

Magasinet Bus

Tirsdag 27. november 2018 - nummer 11 - 6. årgang

Hybridbiler kan bidrage til bedre økonomi og miljø

Læs mere side 34 - 38

Danske Busvognmænd:

Aarhus

Sociale rabatter bør
gælde alle fjernbusruter

Læs mere side 16

Fjernbussen kører på el

Læs mere side 6

Taxi-selskab er helt elektronisk

Læs mere side 46

Odense har givet
letbanetogene navn

Læs mere side 50

Nordjyske tog
kørte hjem
med initiativpris

Læs mere side 14

Taxi-chauffør
tilsidesatte
loven

Læs mere side 49

Busvognmand Hvidovre køber
el-busser i Kina

Læs mere side 19

Kundetilfredshedsundersøgelser er vigtige

I de seneste uger er der lagt flere kundetilfredshedsundersøgelser på bordet. Trafikselskaberne har deres traditionelle, hvor Sydtrafik i sin seneste undersøgelse med tilfredshed kan konstatere, at selskabet har mange tilfredse kunder. Og så er der kommet en ny, hvor kunder, der kun sjældent bruger busser og tog, får noget at sige.

Hver i sær har de forskellige tilfredshedsundersøgelser hver deres berettigelse og brugbare budskaber, som trafikskaberne kan tage op og forsøge at ændre på.

Det interessante set fra denne plads er, at når man har set på de forskellige undersøgelser, så er konklusionen, at der faktisk er noget at hente i undersøgelserne.

Den traditionelle er traditionel, fordi den er blevet gennemført på samme måde i en årrække. Alene det historiske perspektiv er et argument for at fortsætte. Og så er det, kunderne bliver spurgt om, også brugbare oplysninger.

Den nye, hvor de kunder, der kun sjældent bruger busser og tog, træder tydeligere frem, peger med deres vurderinger på områder, hvor trafikskaberne kan sætte ind for at ændre holdningerne til det at bruge busser og tog. For det er tydeligt i denne undersøgelse, at det er dem, der sjældent bruger busser og tog, der er mest kritiske og har det dårligste indtryk.

Derfor kan man bruge begge typer undersøgelser til noget fornuftigt:

- Den traditionelle til at måle på og sørge for, at man fastholder de eksisterende kunder.
- Den nye til at måle på, om man får ændret indtryk og oplevelser hos dem, der kun bruger busser og tog en gang i mellem.

Her på redaktionen har vi endelig fået et rejsekort. Og hold da op, hvor er det enkelt at bruge - og billigt.

Chech in, chek ind, chek ind - og check ud. Og glemmer vi at tjekke ud, har vi en app på den smarte telefon, der kan hjælpe os med at tjekke ud, selvom bussen er kørt.

Ja, vi har været noget skeptiske over for at få et rejsekort. Hvorfor? Det virkede så besværligt og omstændigt!

Bagefter er det svært at forstå.

God læselyst.

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

Magasinet Bus udsendes frit til alle med interesse i området for passagertransport - med fokus på transport med bus, minibus og taxi. Magasinet Bus ser også på andre områder for passagertransport, der berører transport med bus, minibus og taxi - eksempelvis tog og færger. Magasinet Bus udkom første gang i efteråret 2012.

CROSSWAY LOW ENTRY NATURAL POWER

NATUREN ER I LUFTEN



BÆREDYGTIG FRA NATURENS HÅND

- Halvering af støj, NO_x reduceret med mere end en tredjedel og PM tæt på nul.
- Fås til biometan med op til -95% CO₂.
- Ingen begrænsninger for kørsel i bycentre eller forstæder.

OPTIMERET TCO

- Reducerede brændstofomkostninger takket være den nye Cursor 9 Natural Power på 360 hk.
- Let vedligeholdelse og dokumenteret driftssikkerhed arvet fra Crossway-serien.

SMART DESIGN

- Patenterede gastanke fuldt integreret i taget giver markedets laveste højde på 3.210 mm, der er perfekt til enhver rute.
- Konstrueret til maksimal stabilitet på vejen.

KOMFORT OG INDSTIGNINGSFORHOLD

- Let ind- og udstigning for passager i en flydende strøm.
- Brugervenlig adgang for bevægelseshæmmede.
- Varme og belysning skaber et komfortabelt miljø.



