBus' netværk.

# Busrejser



*Silkebus kører også for det tyske mobilitetsselskab, FlixBus. det var en naturlig følge, da FlixBus sidste sommer overtog Rødbillet.dk.*

Om erfaringerne med fjernbuskørsel fortæller Brian Hansen, at det har været en rute med udvikling, hvor Silkebus til at begynde med kørte 300.000 kilometer for Rød Billet, steg det i løbet af nogle år til omkring 1.000.000 kilometer årligt.

Og Brian Hansen forudser, at Silkebusserne kommer til at køre mange fjernbuskilometer i fremtiden, for efterspørgslen efter mobilitetsløsninger er stadigt stigende. For Silkebus betyder det med stor sandsynlighed, at flere af de hvide busser vil blive dresset op i grønne og orange FlixBus-farver - og at de vil blive suppleret af nogle af de andre ind i mellem, når der er størst efterspørgsel fredag og søndage.

- Noget af det skønne ved at køre i FlixBus-regi er, at vi ved, hvad vi skal lave, for vi bliver varslet i god tid, siger Brian Hansen, der kommer med et bud på, hvorfor fjernbusserne er kørt så markant frem i gennem de seneste år.

- Det handler om prisen og antallet af afgang.

Men også om at have kapaciteten og den økonomiske styrke.

## **Silkebusserne kører også som togbusser**

De hvide Silkebusser kører også ind i mellem som togbusser. Det er Papuga Bus A/S i Vejle, der har en aftale med DSB om at sørge for, at aflyste tog bliver erstattet med busser. Nogle gange er det lokalt i Midtjylland, at Brian Hansen og Silkebus sørger for transporten videre frem - andre gange er det længere væk, hvis aflysningerne er omfattende, og Papuga Bus A/S i Vejle har brug for mange busser i løbet af kort tid.



Den nye TopClass S 531 DT.

# Amazing Space.

Det siges at alle drømme kan gå i opfyldelse, hvis man har modet til at opfylde dem.

Vores nye dobbeltdækker, TopClass S 531 DT, er på mange måder en drøm der er gået i opfyldelse - i dobbelt forstand.

Dens majestætiske elegance, moderne design og imponerende størrelse kan nu blive en del af din virkelighed. Tillad dig selv at rejse, tænke og drømme virkelig stort - dobbelt op.

[www.setra.dk](http://www.setra.dk)



**SETRA**

The Sign of Excellence.



# Busrejser

Som Brian Hansen siger, vi finder altid en løsning. Det gælder også, når andre busvognmænd har brug for en hjælpende hånd.

## **Gode chauffører hænger ikke på træerne**

Men busser kører ikke ud på ruterne af sig selv - endnu. Derfor skal Brian Hansen være attraktiv som arbejdsgiver og Silkebus være attraktiv som arbejdsplads.

Her peger Brian Hansen på, at det i øjeblikket er lettest at finde chauffører til rutebusserne, der kører for Midttrafik. Grunden er de faste vagtplaner.

Det er noget andet, når man som chauffører på en turistbus skal være hjemme fra i 10 dage, fordi turen går til Toscana. Det er en udfordring for chaufføren, hvis han har familie, der kræver hans opmærksomhed og tilstedeværelse.

- Vi forsøger at skabe en gode arbejdsforhold for at tiltrække chauffører, siger Brian Hansen, der peger på, at det også kræver, at man som chauffør kan med vognmanden.

- Det handler også om miljøet i virksomheden.

Selv indgår han som en af dem, der har foden speederen og hånden på rattet i det daglige.

- Jeg elsker at køre selv, siger han.

## **Mailand-kalenderen blev skiftet ud med it-systemer**

Med en flåde på 60 busser og omkring 85 medarbejdere skal der mere end et stykke papir og en blyant til, når det hele skal spille sammen. Så den Mailand-kalender, som var Brian Hansen trofaste følgesvend og redskab til at begynde med for 15 år siden i 2003 er lagt på hylden. Det skete faktisk et par år efter debuten som busvognmand, da han i 2005 blev spurgt om, han ville være med på it-systemet Webtour, som kunne mere end blot fortælle ham, hvor hans busser var, og hvilken chauffører, der sad bag rattet.

På det tidspunkt var han med egne ord ikke særligt computer-minded. Men han sagde ja - og siden da er turen på



nettet gået godt. Mailand-kalenderen blev hurtigt lagt til side, og Brian Hansen kunne begynde at få gavn af it-systemets mange fordele.

Brian Hansen forklarer, at både busser og mandskab er knyttet sammen via webtour, som i dag er et uundværligt stykke værktøj på linie med busserne - uden webtour ingen ture til busserne - og uden busser, ingen brug for webtour, for så er der ingen forretning.

Salg, tilbudsgivning, kørselsplanlægning, løn, ferieplanlægning, fakturering, chaufførernes køre- og hviletider og bogholderi - plus meget andet - eksempelvis dieselolie - er alt sammen med på webtoure. Det betyder, at Brian Hansen hele tiden kan få et totalt overblik over virksomheden, og hvad der er gang i.

Han siger klart, at det ville være en stor og helt uoverkommelig opgave, hvis han skulle køre butikken med en Mailand-kalender i lommen, som han gjorde i starten for blot 15 år siden.

Om det er blevet et regnearks-tyrani at være koblet på Webtour i sådan en udstrækning, at alt, der ikke bliver noteret af den enkelte medarbejder direkte i webtour, bliver afvist.

- Selvom vi er meget afhængige af Webtour, kan vi godt finde ud af det, hvis en chauffør kommer med et eller andet ønske, som han ikke har fået skrevet ind i systemet, siger Brian Hansen med et beskedent smil.

- Det skal der også være plads til. Vi finder ud af det.

Det er faktisk hans holdning til mange ting, medarbejderne og kunderne - trafikselskaber, skoler, virksomheder, fjernbus-selskaber, rejsebureauer med mere.

## Lidt fakta om Silkebus:

- Silkeborg busselskab fik navnet Silkebus i 1982
- Brian Hansen købte selskabet af den daværende ejer Erik Christensen med overtagelse 1. april 2003
- Beskæftiger omkring 80 mennesker
- Opererer med omkring 60 busser - rutebusser, minibusser og turistbusser
- Kører lokalt, nationalt og i udlandet
- ISO-miljøcertificeret
- Medlem af Danske Busvognmænd
- I marts 2018 blev Silkebus Månedens Selskab hos Flixbus med højeste score på kundetilfredshed
- Silkebus hedder faktisk Silkeborg Busselskab

Silkebus beskæftiger sig med:

- Handicaptransport
- Sygetransport
- Rutekørsel
- Skolekørsel
- Selskabskørsel
- Turistkørsel



## Kampagne sætter fokus på respektfuld adfærd over for billetkontrollører

Trafikselskabet Movia lancerer en kampagne, der skal gøre rejsen med bus og lokaltog til en rar oplevelse for alle - også for de ansatte. Det sker som led i opfølgningen på udsendelserne "De respektløse danskere", som blev bragt i november sidste år på TV2. Udsendelserne satte fokus på den hårde tone, som nogle rejsende har overfor blandt andre billetkontrollører

Trafikselskabet følger med en fem uger lang kampagne for go' stil i busserne op på udsendelserne, som gav et indblik i blandt andet billetkontrollørernes arbejde og den hårde tone, som offentlige frontmedarbejdere må lægge øre til.

- Med kampagnen ønsker Movia at holde fast i, at den gode oplevelse i busser og lokaltog skal gælde for vores mange passagerer, men også for vores ansatte, siger kommunikationsdirektør Camilla Struckmann.

Kampagnen formidler budskabet om, at "vi er sammen om at få det hele til at køre", og at "det er go' stil at have styr på billetten".

- Den hårde tone overfor Movia's billetkontrollører og andre frontlinjemedarbejdere i det offentlige betyder, at vores medarbejdere ofte må tåle mere end rimeligt er. Udsendelserne på TV2, som Movia bidrog aktivt til, gjorde et dybt



# Arbejdsforhold

indtryk på os. Nu følger vi op med en kampagne, der gerne skal bidrage til at fastholde fokus på den rare stemning og dæmpe den hårde tone, som vores billetkontrollører også mødes med, siger Camilla Struckmann.

Den nye kampagne, der kører i busser og på Facebook, er ét af flere initiativer, som Movia tager for at forbedre arbejdsmiljøet for billetkontrollørerne.

Movia har også indgået et samarbejde med forskere fra Københavns Universitet om et forskningsprojekt i konflikt-håndtering. Movia forventer gennem projektet at blive klogere på, hvordan billetkontrollørerne i dagligdagen kan arbejde endnu mere med at nedtrappe konflikter, så flere ubehagelige oplevelser kan undgås.

Movia har de senere år haft stort fokus på at øge sikkerheden og styrke arbejdsmiljøet for kontrollørerne. De mange forskellige tiltag - sammen med uddannelse og træning i konfliktdæmpende adfærd - mener Movia er medvirkende årsag til, at der i 2017 har været færre indmeldte episoder i form af verbale og fysiske overfald på personalet.

## Fakta

- Selvom tonen er skærpet i de senere år, har Movia med konfliktdæmpende uddannelse og kurser til billetkontrollørerne haft succes med at nedbringe psykiske og fysiske overfald
- I 2016 var der sammenlagt 66 procent færre registrerede episoder i billetkontrollen i forhold til året før med et fald fra 83 til 28 registrerede fysiske og psykiske episoder
- En fysisk episode går fra uønsket fysisk kontakt, spyt og skub til voldeligt overfald
- En psykisk episode for eksempel kan være skældsord eller overfusning
- En netop offentliggjort opgørelse for 2017 viser, at antallet af psykiske og fysiske overfald på billetkontrollørerne fortsat er faldende
- Movia havde sidste år 12 registrerede episoder, hvoraf tre episoder ikke skyldtes billetkontrolarbejdet



Få transportnyheder dagligt  
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

Bestil dit eget abonnement  
på [transportnyhederne.dk](http://transportnyhederne.dk)  
ved at klikke her!

## EU-Kommissionen lægger den tredje vejpakke frem

EU-Kommissionen har fremlagt sit tredje og sidste udspil til modernisering af EU's transportsystem i denne omgang. Den tredje pakke på vejtransportområdet handler om sikker, ren og forbundet mobilitet. Den første kom sidst i maj sidste år, mens nummer to kom i november

I sin tale om Unionens tilstand i september sidste år opstillede EU-Kommissionens formand, Jean-Claude Juncker, et mål for EU og det europæiske erhvervsliv om at blive førende i verden inden for innovation, digitalisering og dekarbonisering - uafhængighed af først og fremmest kul og olie.

På grundlag af de tidligere pakker, "Et Europa i bevægelse" fra maj 2017 og "Et mobilt Europa" fra november 2017, har EU-Kommissionen nu fremlagt det tredje og sidste sæt forslag, der skal gøre initiativet til en realitet på transportområdet, som i denne sammenhæng bliver betegnet som mobilitetssektoren.