Ring og hør mere: 74 56 13 26



INTERCITY 2018

IVECO
BUS

Your partner for sustainable transport

Nyt udbudsfagligt råd skal styrke konkurrencen om offentlige opgaver

Et nyt råd - Forum for Udbud - der er blevet nedsat af erhvervsminister Rasmus Jarlov (K) skal komme med anbefalinger og løsningsforslag til bedre offentlige udbud og fremme konkurrencen om de offentlige opgaver

Forummet skal især drøfte aktuelle, udbudsfaglige problemstillinger samt skabe dialog og videndeling mellem centrale aktører inden for offentlige udbud. Forummet kan desuden komme med anbefalinger og løsningsforslag, både til erhvervsministeren og til offentlige myndigheder og virksomheder.

- Regeringen er tilhænger af konkurrence og udbud af offentlige opgaver. Derfor nedsætter vi nu Forum for Udbud, der skal bidrage til at styrke konkurrencen på det her område. Det skal give mere kvalitet, innovation og effektivitet i opgaveløsningen, og det ser jeg frem til, siger erhvervsminister Rasmus Jarlov.

Forum for Udbud er nedsat for foreløbig tre år og erhvervsministeren har udpeget direktør for Engineering i NCC, Marlene Haugaard, som formand.

- Det er vigtigt, at der skabes effektiv konkurrence om de offentlige opgaver, så vi kan få endnu bedre løsninger for de 355 milliarder kroner, som det offentlige årligt køber ind for. Jeg tror på, at Forum for Udbud kan blive et stærkt omdrejningspunkt for udviklingen af udbudskulturen i Danmark med det formål, at vi fremmer værdiskabende udbud og indkøb til den offentlige sektor. Et af fokusområderne er, at udgifterne for tilbudsgivning holdes på et fornuftigt lavt niveau, siger Marlene Haugaard.

Etableringen af rådet er ét af initiativerne i regeringens udspil "Konkurrenceudsættelse - den bedst mulige service for pengene" fra maj i år.

Forum for Udbud består ud over formanden af 14 medlemmer, der repræsenterer erhvervs- og lønmodtagerorganisationer og offentlige myndigheder:

- Louise Dahl Krath Jensen, afdelingschef i Dansk Byggeri
- Morten Jung, markedschef i Dansk Erhverv
- Jakob Scharff, branchedirektør i Dansk Industri
- Jakob Brandt, vicedirektør i SMVdanmark
- Rikke Margrethe Friis, direktør i Danske Regioner
- Morten Mandøe, direktør i Kommunernes Landsforening
- Nanna Højlund, næstformand i LO
- Jeanet Vandling, formand i Foreningen af offentlige indkøbere (IKA)
- Signe Lynggard Madsen, adm. direktør i Statens og Kommunernes Indkøbs Service (SKI)
- Andrew Hjuler Crichton, erhvervsjuridisk direktør i Erhvervsministeriet
- Anders Peter Tuxen, kontorchef i Moderniseringsstyrelsen
- Torben Buse, afdelingschef i Økonomi- og Indenrigsministeriet
- Anders Mærkedahl Pedersen, vicedirektør i Forsvarsministeriet
- Mette Rose Skaksen, vicedirektør i Konkurrence – og Forbrugerstyrelsen.
- Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen er ansvarlig for sekretariatsbetjeningen for Forum for Udbud.

Politiet slukkede for festen i busserne

Natten til søndag 18. november gennemførte Københavns Politi i samarbejde med Tungvognscenter Øst en målrettet færdselsaktion mod de såkaldte partybusser i det indre København. Syd ud af i alt syv kontrollerede busser fik forbud mod at køre videre

Under kontrollen blev køretøjerne kontrolleret for fejl og mangler efter færdselslovens paragraf 77.

I alle syv tilfælde vurderede politiet, at busserne havde så alvorlige mangler, at de fik forbud mod at køre videre. Busserne bliver efterfølgende indkaldt til syn. Blandt fejlene var, at der i alle syv busser var helt eller delvist spærret for nødudgange.

- Når partybusserne kører rundt i København, er det oftest med feststemte mennesker, som kan være berusede. Derfor er det vigtigt, at de sikkerhedsmæssige foranstaltninger er i orden. Man skal være klar over, at det handler om sikkerhed, og det kan have katastrofale følger at f.eks. nødudgangene i en bus er spærret, siger Peter Veje fra Københavns Politis færdselsafdeling.

Chaufførerne, der kørte busserne, blev også kontrolleret for at opfylde betingelserne for lovligt at kunne føre køretøjerne. Her blev en chauffør sigtet for ikke at have erhvervet kørekort til bus, to chauffører havde ikke erhvervskørekort til bus, mens en tredje chauffør ikke havde kørekort til erhvervsmæssig personbefordring overhovedet.

Nogle af chaufførerne og firmaerne vil også blive sigtet for forskellige overtrædelser af reglerne for alkoholbevilling.