Målet er at give alle EU-borgere en mere sikker trafik, mindre forurenende køretøjer og mere avancerede tekniske løsninger og samtidig støtte det europæiske erhvervslivs konkurrenceevne. Med dette for øje omfatter de senest fremsatte initiativer en integreret politik for fremtidens trafiksikkerhed, foranstaltninger til køretøjs- og infrastruktursikkerhed, de første CO2-normer for tunge køretøjer nogensinde, en strategisk handlingsplan for udvikling og fremstilling af batterier i Europa og en fremadskuende strategi for opkoblet og automatiseret mobilitet. Den tredje mobilitetspakke - eller vejpakke - fuldender EU-Kommissionens sin dagsorden for mobilitetsmodernisering.

- Mobiliteten står på tærsklen til en ny teknologisk omvæltning. Med dette sidste sæt forslag inden for rammerne af energiunionen hjælper vi vores erhvervssektor med at holde sig på forkant med udviklingen. Ved at indføre væsentlige teknologiske løsninger i bredt omfang, herunder bæredygtige batterier, og opbygge afgørende infrastruktur, nærmer vi os et trefoldigt nulpunkt: CO2-emissioner, trafikpropper og ulykker, siger Maroš Šefčovič, næstformand i EU-Kommissionen med ansvar for energionen.

Miguel Arias Cañete, der er EU-kommissær med ansvar for klima og energi, peger på, at alle sektorer skal bidrage til at opfylde klimaforpligtelserne i henhold til Parisaftalen.

- Derfor fremsætter vi for første gang nogensinde forslag om EU-normer, der skal øge brændstofeffektiviteten og nedbringe emissionerne fra nye tunge køretøjer. Disse normer giver det europæiske erhvervsliv en mulighed for at styrke sin nuværende førerposition, når det kommer til innovative teknologier, siger Miguel Arias Cañete.

EU's transportkommissær Violeta Bulc fremhæver, at EU-Kommissionen i løbet af det seneste år har fremsat initiativer til at tackle de aktuelle udfordringer og bane vejen for morgendagens mobilitet.

- Disse nye foranstaltninger udgør et sidste og afgørende spring, der vil betyde, at europæerne kan drage fordel af sikker, ren og intelligent transport. Jeg opfordrer medlemsstaterne og EU-Parlamentet til at leve op til vores ambitionsniveau, siger Violeta Bulc.

Hun suppleres af Elżbieta Bienkowska, der er EU-Kommissær med ansvar for det indre marked, industri, iværksætteri og SMV'er.

- 90 procent af alle trafikulykker skyldes menneskelige fejl. De nye obligatoriske sikkerhedsfunktioner, som vi foreslår

# Arbejdsforhold

i dag, vil nedbringe antallet af ulykker og bane vejen for en førerløs fremtid med opkoblet og automatiseret kørsel, siger hun.

Med de i dag fremsatte initiativer vil EU-Kommissionen sikre en gnidningsløs overgang til et mobilitetssystem, som er sikkert, rent, opkoblet og automatiseret. Gennem disse foranstaltninger vil EU-Kommissionen desuden skabe et miljø, hvor EU's virksomheder kan fremstille de bedste, reneste og mest konkurrencedygtige produkter.

## Sikker mobilitet

Antallet af trafikdræbte er blevet mere end halveret siden 2001, men 25.300 personer mistede alligevel livet på de europæiske veje i 2017, og yderligere 135.000 blev hårdt kvæstet. EU-Kommissionen's foranstaltninger vil skabe stor EU-merværdi, der skal bidrage til øget sikkerhed på vejene og til et Europa, der beskytter sine borgere. EU-Kommissionen foreslår, at nye modeller af køretøjer udstyres med avancerede sikkerhedsfunktioner såsom avancerede nødbremsesystemer, vejbaneassistenter og systemer i lastbiler, der kan opdage cyklister og fodgængere.

Derudover vil EU-Kommissionen hjælpe medlemsstaterne med systematisk at udpege farlige vejstrækninger og målrette deres investeringer. Disse foranstaltninger kan redde op til 10.500 liv og forhindre næsten 60.000 alvorlige kvæstelser i perioden 2020-2030 og dermed bidrage til EU's langsigtede mål om at nærme sig nul dødsulykker og alvorlige kvæstelser inden 2050.

## Ren mobilitet

Ved at indføre CO2-normer for tunge køretøjer vil EU-Kommissionen sin dagsorden for et transportsystem, der stort set kan klare sig uden fossile brændstoffer. I 2025 skal de gennemsnitlige CO2-emissioner fra nye lastbiler være 15 procent lavere end i 2019. Der foreslås et vejledende reduktionsmål for 2030 på mindst 30 procent i forhold til værdierne i 2019. Disse mål stemmer overens med EU's forpligtelser i henhold til Paris-aftalen og vil skabe betydelige besparelser for transportvirksomheder - hovedsageligt hos små og mellemstore virksomheder - takket være et lavere brændstofforbrug (25.000 euro over fem år). For at fremme yderligere CO2-reduktioner vil EU-Kommissionen gøre det lettere at designe mere aerodynamiske lastbiler og er i færd med at skabe forbedringer inden for mærkning af dæk. Ydermere fremsætter Kommissionen en omfattende handlingsplan for batterier, der skal bidrage til at skabe et konkurrencedygtigt og bæredygtigt "batteriøkosystem" i Europa.

## Opkoblet og automatiseret mobilitet

Biler og andre køretøjer udstyres i stigende grad med førerstøttesystemer, og helt selvkørende biler er lige om hjørnet. EU-Kommissionen foreslår en strategi, der skal placere Europa blandt de førende i verden inden for fuldt automatiserede og opkoblede mobilitetssystemer. Strategien tager sigte på et større samarbejde mellem trafikanter, hvilket potentielt kan medføre enorme fordele for mobilitetssystemet som helhed. Transporten vil være sikrere, renere, billigere og mere tilgængelig for ældre og personer med nedsat mobilitet. Derudover foreslår EU-Kommissionen, at der skal oprettes et fuldt ud digitalt miljø til udveksling af fragtoplysninger. Dette vil skære igennem bureaukratiet og forenkle de digitale informationsstrømme i forbindelse med logistiske aktiviteter.







## Busselskab i Hjørring er gået konkurs

Tirsdag 22. maj tog skifteretten i Hjørring busselskabet Hjørring Citybus under konkurs. Det var selskabet selv, der indgav en konkursbegæring. Ejeren af selskabet, Henning Christensen siger i forbindelse med konkursen, at Hjørring Citybus A/S de seneste år har kæmpet for at få økonomien til at hænge sammen

I det senest afsluttede regnskabsår opgjort 31. december 2016 blev resultatet efter skat et underskud på 262.397 kroner. Egenkapitalen var på opgørelsesdagen 2.424.000 kroner, mens balancen var på 28.261.000 kroner.

Konkursen berører selskabets godt 100 medarbejdere direkte på deres beskæftigelse. Derudover berører konkursen også rutetrafikken på 39 ruter i Hjørring, Frederikshavn, Brønderslev, Jammerbugt og Thisted Kommuner.

Hjørring Citybus var sidste sommer i søgelyset på grund af problemer med bremserne på en række busser. Under en politikontrol fik flere busser fra Hjørring Citybus klippet nummerpladerne.

Henning Christensen peger også på, at et skrantende helbred også har været påvirket selskabets muligheder for at overleve.

## Undersøgelse:

# Vi pendler en kvart jordomrejse hver om året

I 2016 rejste danskerne i gennemsnit 21,5 km dagligt for at komme på arbejde. Det viser beregninger fra Dansk Byggeri. Det svarer til, at hver eneste beskæftigede foretager næsten en kvart jordomrejse om året i gennemsnit - blot ved at køre frem og tilbage til arbejdet

- Et normalt arbejdsår består af ca. 227 arbejdsdage. Når vi i gennemsnit rejser 43 km om dagen til og fra arbejde, så kommer vi op på 9.761 km pr. beskæftiget pr. år. Det er næsten en kvart jordomrejse, idet jordens omkreds er godt 40.000 km ved Ækvator. Det skal dog siges, at der så ikke er taget højde for sygedage, hjemmearbejdsdage og den slags, siger Dansk Byggeris cheføkonom, Bo Sandberg

Den afstand, vi pendler, har aldrig været længere, og den er vokset med 2,4 km siden 2008. Vi bruger også mere tid på den daglige pendling. Og byggebranchen er blandt de erhverv, der trækker pendlingsafstanden op.

Pendlingsafstanden er beregnet som den korteste vejafstand fra den beskæftigedes bopæl til arbejdsstedet. Og det er tal fra Danmarks Statistik, der viser, at danskerne i gennemsnit pendlede 21,5 km for at komme på arbejde i 2016, hvad enten det foregik på cykel, i bil, tog eller bus.

Turen hjem igen indgår ikke i pendlingsafstanden. Tager man den med, gennemlagde vi i gennemsnit 43 km dagligt, når vi transporterede os mellem hjem og arbejde - og tilbage igen.

- Den gennemsnitlige pendlingsafstand er især øget under det økonomiske opsving siden 2013. Pendlingen får stadig større samfundsøkonomisk betydning. Pendling er den mekanisme, der binder det stive boligmarked sammen med vores fleksible arbejdsmarked, siger Bo Sandberg, der er cheføkonom i Dansk Byggeri.

### Længere strækninger øger tidspildet

Længere pendlingsafstande giver også mere spildtid. Tænk tanken Kraka har påvist, at en pendler i bil i gennemsnit brugte otte procent mere tid på pendling i 2016 end i 2008.

- Men det kan modvirkes ved offensivt at satse på ny og bedre vedligeholdt infrastruktur. Historisk er både Storebælts- og Øresundsbroen eksempler på, at det kan lade sig gøre at pendle over længere afstande ved uændret eller ligefrem nedsat tidsforbrug, siger Bo Sandberg.

### Stiller krav til udbygning og vedligeholdelse af infrastrukturen

Det er transporttiden og ikke distancen, der er afgørende for, hvor langt vi er villige til at pendle.

- Politisk og samfundsøkonomisk kan der gøres meget mere for, at infrastrukturen er i orden, så længere pendlingsafstand ikke nødvendigvis betyder længere transporttid. Det er blandt andet i det lys, en forhåbentlig kommende østlig ringvej i København skal ses, siger Bo Sandberg.

## Rapport om den grænseoverskridende landevejstrafik er lagt frem

På et møde i Dansk-Tysk Transportkommission blev Vejdirektoratets rapport om den grænseoverskridende vejtrafik i Jyllandskorridoren præsenteret

Rapporten er udarbejdet på baggrund af anbefaling herom i Dansk-Tysk Transportkommissions rapport fra 2015 om Transportinfrastruktur i Jyllandskorridoren.

Rapporten omhandler alene vejtransporten.

Rapporten kan hentes **her**:

## Busrejsende får bedre informationer om bus-forsinkelser

I slutningen af 2016 besluttede Sydtrafiks bestyrelse og Region Syddanmark at afsætte 4 millioner kroner til indkøb og opsætning af realtidsskærme rundt i Sydtrafiks område. Projekt er nu ved at blive en realitet

- Vi er rigtig glade for, at beslutningen om at afsætte midler til realtidsskærme blev truffet. Realtidsskærmene vil bidrage til at højne vores informationsniveau over for passagererne, siger Lars Berg, der er direktør i Sydtrafik.

- Skærmene giver også et tydeligt overblik over, hvornår bussen afgår, og de giver specielt overblik i forhold til information om eventuelle forsinkelser, siger han videre.

Sydtrafik har skrevet kontrakt med firmaet MultiQ om indkøb, opsætning og drifts-  
overvågning af i alt 117 realtidsskærme i Sydtrafiks område.

Realtidsskærmene vil blive installeret på udvalgte, større stoppesteder, på flere busstationer, og på udvalgte knudepunkter for den kollektive busstrafik i den jyske del af Region Syddanmark.

Realtidsskærmenes placering, størrelse og udformning er sket i et samarbejde mellem den enkelte kommune, regionen og Sydtrafik.

- Vores plan er, at alle tavler er opsat og i funktion inden udgangen af 2018. Vi forventer, at det bliver så godt et tiltag, at vi over de kommende år kan være med til at udbrede endnu flere tavler i vores område, siger Lars Berg.

De passagerer, som har en smartphone eller tablet med på rejsen, kan i dag se, om bussen er forsinket. Det fremgår via "live map", som findes på rejseplanen app og på sydtrafik.dk.

### Fakta:

Realtidsskærmene er et projekt, som er støttet af puljemidler fra Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen.





(Foto: Per Johansen)

## Landsretten har stadfæstet byrettens domme over hurtige bilister

Østre Landsret afsagde mandag 30. april dom i en række sager om hastighedsoverskridelser i forbindelse med vejarbejder på Lyngby Omfartsvej og Helsingørmotorvejen. Hastighedsoverskridelserne var begået i foråret og sommeren 2015, hvor et meget stort antal biler inden for kort tid blev målt til at køre for hurtigt på de pågældende strækninger. De sager, som nu er afgjort, var udvalgt og ført som prøvesager

De tiltalte bestred hverken i By- eller Landsretten den hastighed, som politiet havde målt, men ville frifindes, navnlig fordi de mente, at skiltningen i forbindelse med vejarbejdet ikke havde været god nok.

I en af sagerne var der også spørgsmål om, hvorvidt hastighedsbegrænsningen var lovlig.

Byretten fastslog blandt andet, at skiltningen havde været både retvisende og tydelig, og i den sag, hvor hastighedsbegrænsningen var et spørgsmål, fastslog Byretten også, at denne var lovlig. De tiltalte blev derfor dømt af Byretten og fik bøder på henholdsvis 4.000 og 6.000 kroner samt frakendt førerretten betinget.

Landsretten var enig med Byretten i resultatet og begrundelsen. Landsretten har derfor stadfæstet Byrettens domme.



Undersøgelse:

## 6 ud af 10 kvindelige cyklister er bange for højresvingsulykker

Et flertal af kvindelige cyklister er bange for højresvingsulykker, og hver femte danske cyklist har været involveret i en eller været tæt på. Det viser en ny undersøgelse, som Kantar Gallup har lavet for Gjensidige Forsikring

Sidste år blev fem personer dræbt i højresvingsulykker, og i år har to mistet livet. Derfor er der stadig behov for, at cyklister, bilister, lastbilschauffører og andre trafikanter bliver endnu mere opmærksomme på hinanden i situationer, der kan være farlige.

Vejdirektoratets undersøgelser viser, at det kun sjældent er u hensigtsmæssig adfærd fra cyklisten, der er skyld i ulykken. Det er derimod forkert indstillede spejle i biler og lastbiler, dårligt udsyn eller dårligt sikrede lyskryds, der er årsagen.

- Gennem de seneste år har vi set mange positive tiltag, der har været med til at gøre trafikken mere sikker for cyklisterne. Alligevel blev 183 personer dræbt i trafikken i 2017, hvilket stadig er alt for mange. Vi skal blive ved med at stille krav til, at trafikanter er mere opmærksomme, men det er også nødvendigt at se på, om der er andet, vi kan gøre. Måske skal den tunge trafik ud af byerne, og alle lyskryds sikres med tilbagetrukne stoplinjer, så højresvingsulykker bliver en ting til historiebøgerne, siger Henrik Sagild, der er skadedirektør i Gjensidige Forsikring.

### Kvinder er mere bange - mænd er oftere i ulykker

Undersøgelsen viser desuden, at 58 procent af kvinderne er bange for højresvingsulykker, mens 43 procent af mæn-

dene svarer det samme. Det er paradoksalt, da det er 30 procent af mændene, der har været tæt på eller været involveret i en højresvingsulykke, mod 20 procent af kvinderne. Altså ifølge undersøgelsen.

## Det er et fælles ansvar at forhindre ulykkerne

Mange af de mest alvorlige højresvingsulykker sker i sammenstød mellem cyklister og lastbiler. Derfor skal chaufførerne være bedre til at indstille spejle, sørge for frit udsyn gennem ruder og holde fuld opmærksomhed på højresvinget. Men det er ikke blot chaufførernes ansvar at forhindre ulykkerne. Som cyklist kan man også være opmærksom på nogle ting, så risikoen mindskes.

- I trafikken er vi fælles om at løse problemerne, og det er ikke kun cyklisterne eller bilisterne, der skal ændre adfærd. Alle skal være mere opmærksomme på de problemer, der opstår, så vi kan få endnu færre alvorlige højresvingsulykker, siger Henrik Sagild.

## Gode råd, sådan undgår du som cyklist højresvingsulykker:

- Sæt farten ned, når du nærmer dig et lyskryds
- Vær opmærksom på lastbiler i lyskrydset - både når de er foran dig og ved siden af dig
- Fortsæt kun gennem krydset, når du har sikret dig, at lastbilen holder tilbage
- Lad være med at køre frem, før du har fået øjenkontakt med chaufføren
- Vær opmærksom på trafikken - kig ikke ned i telefonen eller lav andet, der kan fjerne din opmærksomhed

## Om undersøgelsen

Undersøgelsen er foretaget blandt 1.841 i februar 2018 af Kantar Gallup for Gjensidige Forsikring. Følgende spørgsmål er kun stille til de, der har angivet, at de cykler.

### Cyklist:

Har du nogensinde været i en eller været tæt på at ende i en højresvingsulykke?

Har været i en: 5 procent

Mand/kvinde: 7 procent / 4 procent

Har været tæt på at ende i en: 20 procent

Mand/kvinde: 23 procent / 17 procent

### Cyklist:

Er du bange for at komme i en højresvingsulykke?

Ja: 50 procent

Mand/kvinde: 43 procent / 58 procent

Nej: 47 procent

Mand/kvinde: 55 procent / 38 procent

Ved ikke: 3 procent

Mand/kvinde: 2 procent / 4 procent



## Nyt forsøg skal afkorte trafikkeer hurtigere efter uheld på E20 på Fyn

Fra starten af næste måned sætter Vejdirektoratet, Rigspolitiet og Fyns Politi gang i et forsøg, hvor de frem mod slutningen af 2019 vil teste effekten af forskellige indsatser og metoder, der kan betyde til en hurtigere oprydning efter uheld på motorvejen tværs over Fyn

I første fase af forsøget vil Vejdirektoratet og Fyns Politi drøfte redskaber og indsats-muligheder med de andre relevante aktører. Mulige indsatser kan for eksempel være hurtigere rekvirering af materiel til oprydning ved uheld, afprøvning af andet materiel til oprydning og effektivisering af kommunikations-gange.

Drøftelserne vil ske i samarbejde med de andre parter, der også arbejder med at håndtere uheld på motorvejsnettet - blandt andet de lokale redningsberedskaber og sundhedsberedskabet. De vil blandt andet bygge på erfaringer fra andre lande, hvor man har forsøgt at koordinere samarbejdet mellem myndighederne bedre for at reducere trafikanternes tidstab ved uheld.

- Det er utrolig komplekst at rydde op efter uheld, siger områdechef Charlotte Vithen fra Vejdirektoratet.

- Der er mange parter involveret, og de har alle forskellige roller, kompetencer og opgaver. Derfor er det vigtigt, at alle parter deltager i forsøget, så vi bedst muligt kan teste mulighederne for at få ryddet motorvejen hurtigere efter uheld, siger hun videre.

Baggrunden for forsøget er blandt andet, at de hjemlige motorveje i oplever en markant trafikvækst. Det sætter motorvejene under pres. Og det skaber trængselssituationer, hvor blot små hændelser kan være nok til at udløse lange trafikkeer.

- Vi skal blive bedre til at få trafikken til at glide i en situation, hvor der kommer flere og flere biler på vejene år for år, siger transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA). - Derfor er det rigtig godt, at vi gennem dette forsøg kan blive klogere på, hvordan vi hurtigere kan få genetableret trafikken.

Der er også potentielt store samfundsøkonomiske gevinster at hente. Nye beregninger fra Vejdirektoratet viser, at det koster samfundet 700 millioner kroner om året, når trafikanterne sidder i kø på motorvejene efter uheld.

Hverken Vejdirektoratet, politiet eller transportminister Ole Birk Olsen nævner noget om, hvad bilisterne selv kan gøre for at forebygge, at ulykkerne opstår.

Med mange års arbejde med transportforhold kan vi her på redaktionen komme med følgende bud på, hvordan man som bilist selv kan bidrage til bedre fremkommelighed og færre ulykker:

- køre hjemme fra i god tid
- holde fartgrænserne
- være forudseende i trafikken
- tage hensyn til øvrige trafikanter - det er en paragraf i Færdselsloven
- vælge alternative ruter med mindre trafik
- overvej andre transportmuligheder
- samkørsel kan bidrage til mindre trafik og dermed mindre risiko for ulykker med kødannelser
- drop eventuelt køreturen

## Europæisk tankkort kan bruges hos norskejet olieselskab

DCC Energi, som driver Shell-netværket i Danmark, og YX Truck gør det nu muligt at benytte euroShell Card på YX Trucks tankanlæg. Dermed kan landets transportvirksomheder inden for tung transport bruge deres euroShell Card på over 160 Shell og YX Truck lastbilanlæg i Danmark. YX Truck kunder kan fortsat kun benytte YX Truck kort på udvalgte Shell stationer

For transportører, der anvender euroShell Card, betyder det, at deres Shell-brændstofkort med ét slag giver adgang til over 160 anlæg i Danmark. Dertil kommer flere tusind Shell truckstationer i Europa, hvor kortet også kan bruges.