Københavns Politi fortsætter indsatsen omkring trafiksikkerhed, herunder kontroller med partybusser.

Skolebusruter bliver gratis i Horsens Kommune

Skolebusruterne i Horsens Kommune er blevet gratis at benytte for alle. Det er resultatet af en beslutning i Horsens Byråd, som blev ført ud i livet lørdag 3. november

Den gratis skolebuskørsel gælder udelukkende skolebusruterne, og ikke hvor skoleelever benytter lokalruter eller regionale ruter til og fra skole.

Skolerne udsteder fortsat skolekort til de kørselsberettigede skoleelever, uanset om de benytter skolebusruter, lokalruter eller regionale ruter.

Ordningen medfører ikke ændringer i forhold til visitering af skoleelever til skolebuskørsel. Den eneste undtagelse er bestemmelsen om betaling for ikke visiterede elever, der ændres for skolebusruterne.

De skolekort, der udstedt for skoleåret 2018/2019, vil fortsat være gældende.

Interesserede kan finde skolebusruterne **her**:



Fjernbussen kører på el

Den tyske mobilitetskoncern, FlixBus, der også står for en række fjernbusruter i Danmark, kører ud med den første 100 procent elektriske fjernbus på en rute mellem Frankfurt og Mannheim i Tyskland. Tidligere på året kørte FlixBus ud med en el-bus på en fjernbusrute mellem Paris og Amiens i det nordvestlige Frankrig. Strømmen til den tyske el-fjernbus bliver leveret af Greenpeace Energy

- Vi vil være med til at skabe fremtidens transportformer. Selvom elbusser på nuværende tidspunkt er meget dyrere at købe end traditionelle busser, så er vi overbeviste om, at denne investering vil betale sig i det lange løb, både for vores virksomhed, vores kunder og miljøet. Som udbyder viser vi, at dette er et potentielt vendepunkt inden for persontransport, siger André Schwämmlein, der er grundlægger og administrerende direktør i FlixBus.

Samarbejder med Greenpeace Energy om 100 procent ren strøm

Den tyske FlixBus vil køre tur-retur to gange om dagen, og stopper ved Frankfurt Lufthavn og Heidelberg på sin tur fra Frankfurt til Mannheim. FlixBus' partnerskab med Greenpeace Energy sikrer, at bussen kører på ren energi ud fra Greenpeace's kriterier. 50 procent af Greenpeace Energy kommer fra vindenergi. På el-bussens første år i drift vil den spare omkring 82 ton CO₂-emissioner sammenlignet med en bus med forbrændingsmotor. Det viser et studie udført af klimaorganisationen atmosfair.

- Vores mål er at overbevise flere om at vælge kollektiv transport eller at dele bil eller cykel. Det er ikke nok blot at gå

Kollektiv trafik

over til biler med elektriske motorer, siger Sönke Tangermann, der er bestyrelsesmedlem for Greenpeace Energy. Bussen vil oplade en eller to gange om dagen samt i løbet af natten via en ladestation på Mannheim centrale busstation eller en midlertidig ladestation i Frankfurt. Hver ladestation har et output på 80 kilowatt.

FlixBus har også et partnerskab med klimaorganisationen atmosfair, som leverer en platform til FlixBus' CO2-neutrale billetter. De giver passagererne mulighed for at kompensere for deres CO2-udledning på alle FlixBus rejser over hele verden.

FlixBus kører forud i fremtidens langdistance-mobilitet

FlixBus har markeret sig som en af de mest miljøvenlige transportformer i Europa og USA takket være en moderne busflåde og høj udnyttelsesgrad. De, som eksempelvis vælger at køre med en FlixBus, sparer ifølge selskabet 80 procent CO2-udledninger sammenlignet med en tur i bil. FlixBus henviser til et studie fra Institute for Energy and Environmental Research Heidelberg.

- Der er to sideløbende trends på transportområdet: På den ene side bliver folk mere mobile, men på den anden side bliver de også mere bevidste om de konsekvenser, som det kan have for miljøet at køre i private biler. Vores mission i FlixBus er at give passagerer muligheder for bæredygtige, miljøvenlige rejser, der passer til det behov, som rejsende har i Europa og USA - og i fremtiden endnu flere regioner. Vi tror på, at komfortabel, nem og grøn transport kan være tilgængeligt for alle, siger André Schwämmlein fra FlixBus.

Udvalgte fakta om FlixBus:

- FlixBus har kørt indenrigs i Danmark siden foråret 2017. Selskabet samarbejder med 20 lokale, danske busvognmænd
- Globalt har mobilitetsudbyderen 300.000 daglige forbindelser til over 2.000 destinationer i 29 lande
- FlixBus er en kombination af et tech-startup, en e-handelsplatform og et transportfirma. FlixBus håndterer netværksplanlægning, kundeservice, kvalitetsstyring, marketing/salg, samt billetsalg, prissætning og forretningsudvikling, mens lokale buspartnere - ofte familiedrevne virksomheder - er ansvarlige for den daglige rutedrift af de grønne FlixBusser

Konkursramt busselskabs ruter har været i udbud

Nordjyllands Trafikselskab (NT) har på grund af konkursen i Hjørring Citybus sidste efterår haft buskørslen på rute 78 med kørsel i Hjørring og Frederikshavn kommuner i udbud. Udbuddet, der omfatter syv busser og 15.992 køreplantimer, var udbudt som A-kontraktkørsel og blev vundet af Keolis

Kørslen på Rute 78 har et kørselsomfang på 1,9 procent af NT's samlede buskørsel. Fire busoperatører, der alle er operatører hos NT, bød på kørslen. Efter en vurdering af de indkomne tilbud fik Keolis Danmark A/S opgaven, der har en kontraktlængde på to år, med mulighed for seks års forlængelse.



**SLUT
MED
SMS**

Fra den 11/11 kan du ikke længere købe sms-billetter til bus og tog i Nordjylland. Køb i stedet din billet i app'en **NT billet**.

 Hent NT Billet gratis via App Store eller Google Play.

God-nat-tillæg

Fra 11/11 2018 skal du **ikke længere betale nattillæg** i bussen.

Trafikselskab har lagt nattillæg i seng og sagt farvel til SMS-billetter

Søndag 11. november lagde Nordjyllands Trafikselskab (NT) SMS-billetter og nattillæg i graven. Nordjyllands Trafikselskab sagde dermed farvel til de to billetformer, der har været i brug siden 2010 og 1990'erne, fordi tiden er kørt fra dem begge

I 1990'erne introducerede NT natbusserne og med dem nattillægget på 22 kroner. Nattillægget blev indført for at udligne en del af de ekstra omkostninger, som natbusserne kørte med. Men i dag er det langt fra alle kunder, der betaler nattillægget, når de kører med en af natbusserne.

- Da vi introducerede rejsekortet, valgte vi samtidig, at rejsekortkunder ikke skulle betale nattillæg. Det manglende nattillæg var en del af en prisstruktur, der tilsammen udgjorde et stort incitament for nordjyderne til at anskaffe sig et rejsekort. Og det er lykket. I dag har mere end 120.000 nordjyder over 12 år et rejsekort, siger Mette Henriksen, der er chef for kunder og salg hos Nordjyllands Trafikselskab.

Det faktum gør til tider arbejdet vanskeligt for chaufførerne, der oplever, at de skal forskelsbehandle kunderne. Køber

Kollektiv trafik

kunden en kontantbillet, skal der betales nattillæg, og rejser kunden på rejsekort, er det bare at checke ind og nyde turen - uden at betale et ekstra tillæg.

- Et andet vigtigt argument for at afskaffe nattillægget er, at en meget stor del af vores lejlighedsvisе kunder ofte møder den kollektive trafik første gang, når de tager natbussen hjem. Det er vigtigt for os, at vores kunder får en positiv oplevelse, og det inkluderer også prisen. Med afskaffelsen af tillægget vil vores lejlighedsvisе kunder opleve, at det er billigere at benytte den kollektive trafik, end de troede, og dermed er der en god chance for, at de vender tilbage, siger Mette Henriksen.

SMS-billetten blev indført i 2010 under mottoet "Så nemt, at selv din bedstemor kan finde ud af det". Lanceringen af SMS-billetten var begrundet i, at NT ønskede at fjerne kontanterne fra busserne. Og sms-billetten er nem at bruge, men den populære billet har også sine bagsider.

- Først og fremmest er den vanskelig for chaufføren at kontrollere. Dernæst oplever vi desværre, at der snydes med sms-billetter på en måde, så de kunder, der har snydt, i mange tilfælde er blevet meldt til politiet for dokumentfalskneri. En alvorlig ting, som kan have store konsekvenser for den enkelte kunde. Og uanset, at det er ulovligt at stige på bussen og toget uden gyldig billet, så er der ingen af vores kontrollører, der nyder den del af arbejdet, siger Mette Henriksen.