DCC Energi og YX er fortsat konkurrenter, når det gælder kontakten med kunderne, men initiativet over for den tunge vejtransport indvarsler en ny tilgang til at sætte fokus på effektivitet og udnytte synergier i brændstofbranchen.

- Aftalen med YX Truck giver nogle interessante, nye muligheder for euroShell kunder, der opererer inden for den tunge vejtransport. Ud over vores egne truckstationer kan de nu også tanke på YX Trucks netværk og betale med deres euroShell kort. Det gør livet lettere for chaufførerne ude på vejene, siger Christian Heise, der er administrerende direktør i DCC Energi.

Muligheden for at benytte euroShell Card på YX Trucks netværk i Danmark omfatter alene kortkunder inden for den tunge vejtransport.

euroShell kortet henvender sig til erhvervsmarkedet og giver blandt andet transportbranchen en række fordele og en nem og sikker betalingsløsning. Med kortet følger et brugervenligt onlinesystem, som samler kortadministration og forbrugs- og betalingsoverblik et sted.

### Om DCC Energi og netværket af Shell stationer

- DCC Energi er en hastigt voksende energikoncern, som forsyner Danmark med en bred vifte af brændstoffer og energiprodukter
- Selskabet er den største forhandler af produkter fra Shell og Gulf og driver netværket af Shell tankstationer i Danmark
- DCC Energi omsætter årligt for ca. 7 milliarder kroner og har ca. 125 ansatte



# Busvognmænd sætter værdierne op

Danske Busvognmænd har fået et formelt værdisæt. Værdisættet har til formål at gøre det klart, hvilke forventninger omverden, foreningen og foreningens medlemmer kan have til det enkelte medlem

Det formelle værdisæt blev præsenteret af landsformand John Bergholdt på Danske Busvognmænd's årsmøde i Billund i marts.

- De ændringer, vi ser i branchen - og dem vi selv laver i foreningen - gør det endnu vigtigere at være klare omkring, hvad vi står for. Derfor har vi i hovedbestyrelsen udarbejdet et værdisæt, som beskriver for os selv og for tredjemand, hvad vores fælles forening står for, påpegede John Bergholdt ved præsentationen.

Værdisættet er inddelt i seks hovedpunkter, som hver især indeholder forklarende underpunkter. På trods af, at værdisættet først nu er blevet formuleret skriftligt, er værdierne på ingen måde nye for Danske Busvognmænd og dets medlemmer.

- De værdier, hovedbestyrelsen præsenterer her, har naturligvis altid været en del af vores DNA. Men vi er en mangfoldig forening - og med en verden i hastig forandring er det vigtigt, at vi også over for omverdenen klart kan signalere, hvem vi er, og hvad vi står for. Her kan et formelt vedtaget værdisæt være med til at skabe vores omdømme, siger John Bergholdt.

Interesserede kan se Danske Busvognmænds værdisæt [her](#):

## Dansk Taxi Råd har fået ny formand

Torben Kirketerp fra Esbjerg Taxa er Dansk Taxi Råds nye formand. Han afløser John Lindbom, som efter 15 år på formandsposten havde valgt at stoppe

Dansk Taxi Råds bestyrelse har konstitueret sig efter den årlige generalforsamling. En enig bestyrelse valgte at konstituere sig med Esbjerg Taxas formand, Torben Kirketerp, som ny formand.

- Jeg er selvfølgelig både stolt og ydmyg over den tillid, som bestyrelsen har vist mig. Som jeg ser det, står vi i Dansk Taxi Råd foran to store opgaver i den kommende tid. Denne ene er at få fusionen med Danske Busvognmænd eksekveret på bedste vis til gavn for vores medlemmer. Den anden opgave er at få sat vores synlige aftryk på de løbende evalueringer af den nye taxilov. Det er vigtigt, at vi løbende byder ind med forslag til forbedringer og pragmatiske løsninger, hvis det viser sig nødvendigt, siger Torben Kirketerp.

Ved generalforsamlingen i Dansk Taxi Råd blev Tadzudin Kasami fra Taxa Syd genvalgt til bestyrelsen som næstformand. Derudover blev Kim Grøn fra Kalundborg Taxa og Ulrik Fredensborg fra Aarhus Taxa valgt ind i bestyrelsen, som nye medlemmer.



# Taxi-vognmænd stemmer ja til fusion med Danske Busvognmænd

Fusionen mellem Danske Busvognmænd og Dansk Taxi Råd blev vedtaget på Dansk Taxi Råds årlige generalforsamling fredag 4. maj, der fandt sted på Munkebjerg Hotel i Vejle, hvor forslaget om en mulig sammenlægning var til afstemning

Fusionen udspringer af et stærkt samarbejde mellem Dansk Taxi Råd og Danske Busvognmænd, som er blevet mere intensiveret i de senere år, hvilket senest kom til udtryk i forbindelse med tilblivelsen af den nye taxilov. Sammenlægningen bunder i, at busvognmændene og taxivognmændene ser et behov for at slå de faglige kompetencer sammen i en ny forening, der med flere faglige kompetencer og en større organisation vil styrke budskaberne overfor politikere og embedsmænd.

Danske Busvognmænds formand, John Bergholdt, var efter afstemningen på taxi-vognmændenes generalforsamling glad over at fusionen også har fået et klart mandat af taxibranchen.

- Fusionen er et fornuftsægteskab, der er baseret på økonomisk, faglig og politisk fornuft. Forandringerne presser sig på og vi vil hele tiden se nye transportformer dukke op i begge brancher. Derfor skal bus og taxibranchen stå sammen med en samlet stærk stemme rent politisk i vores fælles nye forening, mens vi sammen blive et led i denne udvikling i stedet for at sige nej tak, lød det fra John Bergholt efter beslutningen.

Også Dansk Taxi Råds afgående formand, John Lindbom, der har været formand gennem 15 år, var tilfreds med det klare mandat, som fusionsplanerne fik fra Dansk Taxi Råds medlemmer.

- Først og fremmest ønsker jeg at takke medlemmerne for den positive tilbagemelding på fusionen. Som det fremgik af min beretning, så var mit mål med oprettelsen af Dansk Taxi Råd i sin tid at samle branchen. Jeg er derfor utroligt stolt over, at det på min sidste dag som formand for Dansk Taxi Råd nu også er lykkedes os at fusionere med Danske Busvognmænd. Det giver grundlag for en særdeles slagkraftig brancheforening, sagde John Lindbom.

Før fusionen rent formelt bliver en realitet, skal den stemmes igennem ved en ekstraordinær generalforsamling hos Danske Busvognmænd. Men fusionsplanerne fik en meget positiv tilbagemelding fra medlemmerne af Danske Busvognmænd, da de holdt generalforsamling i Billund i marts.





## Vognmænd vil sælge det største taxiselskab

Vognmændene i Foreningen Dantaxi 4x48 har på en ekstraordinær generalforsamling med stort flertal besluttet at give deres bestyrelse et mandat til at sælge af virksomheden

Generalforsamlingen blev afholdt onsdag 25. april på Glostrup Park Hotel, hvor 94 procent af de fremmødte vognmænd stemte ja til bestyrelsens forslag om at sætte et taxivirksomheden til salg.

Bestyrelsen vil nu i samarbejde med PwC Corporate Finance udarbejde salgsmaterialet og indgå en dialog med mulige købere.

- Når vi vælger at sætte til salg nu, er det fordi vi anser tidspunktet for at være det mest optimale. Både set i relation til vores nuværende ejere, vognmændene, men også overfor en mulig køber, siger direktør i Dantaxi 4x48, Carsten Aastrup.

- For den rigtige køber er der et uopdyrket potentiale i virksomheden, og i markedet generelt, der kan udnyttes, siger han videre.

### **Et salg vil styrke positionen**

Det er den nye taxilov, der trådte i kraft ved årsskiftet, der har givet ejerne mulighed for at realisere de værdier som de, i en lang årrække, har været med til at opbygge. Dantaxi 4x48 er i de seneste 10 år vokset til Danmarks største taxi-selskab, som tilbyder taxikørsel i 54 af Danmarks 98 kommuner.

# Taxi-kørsel

Carsten Aastrup vurderer, at selskabet i dag står stærkt, og at et salg vil styrke positionen på markedet.

- Mange nye vognmænd vil gerne køre hos os, hvilket blandt andet skyldes vores landsdækkende tilstedeværelse, et stærkt brand, taxa-app'en MOOVE og en vel-fungerende administration, siger Carsten Aastrup.

**Budskab: Kunderne vil opleve endnu bedre service**

Selskabets kunder behøver ifølge Dantaxi 4x48 ikke frygte, at et kommende salg får negative konsekvenser for taxidækningen eller, at prisen på taxikørsel ryger i vejret.

- Det ligger slet ikke i kortene. Faktisk tror jeg, at kunderne udelukkende kommer til at mærke endnu bedre service i form af værdiskabende kundekoncepter og bedre tilgængelighed. Vores vognmænd og chauffører forsætter med at udbyde taxikørsel og køre kunderne som hidtil, selvom ejerkredsen potentielt ændres, siger Carsten Aastrup.



*Carsten Aastrup.*

## Om Dantaxi 4x48

- Dantaxi 4x48 er et danskregistreret vognmandsejet taxiselskab
- Selskabet har sit nuværende navn og struktur efter en sammenlægning mellem Dantaxi og 4x48 TaxiNord pr. 1. januar 2017
- Selskabet er det største taxiselskab, både i Danmark og i Region Hovedstaden
- I alt råder selskabet over ca. 1.450 taxier med en samlet omsætning på ca. 1.6 milliarder kroner
- Selskabet udfører taxikørsel i 54 kommuner i Danmark, og står bag den landsdækkende taxa-app MOOVE





Trafikselskabet Sydtrafik, der er mest synlig i trafikken med de mørkeblå busser, står også for Flextrafik. Kontrakter på det område vil fremover indehold krav til løn- og arbejdsforhold.

## Trafikselskab i syd følger sporet efter selskab i midten

Trafikselskabet Sydtrafik's bestyrelse har på et møde 20. april besluttet, at der i kontrakterne om Flextrafik indføjes krav til løn- og arbejdsvilkår, som følger bestemmelserne i den nye Taxilov

Med beslutningen følger Sydtrafik samme rute, som trafikselskabet Midttrafik. Beslutningen er truffet på baggrund af, at taxilovgivningen er ændret, når det gælder spørgsmål om løn- og arbejdsvilkår for nye tilladelser. Det betyder, at trafikselskaberne på flex- og specialkørsel står med tilladelsestyper, hvor der gælder forskellige krav for vognmanden.