Nye alternativer til sms-billetten

Sidste sommer introducerede NT en ny webshop, som blev efterfulgt af en billet-app i starten af i år. Kunderne hos NT har taget godt imod begge salgskanaler. 30.000 har downloaded app'en, og der bliver sammenlagt solgt for op mod 500.000 kroner om måneden gennem de to salgskanaler. Med de to nye muligheder, er det stadig nemt at købe en billet til tog og busser hos NT. Selvom SMS-billetten er en populær billettype, forventer NT ikke, at den bliver voldsomt savnet, så længe der er alternative billetformer, som er lige så lette at bruge.

- Der findes i dag så gode alternativer til SMS-billetten, at der ikke længere er noget fornuftigt rationale i at fortsætte med at sælge SMS-billetterne, siger Mette Henriksen.

Hun oplyser, at NT inden 11. november kontaktede SMS-kunderne og meddelte dem, at det ikke længere var muligt at købe billetten fra 11. november.

- I stedet henviste vi dem til vores webshop NTbillet.dk og billetapp'en "NT Billet", siger hun.



Region Midtjylland sparer omkring 60 millioner kroner på den kollektive transport

Regionsrådet i Region Midtjylland vedtog onsdag 31. oktober at tilpasse den regionale bustrafik i forhold til et ønske om at spare penge - omkring 60 millioner kroner årligt. Af hensyn til uddannelsessøgende får 12 kommuner mulighed for et tidsbegrænset driftstilskud

Besparelsen, der berører de blå busser og skal have fuld effekt fra 2020, bliver ført ud i livet ved, at Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere en række ruter, der i praksis ikke lever op til den regionale opgave på busområdet - At befordre passagerer mellem de større byer på tværs af kommunegrænser, hvor der ikke er anden kollektiv trafik.

Samtidigt besluttede regionsrådet at give en håndsrækning til uddannelsessøgende på syv nuværende busruter, hvor de krydser en kommunegrænse for at komme til deres uddannelse. På disse ruter giver regionen et treårigt tilskud til driften, hvis de pågældende kommuner vælger at føre ruten videre.

- Med dagens nødvendige beslutning fremtidssikrer vi den regionale kollektive transport ved at skabe økonomisk balance mellem udgifter og indtægter. Samtidigt hjælper vi i en periode med at holde hånden under en række ruter i landdistrikter, der har vist sig at have stor betydning for unge uddannelsessøgende, siger formand for regionsrådet Anders Kühnau (S).

Uddannelsesruter får 5,2 millioner kroner

Tilskuddene til de syv ruter udgør i alt 5,2 millioner kroner årligt. De er fundet ved at lade en opsparring af statslige midler til letbanedriften på cirka 10 millioner kroner årligt aflaste den del af sparebehovet, som er opstået på grund af øgede udgifter til letbanen. Opsparingen er opstået som følge af sparede driftsomkostninger til den endnu ikke åbnede letbane til Grenaa.

Opsparingen skaber i en overgangsperiode luft i budgettet til at dække de syv uddannelsesruter. De resterende 4,8 millioner kroner fungerer som en buffer til dækning af eventuelle stigninger i udgifter til drift af busser og letbane.

Blå busser kører stadig

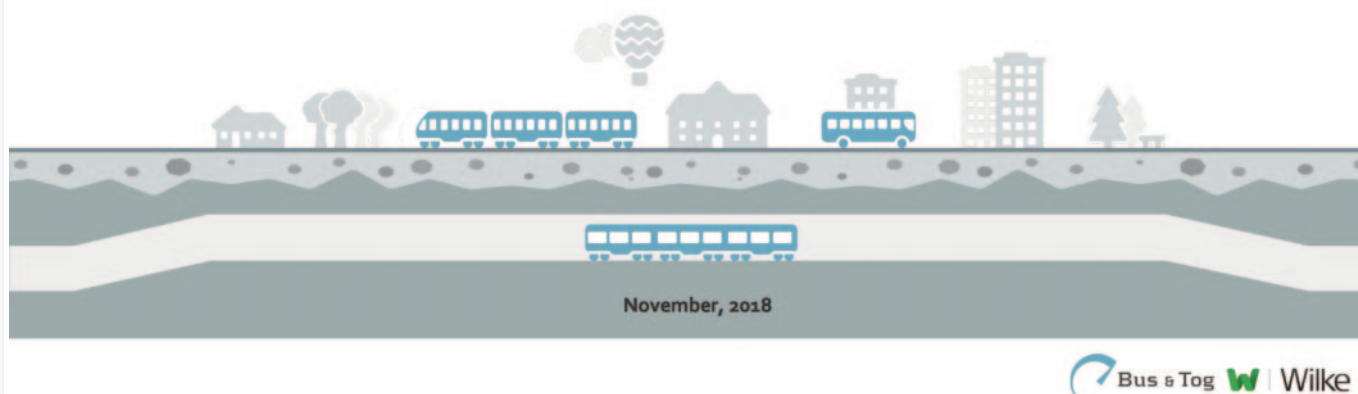
Når spareplanen er gennemført er Region Midtjyllands budget til kollektiv transport i 2019 på 337,6 millioner kroner. Dermed vil der ifølge regionsrådets flertal også fremover være et veludbygget regionalt rutenet i Midtjylland.