Forskellen i krav til løn og arbejdsvilkår vil potentielt kunne give en konkurrencemæssig skævhed mellem nye og gamle tilladelser. Og den forskel vil Sydtrafik, som ordregiver, søge at udligne ved at indføre krav til løn- og arbejdsvilkår, som følger bestemmelserne i den nye taxilov i kontrakterne om Flextrafik.

Dermed vil kravet indført i den nye taxilovs paragraf 10 via kontrakten udbredes til også at omfatte leverandører, der kører med en gyldig gammel tilladelse. Der stilles samme krav til underleverandører, så Sydtrafik stiller alle vognmænd lige, uanset hvilke type tilladelse, de vil udføre den erhvervsmæssige transport med.

Fremover vil Sydtrafik's kontrakter også give Sydtrafik mulighed for - hvis der er mistanke om, at kravet ikke overholdes - at bede om dokumentation for, at leverandøren og eventuelle underleverandører overholder kravet. Dokumen-

# Taxi-kørsel

tation kan eksempelvis være kopi af indgået overenskomst, lønsedler og ansættelsesbeviser. Kontraktkravet følges op med muligheden for bod i kontrakten, hvis dokumentation ikke fremsendes eller indtil konstateret overtrædelse af krav til løn- og arbejdsvilkår ophører. Sydtrafik vil desuden få mulighed for at ophæve kontrakten ved grov eller gentagen overtrædelse af kravene i kontrakten.

Mulighederne for at bede om dokumentation samt muligheden for bod vil ligeledes fremadrettet være gældende for Sydtrafik's øvrige kontrakter.

Det vil også fremadrettet være Trafik, - Bygge og Boligstyrelsen, der har kontrolopgaven med de nye Tilladelser til Erhvervsmæssig Persontransport, ligesom sager vedrørende leverandører organiseret i en af de repræsentative landsdækkende arbejdsgiverorganisationer følger den danske model og afgøres mellem de relevante arbejdsmarkedsparter.

I sager, der vedrører leverandører, som ikke er medlem af en arbejdsgiverorganisation, og som kører på en gyldig gammel tilladelse, vil Sydtrafik indhente dokumentation fra den pågældende leverandør. Sydtrafik besidder ikke selv kompetencen til at afgøre, om de pågældende løn- og arbejdsvilkår er i overensstemmelse med niveauet i en af de landsdækkende repræsentative overenskomster, men vil videregive dokumentationen til de relevante arbejdsgiver- og/eller arbejdstagerorganisationer med henblik på en vurdering.

Sydtrafik vil med indførelsen af de foreslåede bestemmelser i fremtidige kontrakter om flextrafik dels sikre ensartede og mere præcise krav til løn og arbejdsvilkår for alle leverandører uanset tilladelse, dels styrke Sydtrafik's muligheder for at bidrage til en effektiv kontrol.

## Ros fra Dansk Taxi Råd

Dansk Taxi Råds nyvalgte formand Torben Kirketerp, der også er formand i Esbjerg Taxa, glæder sig over beslutningen.

- Jeg er utroligt glad for denne beslutning, da det er noget vi har råbt på i flere år. Det er derfor glædeligt, at vi nu også har fået det sidste trafikselskab med. 'Næste ben' er at sikre, at den annoncerede kontrol også bliver ført ud i livet, så der kommer handling bag ordene. Kun ved effektiv kontrol kan vi sikre fair og lige vilkår for alle leverandører, siger han.

## Forskellen på den nye taxi-lov og den gamle

### Den nye taxi-lov:

#### Paragraf 10:

"Indehaveren af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport skal følge de bestemmelser, der sikrer de ansatte løn, herunder særlige ydelser, samt arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område."

### Den gamle taxilov:

#### Paragraf 5, stk. 5.

"Indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster."

# Taxiselskab præsenterer regnskab med overskud

Taxa 4x35, der er det største taxi-selskab i København, har endnu en gang præsenteret et regnskab med overskud. I forbindelse med regnskabet peger selskabet på, at selskabet skal fremtidssikres i et mere liberaliseret marked

Regnskabet for 2017 viser fremgang. Bruttore-sultatet er steget med 7,8 millioner kroner og lander på 42,7 millioner kroner. Driftsresultatet før skat er steget til 3,1 millioner kroner.

- Der har fortsat været et stort pres på branchen, men alle har leveret en flot indsats, og det viser vores regnskab også. Vi har haft et virkelig godt år, fordi vi har været dygtige til at træffe de rette beslutninger og passe på pengene. Vi har blandt andet fået endnu bedre styr på vores kapacitetsomkostninger, siger Peter Bjerregaard, der er administrerende direktør i Taxa 4x35.

- Dette er et ikke øjebliksbillede. Vi forventer også at ligge på dette niveau fremadrettet, da vi får flere vogne på gaden, siger han videre.



Taxa 4x35 har i 2017 udvidet sine digitale ydelser og lanceret tjenester som faste pris-ture, hvor kunden kan bestille en taxi til en i forvejen kendt pris, der forbliver den samme under hele turen, og et rating-system, hvor kunden kan bedømme sin tur.

### Investeringer skal fremtidssikre

I år har Taxa 4x35 rundet en digital milepæl med over 400.000 downloads af selskabets app, og Peter Bjerregaard er ikke i tvivl om, at det er innovative, digitale løsninger, der skal fremtidssikre selskabet. Man er derfor i gang med at finde et nyt turformidlingssystem.

- Vi skal fortsat stå stærkt og tilbyde det bedste produkt til kunden, og det kræver, at vi hele tiden fornyer os med nye digitale ydelser og andre initiativer, der kommer kunden til gode. Det er altid vores største fokus, men alle de ideer vi har og gerne vil tilbyde, kan vores nuværende turformidlingssystem ikke håndtere, så vi skal ud og investere i et nyt, siger Peter Bjerregaard.

Fra 1. januar 2018 trådte den nye taxilov i kraft, og selvom meget fortsat er nyt efter et halvt år, så ser Peter Bjerregaard flere muligheder og glæder sig til den øgede konkurrence.

- Den nye lov har ført en masse godt med sig, og alle aktører i branchen kan nu selv bestemme pris. Og her har alle selskaber valgt at prissætte sig forskelligt. Det bliver spændende at følge branchens udvikling det næste halve år, hvor udenlandske selskaber måske også vil etablere sig, siger Peter Bjerregaard.

## Om Taxa 4x35

Taxa 4x35 er i kraftig vækst og er det største taxiselskab i Hovedstaden med over 3.000 erhvervskunder og over 5,5 millioner ture om året



# Køreskole fik store bøder for mangelfuld teoriundervisning

Retten i Kolding afsagde i sidste uge sin dom over en stor køreskole fra Koldingområdet og køreskolens direktør. Dommen er en del af en større sag, hvor i alt 35 kørelærere er dømt for at have anvendt IT-baserede undervisningsprogrammer i forbindelse med teoriundervisning på køreskolen uden at overholde kørekortbekendtgørelsens regler

Det betød, at eleverne i en periode fra februar 2013 til februar 2014 som hovedregel gennemførte teoriundervisningen som selvstudie foran en computer, uden at der var dialog mellem læreren og eleverne på holdet.

Direktøren blev idømt tre måneders betinget fængsel samt en bøde på 150.000 kroner. Direktøren blev frifundet for en påstand om frakendelse af retten til at udøve virksomhed som kørelærer. Køreskolen blev idømt en bøde på 300.000 kroner.

- Direktøren blev dømt for selv at have overtrådt reglerne om it-baseret undervisning og for, at der ikke var brugt den tid, der efter reglerne skulle bruges på teoriundervisningen. Direktøren blev også dømt for at have medvirket til kørelærernes overtrædelser af reglerne ved at være den, der har stået for konceptet og dets gennemførelse i køreskolen, siger anklager ved Sydøstjyllands Politi, Lone Petri Kristensen.

Selskabet blev dømt for at have overtrådt straffelovens Paragraf 163 og 175 ved at have afgivet urigtige oplysninger om, at reglerne var overholdt.

Retten lagde ved sin afgørelse af straffens størrelse vægt på:

- karakteren og omfanget af kriminaliteten
- at den blev begået systematisk over en længere periode
- antallet af kørelærere og køreelever, der har været berørt

I formildende retning lagde retten vægt på den tid, der er gået siden gerningsperioden, og på at køreskolen ændrede sit koncept, da politiet begyndte at efterforske sagen.

Dommen er afsagt uden at der blev holdt et retsmøde i den anledning, og derfor er det ikke afklaret, om dommen ankes.





## EU støtter Femern Bælt-forbindelsens banedel

Sund & Bælt fik onsdag overrakt den underskrevne støtteaftale til Femern Bælt-projektet, som sikrer op til 880 millioner kroner i støtte fra EU til det grænseoverskridende projekt. Det skete på konferencen TEN-T Days i Ljubljana, hvor administrerende direktør Mikkell Hemmingsen fra Sund & Bælt var til stede for at modtage støtten

Støttebeløbet gives i forbindelse med opgraderingen af jernbanen mellem Ringsted og Nykøbing Falster, som er en del af de danske landanlæg til den kommende Femern-forbindelse. EU-kommissionen anerkender opgraderingen som et prioriteret projekt inden for rammerne af det transeuropæiske transportnet (TEN-T). Forbindelsen anses som et nøgleelement i færdiggørelsen af den vigtigste nord-sydgående rute, der forbinder Centraleuropa og de nordiske lande.

A/S Femern Landanlæg og Banedanmark har sammen ansøgt om EU-støtte. Det er Sund & Bælts datterselskab, A/S Femern Landanlæg, som finansierer opgraderingen af de danske jernbaneanlæg.

- Tildelingen af det høje støttebeløb understreger tydeligt den store betydning, Femern projektet har for EU, siger administrerende direktør i Sund & Bælt, Mikkell Hemmingsen.

- Vi er meget stolte af tildelingen, som viser stor opbakning til projektet. Samtidig betyder støtten, at vi kan arbejde videre på et endnu mere robust økonomisk fundament, hvor vi fortsat vil have fokus på at sikre fremdrift i opgraderin-

gen af de danske jernbaneanlæg, så vi opnår den optimale økonomi i hele projektets levetid, siger Mikkel Hemming-sen videre.

Når opgraderingen af jernbaneanlæg til den kommende Femern Bælt-forbindelse står færdig, vil den reducere rejse-tiden for togpendlere på den danske side betydeligt. Den reducerede rejsetid vil også kunne gøre regionen mere at-traktiv som bosætningsområde til gavn for vækst og beskæftigelse.

TEN-T Days i Ljubljana fokuserer på, og ønsker, intelligent, bæredygtig og sikker mobilitet i Europa.