- Det handler om at sikre en sammenhængende kollektiv trafik, hvor region og kommuner i fællesskab løfter opgaven, hvor serviceniveauet er tilpasset det reelle behov, og hvor der er styr på indtægter og udgifter. Samtidigt er det vigtigt at understrege, at regionen fortsat finansierer et stort rutenet af busser, hvor vi netop løser den regionale opgave og forbinder de større byer på tværs af kommunegrænserne, siger formand for regionsrådets udvalg for Regional Udvikling Jørgen Nørby (V).

De ruter, der efter planen ikke længere skal finansieres regionalt, befordre alle primært passagerer inden for de enkelte kommuner, mens kun få passagerer krydser kommunegrænsen. I forhold til de ruter, der ikke længere finansieres regionalt, er det nu op til kommunerne at afgøre, hvilke af ruterne de ønsker at videreføre som lokalruter.

Kundetilfredshed i den kollektive transport

Afreportering af resultater for 2018



Den kollektive transport har fået en ny fælles kundetilfredshedsanalyse

DSB har sammen med de øvrige trafikvirksomheder i Danmark udviklet en nye fælles, årlig kundetilfredshedsanalyse. Analysen er landsdækkende og går på tværs af trafikvirksomheder og transportformer. Den er gennemført online og omfatter kunder, som bruger kollektiv transport minimum en gang årligt. Analysen er gennemført af analyseinstituttet Wilke, og baserer sig på omkring 12.000 besvarelser

Den nye analyse belyser tilfredsheden i den kollektive transport på tværs af bus, tog, letbane og metro i hele Danmark. Både i forhold til, hvordan kunderne generelt oplever den kollektive transport, og hvordan de oplever sammenhængen, når de benytter flere transportmidler på en rejse.

Med analysen vil sektoren også gerne afdække kundernes tilfredshed med de enkelte trafikvirksomheder. Det giver de enkelte virksomheder mulighed for at sammenligne (benchmark) sig med hinanden, blive inspireret og lære af hinanden, og dermed følge op på, hvordan de løbende gør kundeoplevelsen med kollektiv transport bedre.

Interesserede kan finde analysen [her](#):



Kundetilfredsheden er stadig i top hos Sydtrafiks passagerer

Trafikselskabet Sydtrafik har for sjette gang fået taget temperaturen på kundernes tilfredshed. Kundetilfredshedsundersøgelsen har de seneste fem år vist en fremgang, og undersøgelsen i år viser, at passagererne fortsat er tilfredse med den kollektive trafik i den syd- og sønderjyske del af Region Syddanmark

- Tilfredsheden ligger på et meget højt niveau, hvorfor det ikke umiddelbart bekymrer os, at der på enkelte parametre forekommer et lille fald på et enkelt eller to procentpoint, siger direktør for Sydtrafik Lars Berg.

- Vi vil dog vi også fremadrettet arbejde for at højne kundetilfredsheden endnu mere blandt Sydtrafiks kunder. Vi har kunderne i fokus, og ønsker at levere høj kvalitet i udførelsen af kollektiv transport, tilføjer han.

Den generelle tilfredshed er fortsat høj

Hos Sydtrafik glæder man sig over, at kunderne er godt tilfredse med deres bustur. Over de eneste seks år har mellem 88 og 90 procent af kunderne svaret, at de er enten tilfredse eller meget tilfredse med deres bustur.

Kollektiv trafik

Sidste år oplevede Sydtrafik et mindre fald, hvor 88 procent af Sydtrafiks kunder var tilfredse eller meget tilfredse med deres bustur. Resultatet for 2018 viser en stigning på 2 procentpoint, således er 90 procent af Sydtrafiks kunder nu tilfredse eller meget tilfredse med busturen.

- Vi arbejder generelt på at fastholde den høje tilfredshed og med at øge andelen af meget tilfredse passagerer. Vi er ambitiøse, og vi vil gerne gå forrest i kampen for kollektiv trafik. Vi har gennem øget kundefokus et mål om at øge kundernes tilfredshed til mindst 92 procent, siger Lars Berg.

Overholdelse af køreplaner og turens varighed er topscorere i undersøgelsen, og det har stor betydning for den samlede tilfredshed. Hvorimod scoren for information om aflysninger og forsinkelser har en lavere score. Sidstnævnte er forhold, der udover kundeservice er et markant fokusområde for Sydtrafik.

- Bestyrelsen i Sydtrafik har tidligere afsat fire millioner kroner til udbredelse af elektroniske realtidstavler i området. Opstilling af de ca. 100 tavler er i gang og forventes afsluttet i januar, siger bestyrelsesformand Henning Ravn og fortsætter:

- Samtidig er der lavet en aftale med en leverandør, således at kommuner og region kan indkøbe yderligere skærme på aftalen. Så vi håber, at det bliver så stor en succes hos passagererne, at kommuner og region vil sætte yderligere tavler op de kommende år. Tavlerne viser løbende opdaterede afgangstider og eventuelle forsinkelser.

National kundetilfredshedsanalyse

Udover Sydtrafiks egen kundetilfredshedsanalyse, har Sydtrafik også deltaget i en national kundetilfredshedsanalyse. Analysen er foretaget i samarbejde med de øvrige trafik- og togselskaber i Danmark.

Denne analyse viser ligeledes, at Sydtrafik har en høj tilfredshedsscore blandt sammenlignelige trafiksselskaber. (Nordjyllands Trafikselskab, Midttrafik, FynBus, Movia). Passagererne i Sydtrafiks del af Region Syddanmark føler sig godt behandlet i den kollektive transport, og er således generelt meget godt tilfredse, når vi sammenligner os med øvrige selskaber.

Begge kundeundersøgelser kan ses **her**:





Nordjyske tog kørte hjem med initiativpris

DI Vendsyssels Initiativpris 2018 er blevet givet til Nordjyske Jernbaner A/S for selskabets stigende betydning for den nordjyske infrastruktur og store rolle i testen af det nationale signalprogram

Da Nordjyske Jernbaner A/S sidste sommer overtog den regionale togdrift fra DSB, gennemførte selskabet en markant stigning i antallet af afgang, og i oktober i år blev testen af det nye nationale signalprogram - ERTMS - sat i gang, som det første sted i landet. Testen gik godt, og Nordjyske Jernbaner har i dag systemet køreklar i alle sine tog. Det er blandt andet den præstation der har sikret Nordjyske Jernbaner DI Vendsyssels Initiativpris 2018.

Nordjyske Jernbaner har gennem de seneste år gennemgået en imponerende udvikling. Fra at være en lokalt orienteret aktør er virksomheden i dag en større jernbanevirksomhed, der evner at spille med på den nationale scene. Virksomheden har i de seneste to-tre år oplevet mere end en fordobling af medarbejderstaben.

- Nordjyske Jernbaner er vigtig for vores infrastruktur i Nordjylland og i særdeleshed i Vendsyssel. Fra at være en lokal operatør er der nu større forventninger til Nordjyske Jernbaner, som vi senest har set med den vellykkede test

Kollektiv trafik

af signalprogrammet. Derfor er de en fortjent vinder af DI Vendsyssels Initiativpris 2018, siger formand for DI Vendsyssel Richard Fynbo.

Nordjyske Jernbaners tog er blevet udstyret med den rette teknologi og har i de seneste par uger testet det digitale signalsystem, hvor signalerne langs banen erstattes med meldinger til lokomotivføreren i toget. Projektet har fyldt meget hos Nordjyske Jernbaner A/S, der anslår, at de har over end 15.000 arbejdstimer på projektet allerede.

Kunderne er tilfredse

Siden Nordjyske Jernbaner overtog regionaldriften fra DSB er antallet af afgangsteget med 37 procent. Hver måned kører i nærheden af 200.000 passagerer med de blå tog.

- Vi påtager os gerne ansvaret for at få medarbejdere og borgere rundt i regionen, når det foregår på skinner, og vi er blevet taget rigtigt godt imod af de nordjyske passagerer, siger direktør Peter Hvilshøj, Nordjyske Jernbaner A/S.

Det er ikke kun i passagerstatistikken, at kundernes tilfredshed kan aflæses. Når togselskaberne måler på passagerernes generelle tilfredshed, placeres Nordjyske Jernbaner forrest i feltet.

- Det er selvfølgelig afgørende for os, at kunderne er tilfredse. Vi befinder os i en branche, hvor punktlighed, orden og service er nøglebegreber, og hvor kunderne ikke altid har den mest positive opfattelse af branchen. Derfor arbejder vi hele tiden på at forbedre os, og samtidig er vi som lokal aktør interesseret i at understøtte virksomhedernes medarbejdere og borgerne bedst muligt, siger Peter Hvilshøj.