## Taksterne for at køre på Kronprinsesse Marys Bro over Roskilde fjord er lagt fast

Prisen for at krydse den nye bro over Roskilde Fjord bliver 14 kroner for biler under 3.500 kg og 41 kroner for køretøjer over 3.500 kg, når broen åbner. Hermed følger priserne taksterne angivet i an-lægsloven

Udbuddet af betalingsanlægget til Kronprinsesse Marys Bro er i fuld gang, og bestyrelsen i Fjordforbindel-sen Frederikssund har på et bestyrel-sesmøde onsdag 2. maj godkendt det endelige udbudsmateriale for beta-lingsanlægget til den kommende bro.

- Det er vigtigt, at både borgere, virk-somheder og de bydende parter på broens betalingsanlæg kender de tak-ster, vi kommer til at operere med. Vi har gjort os umage for at holde de pri-ser, der var forudsætningen i anlægsloven fra 2014, siger Leif Tullberg, der er formand for bestyrelsen i Fjordforbin-delsen Frederikssund.



- Taksterne er en forudsætning for, at de bydende virksomheder kan afgive tilbud på opgaven med betalingsanlæg-get. De har nemlig brug for at kende taksterne for at kunne prissætte driften af betalingsanlægget, siger han videre.

Anlægsloven siger, at broen delvist skal finansieres via brugerbetaling, og at taksterne skal sættes på et niveau, der sikrer en tilbagebetalingstid på højst 40 år. Loven giver mulighed for, at taksterne indeksreguleres i takt med den lø-bende prisudvikling i samfundet, hvilket bestyrelsen har fravalgt frem til broens åbning.

Kronprinsesse Marys Bro forventes at stå færdig i slutningen af 2019. Når broen er bygget færdig og anlægget tilslut-tet, vil den eksisterende bro, Kronprins Frederiks Bro, fortsat kunne benyttes, og borgerne vil fortsat kunne komme gratis over fjorden, så længe køretøjet vejer op til 3.500 kg.

Tungere trafik vil efter åbning af fjordforbindelsen ikke længere kunne benytte Kronprins Frederiks Bro.



## Havne-organisation får ny direktør

Interesseorganisationen for havne i Danmark - Danske Havne - får fra 1. juli ny direktør. Det er Tine Kirk Pedersen, som efterfølger Bjørn B. Christiansen. Tine Kirk Pedersen kommer fra en stilling i By & Havn i København og skal som direktør for Danske Havne blandt andet trække på sin erfaring som markedsdirektør i statsselskabet Sund & Bælt

Tine Kirk Pedersen har tidligere været ansat i Transportministeriet, hvilket ifølge Danske Havne er et "perfekt match" i forhold til de udfordringer, som havnesektoren står over for i form af øget markedsorientering og ny havnelov.

- Danske Havnes bestyrelse har søgt en person, der kunne overtage stafetten for udvikling af havnenes vilkår. Sektoren skal fortsætte tilpasningen til de forandringer, der kræves af havnene som ramme for det stadig større spektrum af markedsaktører, der gør brug af havnene som afsæt for deres udvikling og vækst, siger bestyrelsesformand i Danske Havne Ole Ingrisch og peger på, at Tine Kirk Pedersens erfaring fra både centraladministrationen og poster i offentligt ejede virksomheder, der - lige som havnene - opererer i det kommercielle marked, vil komme Danske Havne til gode i den transformation, som Danske Havnes medlemmer er en del af, og som også smitter af på brancheorganisationens rolle og funktion for sin medlemmer.

- Jeg glæder mig til at blive del af den centrale danske infrastruktur og sammen med sektorens dynamiske aktører tage fat på vores fælles mål om at skabe vækst i erhvervshavnene. Jeg trives i krydsfeltet mellem politik og kommerciel drift, og jeg glæder mig til arbejdet med, at havnene finder den bedst mulige balance mellem samfundsmæssige og kommercielle hensyn, siger Tine Kirk Pedersen i forbindelse med sin udnævnelse til direktør i Danske Havne.



### Om Tine Kirk Pedersen:

- Tine Kirk Pedersen er uddannet cand.merc. fra CBS, kommer til Danske Havne fra en stilling som konsulent i By & Havn i København
- Tine Kirk Pedersen har tidligere blandt andet været markedsdirektør og sekretariatschef i Sund & Bælt koncernen

## Uddannelseskonsulent fra 3F er gået på pension

Tirsdag 1. maj valgte uddannelseskonsulent Poul Christensen fra 3F at stoppe sit mangeårige virke i fagbevægelsens tjeneste. Dermed blev det også et farvel som aktiv part i TUR's bestyrelse og brancheudvalg

Poul Christensen har igennem en lang årrække haft sæde i stort set alle brancheudvalg i TUR og har dertil indtaget en fast plads i TUR's bestyrelse. TUR fremhæver, at Poul Christensen har udfyldt en markant og aktive rolle og altid været anerkendt for stor viden, dyb seriøsitet og målrettet gangbare konstruktive løsninger.

- Poul Christensen har gennem en stor uddannelsesteknisk og politisk viden været en væsentlig arkitekt bag den organisation, som TUR er i dag. Dette har omfattet stor interesse for uddannelsesområderne, forlagsvirksomheden og de øvrige medlemsorienterede aktiviteter, som udfolder sig i TUR, siger Hans Kjeldgaard Christiansen, der er sekretariatschef i TUR.

### **Fortsætter med projekt**

Selvom det nu er et farvel til tiden som fast konsulent i 3F, så er der stadig en interesse og passion for at arbejde med projekter, der vedrører unge og voksne med læringsvanskeligheder.

- Poul Christensen har haft en særlig passion for de borgere, som har haft uddannelsesmæssige udfordringer igennem livet, herunder i særlig grad læsesvage og andre, som ikke tidligt i livet fik en tilstrækkelig uddannelse. Det vides derfor, at Poul Christensen vil fortsætte en kort stund endnu med projekter på dette felt, siger Hans Kjeldgaard Christiansen, som på vegne af TUT takker Poul Christensen for mange gode år som aktiv del i TUR og ønsker ham al held og lykke fremadrettet.

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

## Arriva's busdirektør er fyldt 60 år

Torben Hansen, der de seneste år har været busdirektør hos Arriva, fyldte 60 år 20. maj. Det bliver fejret med en reception hos Arriva på Skøjtevej i Kastrup onsdag 30. maj

Torben Hansen startede efter 15 år hos Shell som områdechef for DSB Busser i Holbæk i 1997, der omfattede hele det gamle VT- og STS-område. På det tidspunkt havde DSB Busser i Holbæk omkring 250 busser, som opererede i et område fra Nakskov til Nykøbing SJ.

Efter tre år blev DSB Busser til Combust, som efter en turbulent periode blev solgt til Arriva og Connex.

Dengang sad Torben Hansen med ansvaret for Sjælland og Fyn i Combust. Efter salget blev Torben Hansen ansat halvt ved Arriva og halvt ved Connex indtil opdelingen af Combust var på plads.

Med en kort afstikker til en mindre privat vognmandsvirksomhed kom Torben Hansen i 2005 tilbage til Arriva som driftschef i Kokkedal og Hillerød. Derefter blev Torben kvalitetschef i Arriva Scandinavien (Danmark og Sverige).

For ca. 10 år siden blev Torben Hansen driftsdirektør for Arriva i Østdanmark. Det var også heromkring, at Arriva opkøbte Connex, der var den næststørste busoperatør i Danmark efter Arriva.

2011 overtog Torben Hansen også ansvaret for Arriva's buskørsel i Vestdanmark og blev hermed busdirektør i Arriva Danmark.

- Det var stort at overtage driften af Arriva i Vestdanmark, og få Øst og Vest til at arbejde tæt sammen, så det blev ét Arriva. Det synes jeg, vi er ved at være kommet i mål med, og det er jeg rigtig stolt af, siger Torben Hansen og fortsætter:

- Da vi overtog Connex i sin tid. Der flyttede vi 1.000 mand på en weekend. Det var en kæmpe opgave, og takket være alle de involverede mennesker lykkedes det at få alle busser afsted til tiden mandag morgen. Det var en weekend med sved på panden for os alle og det ser jeg stadig tilbage på med stor stolthed.

- En af de ting jeg også er særligt glad for er, at vi har et fornuftigt og godt samarbejde med det faglige system. Vi har fået en tradition om, at vi taler om tingene, når der er udfordringer. Det er



Receptionen finder sted hos Arriva på Skøjtevej 26 i Kastrup mellem klokken 15 og 17.

Såvel nuværende og tidligere kollegaer, samarbejdspartnere og venner af huset er meget velkomne. Arriva ønsker dog, med hensyn til beværtning, at ankomst meldes på mail til [Grith.Linstow@arriva.dk](mailto:Grith.Linstow@arriva.dk) senest 24. maj.



ikke altid, det går, men i 9 ud af 10 tilfælde så finder vi nogle fornuftige løsninger på de udfordringer, der måtte være.

Torben Hansen betegner det teknologiskift, som er i gang i øjeblikket, som utroligt spændende.

- Arbejdet med at lancere 5C er noget af det største, jeg har prøvet. Jeg ser desuden meget frem til bynet 2019 som bliver en stor og spændende opgave, når den nye metro i København åbner, siger Torben Hansen og peger på, at der i 2020-2021 kommer nogle store udbud som han gerne vil tage med hjem til Arriva.

Selvom Torben Hansen fylder 60, er han ikke færdig med sit travle arbejdsliv.

- Jeg kunne ikke forestille mig at gå der hjemme og pille i små planter, siger han.

---

## Iveco får ny chef i Norden og Balticum

Fra 1. august i år tiltræder Håkan Jönsson, som siden 2007 har arbejdet for Daimler Bus, som administrerende direktør for Iveco North Europe & Baltics. Posten som administrerende direktør blev ledig for nogle måneder siden, da den hidtidige direktør, Lars Beck sagde op og blev direktør for Hyundai i Danmark

Håkan Jönsson arbejdede i årene hos Daimler Bus først med blandt andet ansvaret for det svenske marked. Siden 2015 har han været stationeret hos Daimler i Ulm i Sydtyskland, hvor han har været Market Manager for importørerne i 28 lande i Europa og Centralasien.

Håkan Jönsson begynder i sit nye job 1. august i Iveco North Europe & Baltics' hovedkontor i Albertslund vest for København.

Iveco North Europe & Baltics dækker markederne i de fem nordiske lande og de tre baltiske lande.

- Jeg ser virkelig frem til at begynde at arbejde med Iveco. Produkterne er blandt de bedste på markedet, og den tekniske udvikling med fokus på bæredygtig transport ligger i front, siger Håkan Jönsson og fremhæver de naturgasdrevne varebiler, lastbiler og busser som særligt interessante.

Håkan Jönsson er 43 år og bor i Malmö.



*Håkan Jönsson tiltræder som ny direktør i Iveco North Europe & Baltics 1. august i år.*



## Skinnerne ligger i ring under København

Metrobyggeriet har rundt en milepæl, da der nu er skinner hele vejen rundt på Cityringen under København. Det blev markeret ved byggepladsen på Øster Søgade, der havde besøg af Københavns overborgmester, Frank Jensen, Frederiksbergs borgmester, Jørgen Glenthøj, og transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen

- Metroen er en effektiv og nødvendig transportform i en hovedstad som København, hvor befolkningstallet vokser kraftigt. Med den udbyggede metro vil byen bedre kunne rumme den store efterspørgsel efter flere boliger. I de her



## Fakta

- Cityringen forbinder Østerbro, Nørrebro, Frederiksberg, Vesterbro og City med 17 nye underjordiske metrostationer
- Cityringen vil give et kæmpe løft til infrastrukturen i hovedstaden, da den station, der ligger længst væk på ringen, kan nås på 12 minutter
- Anlægsarbejdet på Cityringen begyndte i 2011, og det nye metrosystem ventes at åbne i sommeren 2019

dage hvor Cityringen fysisk bliver sluttet og forbundet med skinner, kan vi for alvor se frem til, at dørene næste år slås op for passagererne, sagde transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen.

### Den sidste fase inden åbningen

Selve anlægsarbejdet med Cityringen blev indledt i 2011, men allerede i 2009 blev store pladser gravet op for, at der kunne gøres plads i undergrunden til at anlægge de i alt 17 underjordiske stationer.

- Metrobyggeriet har længe sat sit præg på Københavns bybillede. Det er fantastisk, at vi nu er så langt med skinnerne, og fra næste sommer kan vi aflevere en by tilbage med kollektiv trafik i top-klasse - og med nye, flotte stationspladser, hvor der er tænkt grønne træer og buske ind og gode muligheder for at opholde sig. Det ser jeg meget frem til, siger overborgmester Frank Jensen.

Over alt i hovedstaden mærker byen og dens gæster, at metrobyggeriet nærmer sig sin afslutning. De store grønne byggepladshegn falder ét efter ét, så anlægsgartnere kan tage over på overfladen og gøre stationspladserne klar, mens stationerne gøres færdige under jorden, og togene testes.

- Dagens markering var endnu en vigtig milepæl på rejsen mod Cityringen. På Frederiksberg kan vi næsten ikke vente på, at ringen bliver sluttet, så Frederiksberg og resten af Hovedstaden går fra at have en metrolinje til et metronet, siger Jørgen Glenthøj, borgmester i Frederiksberg Kommune.

Cityringens to tunneller er forbundet af skinner. Det efterfølgende støbearbejde er færdigt i den ene tunnel, mens støbearbejdet afsluttes i den anden tunnel i løbet af de kommende to uger. Lige nu testkøres der på Cityringen under Vesterbro, Frederiksberg og Nørrebro. Men i løbet af i år udvides testkørslen til hele ringen, så den nye metrolinje er klar til at køre med passagerer, når Cityringen åbner i sommer 2019.



## Undersøgelse:

# Brugerne er glade for Letbanen i Aarhus

En brugerundersøgelse viser begejstring for Aarhus Letbane. Seks procent af brugerne har skiftet bilen ud med Letbanen, mens 92 procent har et positivt indtryk af byens nye transportmiddel - 2,5 procent har et negativt

Danmarks første letbane tiltrækker ikke blot flere passagerer end bussen, brugerne er også glade for at køre med de nye letbanetog. Sådan kan man kortfattet konkludere ud fra en brugerundersøgelse, som Aarhus Kommune har gennemført blandt 760 passagerer i Aarhus Letbane. Brugerundersøgelsen blev lavet for at afdække, hvem der bruger Letbanen, hvilket transportmiddel brugerne benyttede tidligere, og hvad brugerne synes om det nye transportmiddel.

Umiddelbart er der stor tilfredshed med Aarhus' nye og meget omtalte letbane. På spørgsmålet 'hvad er dit umiddelbare indtryk af Letbanen?', har 92,1 procent et positivt indtryk, 5,4 procent svarer neutralt mens 2,5 procent har et negativt indtryk af Letbanen.

### 'Bedre end bussen'

Når brugerne skal sætte ord på deres oplevelse, er det udsagn som 'bedre end bussen', 'behagelig at køre med' og 'kører til tiden', der går igen.

Undersøgelsen tegner også et detaljeret billede af, hvordan aarhusianerne bruger Letbanen. Blandt mange facts kan man blandt andet læse at:

- 48 procent bruger Letbanen til/fra arbejde.
- 47 procent bruger Letbanen flere gange om ugen.
- 71 procent er skiftet fra bus til letbane.
- 6 procent er skiftet fra bil til letbane
- De fem mest benyttede standsningssteder er Aarhus H, Universitetshospitalet i Skejby, Olof Palmes Allé, Nørreport og Aarhus Universitet (ved Ringgaden)
- Godt halvdelen af brugerne (53 procent) er mellem 18 og 34 år.
- 32 procent af brugerne er studerende, mens 48 procent har fuldtidsarbejde.
- Den største brugergruppe (34 procent) har adresse i postnummer 8200 Aarhus N

Brugerundersøgelsen supplerer en passagertælling fra april, der viste, at Letbanen har 8.400 passagerer på hver-



dage. Det er 2.500 flere end buslinje 1A, der tidligere betjente strækningen mellem Aarhus H og Universitetshospitalet i Skejby, svarende til en passagerfremgang på over 40 procent.

Mens Aarhus Letbane åbnede 21. december 2017 i Aarhus, er strækningerne mod Odder og Grenaa endnu ikke godkendt til passagerkørsel. Når det sker og gør det 110 kilometer lange letbanesystem komplet, er forventningen, at der vil ske ændringer i rejsemønstre og passagertal. Til den tid laves der en opfølgende brugerundersøgelse.

Brugerundersøgelsen, der er foretaget af Aarhus Kommune, kan læses **her**:

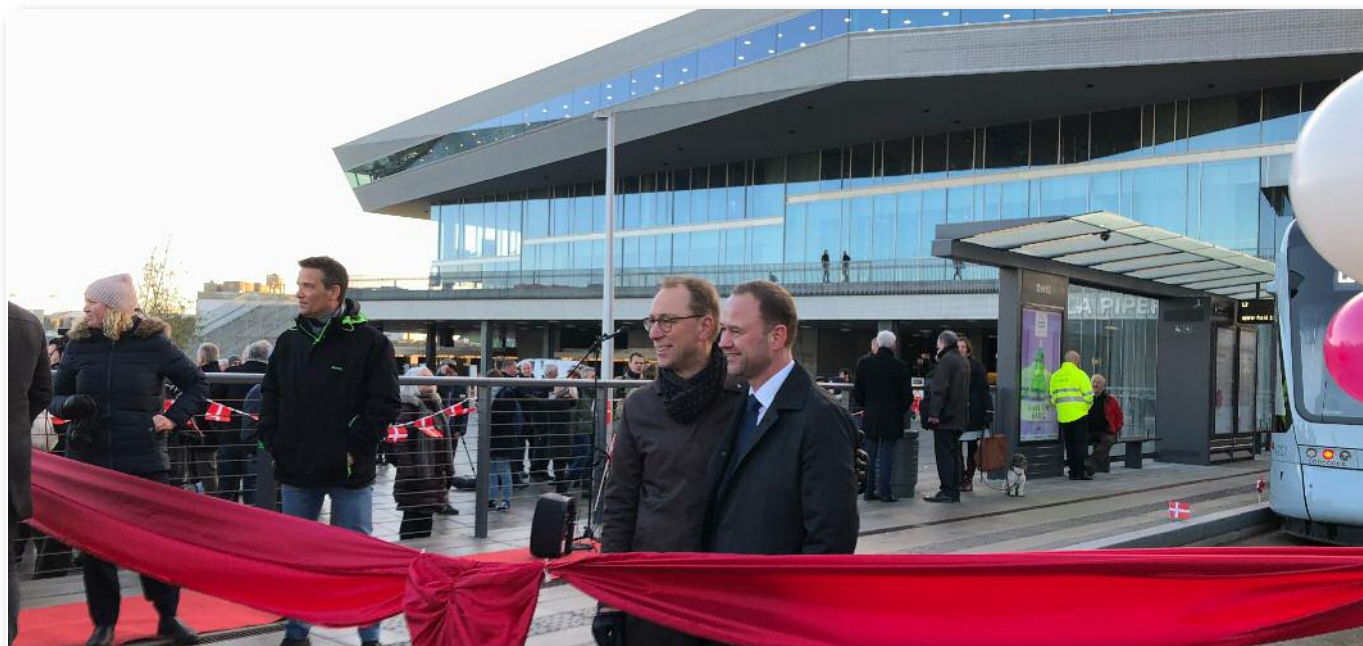
## Rosende ord kører med letbanen i Aarhus

Aarhus Letbane har udvalgt følgende citater i forbindelse med undersøgelsen, hvor 92,1 procent udtrykte tilfredshed med letbanen:

- Det er nemt og hurtigt. Det er bedre end bussen.
- Behagelig at køre med, der er gode sæder. Det bliver godt, når den er færdig og kører hele vejen til Grenaa.
- Der er meget lyst - store vinduer der kommer meget lys ind ad, det er godt. Der er mere plads end i bussen.
- Dejligt køretøj at køre med, larmer ikke så meget, man rutsjer heller ikke rundt, som man kan gøre i en bus.
- Går igennem centrum, behagelige sæder at sidde på. Det er rigtig godt.
- Dejlig at køre med, her er stille og roligt.
- Meget fint, der er meget plads til barnevogn.
- Elsker den. Det er super nemt, passer perfekt til min rute. Der er altid plads og den kører ofte. Det er smart, når man kommer med toget.
- Jeg er vildt glad for den. Meget positiv. Det er meget nemmere og hurtigere end bussen
- Det virker super. Jeg bor tæt på, så det er en stor opgradering.
- Punktligt og behageligt.
- Dejligt at man kan regne med tiden, det tager. Der er god plads. Det er smart, at man kan oplade sin mobil.
- Jeg er glad for det. Det kører til tiden, man kan bedre regne med det. På Kystvejen i rush hour kan man godt komme til at sidde helt stille ellers. Jeg undgår rush hour. Jeg kan regne med at min rute tager 7 min.
- Jeg kan virkelig godt lide den. Jeg glæder mig til mere.
- Det fungerer rigtig godt. Mere af det.
- Den er fantastisk dejlig. Det er meget simpelt og let, der er god plads og den er støjsvag.
- Meget smart ide. Giver et andet byliv. Skal ikke holde tilbage.
- Det er meget smart. Det giver lidt storbystemning i Aarhus. Jeg er fan.
- Meget behagelig at køre i. God affjedring meget fine sæder - godt stof.
- Virkelig godt fundet på. Vi glæder os som små børn til, at den bliver udvidet.
- Det er en smuk og integreret del af bylivet.

Ord, der går igen i undersøgelsen:

- Behagelig, god, fin, lys, dejlig, nem, hurtig, fantastisk, rolig, flot, fungerer, effektiv, punktlig, glidende, praktisk, smart, hyggelig, handicapvenligt, barnevognsvenligt, lækker, luft, pålidelig, smuk, positiv, stabil, super



*Da letbanen i Aarhus fik lov til at køre i december sidste år, var det på en række betingelser. 55 ud af 58 betingelser er nu opfyldt.*

## Aarhus Letbane gør status: 55 af 58 vilkår fra december er opfyldt

Letbanen i Aarhus kan fortsat køre på den indre strækning mellem Aarhus H og Universitetshospitalet i Skejby, da 55 af 58 betingelser fra december sidste år er opfyldt. Aarhus Letbane har en forventning om, at strækningen mod Odder kan åbnes i løbet af sommeren, mens strækningen mod Grenaa vil blive åbnet i løbet af andet halvår. Mere præcis kan Aarhus letbane af mange årsager ikke være

Da den indre strækning mellem Aarhus H og Universitetshospitalet i Skejby blev godkendt 20. december sidste år, stillede Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) 58 betingelser eller vilkår. Fire vilkår skulle opfyldes med det samme - og blev det - mens 51 vilkår skulle opfyldes i løbet af to måneder. Aarhus Letbane besvarede de 51 vilkår til tiden. TBST stillede efterfølgende en række opklarende spørgsmål, som nu er besvaret i samarbejde med assessor. Aktuelt er de 55 mest presserende vilkår afklaret, mens tre vilkår ventes lukket inden for tidsfristen 21. august.

Sideløbende med opgaven med at lukke de givne vilkår, har Aarhus Letbane arbejdet videre på at opnå godkendelse af de to resterende strækninger mod Odder og Grenaa.

Arbejdet er delt op på seks områder og midt i maj er status således:

### **Operationelle regler:**

Assessor færdiggør i uge 21 den sikkerhedsvurderingsrapport, der sammen med ansøgningen om godkendelse af de operationelle regler skal fremsendes til TBST.

### **Letbanetog:**

Ansøgning om typegodkendelse og ibrugtagningstilladelsen for Tango-letbanetoget forventes at være på plads om få



dage. Ansøgning for Variobahn-letbanetoget fremsendes i uge 21, hvorefter TBST har fire ugers sagsbehandlingstid. Tango er det største af to togtyper, der især skal betjene strækningerne til Grenaa og Odder, mens Variobahn er det mindre tog, der allerede kører på den indre strækning og også skal betjene strækningen mod Odder.

## **Tekniske sikkerhedsregler:**

To af fire nye tekniske sikkerhedsregler er fremsendt til assessor. Den tredje sikkerhedsregel fremsendes i uge 20, mens den fjerde og sidste færdiggøres i uge 21. Derefter udarbejder assessor den sikkerhedsvurderingsrapport, der skal indgå i ansøgningen til TBST.

De tekniske regler er regelgrundlaget for det fremtidige vedligehold af Letbanen og den største udfordring i godkendelsesarbejdet.

## **Infrastruktur:**

Der udestår enkelte spørgsmål fra assessor, der skal besvares, inden assessor kan udarbejde den sikkerhedsvurderingsrapport, der skal indgå i ansøgningen til TBST.

## **Sikkerhedsledelsessystem:**

Aarhus Letbane har indsendt ansøgning til TBST om at blive infrastrukturforvalter på Odderbanen.

## **Strækningen mod Grenaa:**

Grenaabanen er teknisk færdigbygget med skinneanlæg, kørestrøm, signalanlæg og omformerstationer. Der udestår således finish-arbejder på perroner og stationer samt godkendelse af TBST til at køre med passagerer på strækningen.

## **Tidsplan**

Da Aarhus Letbane endnu ikke har indsendt alle ansøgninger, og TBST efterfølgende har brug for tid til sagsbehandling og Aarhus Letbane skal have en ibrugtagningstilladelse for at gennemføre de afsluttende funktionstests af Odderbanen, kan Odderbanen ikke åbne på denne side af skolernes sommerferie.

Fremdriften i godkendelsesarbejdet tyder i stedet på, at Odderbanen kan åbnes for passagerdrift i løbet af sommeren. En præcis åbningsdato er dog ikke mulig at fastsætte, før alle ansøgninger er indsendt og efterfølgende godkendt. Planen er at åbne Odderbanen, straks den er klar og efterfølgende markere åbningen sammen med Odder Kommune, når alle er vendt tilbage fra sommerferie.

- Vi befinder os i en kompleks proces med flere aktører, der gør det umuligt at arbejde med præcise datoer. Sammenlignet med den indre strækning, hvor letbanetogene kører på sigt, er Odder- og Grenaabanen traditionelle jernbaner med andre og mere omfattende godkendelsesprocesser og sikkerhedskrav. Alle involverede parter arbejder intensivt på at få godkendt først Odder- og derefter Grenaabanen, og vores mål er fortsat, at begge strækninger kan åbne i 2018, siger Aarhus Letbanes direktør Michael Borre.

Aarhus Letbane peger på, at det skyldes flere forhold, at alle ansøgninger endnu ikke er indsendt til TBST:

Aflysningen af den planlagte åbning i september sidste år udløste i sig selv en forsinkelse på tre måneder

Da Aarhus Letbane fik godkendt den indre strækning i december 2017, skete det på 58 vilkår, som Aarhus Letbane efterfølgende har arbejdet på at lukke

For at undgå yderligere forsinkelser er kravene til ansøgningsmateriale og dokumentation skærpet

- Udover de afledte forsinkelser af aflysningen tilbage i september, bruger vi ekstra ressourcer på at gøre ansøgningerne så komplette som muligt. Det koster noget tid nu, men vinder forhåbentligt tid på den lange bane i form af færre opklarende spørgsmål og vilkår til en kommende godkendelse. I sidste ende giver det også letbanens kunder det bedste, sikreste og mest pålidelige produkt, siger Michael Borre.



## Færgerederi skabte rekordresultat efter kapacitetsudvidelse

Rederiet Scandlines, der sejler på to ruter mellem Danmark og Tyskland, øgede som ventet omsætningen og lønsomheden i 2017, hvor rederiet udnyttede den udvidede kapacitet på Gedser-Rostock-ruten og reducerede investeringsniveauet efter en betydelig styrkelse af flåden og infrastrukturen i de foregående år

Scandlines skabte de hidtil bedste økonomiske resultater, opretholdt stabil drift, og understregede sin position som en afgørende del af den europæiske infrastruktur.

Den samlede omsætning steg 4 procent til 487 millioner euro i 2017 (2016: 480 millioner euro), og væksten var primært drevet af den positive udvikling på Gedser-Rostock-ruten. Omsætningen fra på begge ruter steg 6 procent til 352 millioner euro (2016: 333 millioner euro) med afsæt i den udvidede kapacitet, en styrket markedsføringsindsats og en særlig stærk udvikling i fragtsegmentet, som skabte 12 procent vækst i trafikvolumen.

Omsætningen fra Scandlines' BorderShops var stabil på 135 millioner euro (2016: 137 millioner euro). Scandlines'

# Flydende forbindelser

færger gennemførte over 42.000 afgang og transporterede 7,6 millioner passagerer, 1,8 millioner biler og over 0,6 millioner fragtenheder i 2017.

Scandlines styrkede som forventet lønsomheden yderligere, da driftsresultatet før afskrivninger og særlige poster (recurring EBITDA) steg 7 procent til 194 millioner euro (2016: 180 millioner euro) svarende til en overskudsgrad (recurring EBITDA-margin) på 40 procent (2016: 38 procent). Fremgangen var primært drevet af vækst i både trafikvolumen og omsætning, mens driftsomkostningerne kun steg moderat.

- Der er en vedvarende stærk efterspørgsel efter vores ydelser både til vands og til lands, da vi har fået positioneret Scandlines som et særdeles effektivt og konkurrencedygtigt stykke infrastruktur. Vi er ikke kommet let til markedspositionen og vores rekordresultater i 2017. Vi har investeret betragtelige ressourcer og hårdt arbejde i at skabe en stærk og lønsom virksomhed. Mens andre diskuterer mulighederne for at forbinde Skandinavien og Europa, gør vi netop dét hver eneste dag. Og vi har tænkt os at fortsætte i årtier, da vores langsigtede strategi er bæredygtig også efter den planlagte åbning af Femern-tunnelen, siger Søren Poulsgaard Jensen, der er koncernchef i Scandlines.

Indsatsen for at imødekomme kundernes efterspørgsel bidrog til en forbedret udnyttelse af koncernens udvidede kapacitet og realiseringen af yderligere fremgang i trafikvolumen, omsætning og lønsomhed. Investeringsniveauet var mere moderat i 2017 efter omfattende investeringer i nye færger i 2014-2016 med henblik på at sikre kunderne den bedst tilgængelige rejsemulighed. Scandlines fortsatte derudover ekspansionen af SMILE-loyalitetsprogrammet, som nu har godt 550.000 medlemmer.

- Vores forretning er stærkere end nogensinde, og Scandlines' fremtid tegner lys. I årets løb gennemførte vi en omfattende refinansiering, som reducerer de langsigtede omkostninger til servicering af vores gæld betragteligt. Derudover bød vi i marts 2018 infrastrukturfondene First State Investments og Hermes Investment Management velkommen som nye ejere sammen med 3i, der fortsætter som minoritetsaktionær. Det er bevis for den styrke, som vores forretningsmodel og konkurrenceevne har på langt sigt. Vi vil fortsætte med at skabe en grønnere trafikmaskine i de kommende år - og vi vil helt sikkert fortsætte med at sejle, Søren Poulsgaard Jensen.

Scandlines forventer moderat omsætningsvækst og forbedret lønsomhed (recurring EBITDA-margin) i 2018 baseret på forventet fremgang i kapacitetsudnyttelsen på Gedser-Rostock-ruten og stabil drift på Rødby-Puttgarden-ruten samt i koncernens BorderShops.



Få transportnyheder dagligt  
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

Bestil dit eget abonnement  
på [transportnyhederne.dk](https://transportnyhederne.dk)  
ved at klikke her!



# Magasinet Bus

Tirsdag 24. april 2018 - nummer 4 - 6. årgang

## Midttrafik fik opgaven - både til tiden og den bedste pris

Læs mere side 4-7

Syriske Mohamed er blevet  
superchauffør på rekordtid

Læs mere side 48 - 51

Brintal har fået  
åbnet vind

10

## Midttrafik inviterer til samarbejde om arbejdsforhold for flexchauffører

Læs mere side 10

## Nürnberg glip om gader og stræder til fordel for MAN-bybusser

28 - 39

## Busgertallet er hævet med 40 procent

Læs mere side 64

Gratistruede buskontrollører på livet

Læs mere side 9

Højesteret skal se på Uber-domme

Læs mere side 58