Afgørende bidrag til erhvervsudviklingen

Nordjyske Jernbaner A/S modtager årets initiativpris for den store og aktive rolle virksomheden spiller i at sikre, at nordjyderne kan komme fra A til B.

- Med omfattende investeringer i både materiel og faciliteter samt fokus på en mere miljøvenlig transport er Nordjyske Jernbaner A/S med til at understøtte den nordjyske erhvervsudvikling. Alle virksomheder er afhængige af, at medarbejderne kan komme frem til arbejdspladsen og for mange nordjyske medarbejdere er Nordjyske Jernbaner A/S afgørende for, at de kan komme frem til netop deres arbejdsplads, siger Richard Fynbo.

Med DI Vendsyssels initiativpris 2018 er Nordjyske Jernbaner A/S en af i alt 19 kandidater til DI's nationale initiativpris, som uddeles på DI's årlige konference for små og mellemstore virksomheder i januar 2019.

Busprojekter over får godt 58 millioner kroner

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har uddelt i alt godt 58 millioner kroner til busprojekter i hele landet. Midlerne kommer fra 'Pulje til investeringer i kollektiv bustrafik', der er afsat af forligskredsen bag 'Bedre og billigere kollektiv trafik'

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen modtog i denne ansøgningsrunde i alt 13 ansøgninger.

Interesserede kan læse mere om de projekter, der modtager støtte, **her**:



Danske Busvognmænd: Sociale rabatter bør gælde alle fjernbusruter

Trafikstyrelsen sendte for nylig en bekendtgørelse i høring, som målretter den statslige kompensation til busselskaber for rabatter, så den fremover kun vil gælde for rejser til og fra landets yderområder. Danske Busvognmænd peger på, at det eksempelvis betyder, at pensionister, studerende og børn, som ikke bor i yderområder, rammes hårdere

I bekendtgørelsen fremgår det, at formålet med ordningen er at målrette og sikre udbuddet af kollektiv trafik i yderområderne. Danske Busvognmænd, der organiserer en stor del af busvognmændene i Danmark, peger på, at bestemmelsen om at målrette kompensationsordningen har store konsekvenser for visse passagergrupper - det gælder eksempelvis pensionister, studerende og børn, der vil blive ramt proportionelt hårdere end andre grupper.

- Bekendtgørelsen indebærer, at pensionister, studerende og børn, der ikke rejser til og fra stoppesteder beliggende i et yderområde, fremadrettet vil blive afskåret fra at opnå rabat, når de rejser med fjernbusser, siger Lasse Repsholt, der er sektorchef i Danske Busvognmænd.

Kollektiv trafik

- Efter Danske Busvognmænds opfattelse kan og bør den målretning indrettes på en måde, så det ikke sker på bekostning af de pensionister og studerende, der vælger fjernbussen til deres rejse, siger han videre.

Konsekvenserne bør spredes

I et høringssvar foreslår Danske Busvognmænd i stedet, at ordningen bør forpligte operatøren til at yde rabatter til alle berettigede passagerer, uanset hvilken rute og strækning, som rejsen foregår på. Det vil i praksis betyde, at de børn, pensionister og studerende, der er berettiget til rabat, fortsat vil få den.

Administrerende direktør i Danske Busvognmænd, Michael Nielsen, peger derudover på, at den nuværende rabatordning skaber muligheder for de førnævnte grupper.

- Den nuværende ordning er ti år gammel og har været en god måde at sikre, at pensionister, studerende og børnefamilier frit kan vælge mellem busser og tog i den kollektive trafik uden at skulle give afkald på rabat.

Derudover foreslår Danske Busvognmænd også, at målretningen af ordningen om de sociale kørselsordninger bør ske ved, at der gives en differentieret kompensation for de rabatter, operatøren yder. Således bør det i stedet gøres muligt for Trafikstyrelsen at indgå kontrakter, der indebærer, at der gives en relativt større kompensation for rabatter, der ydes på rejser til/fra yderområder og en relativt mindre kompensation for rabatter, der ydes på øvrige rejser. På denne måde vil tiltaget opnå den ønskede virkning på en mere balanceret måde.

Operatørerne skal have tid til at justere

Bekendtgørelsen er skemalagt til at træde i kraft ved årsskiftet. Men det er ifølge Danske Busvognmænd for hurtigt. Efter Danske Busvognmænds opfattelse er lkræfttrædelsesdatoen hverken mulig eller rimelig i betragtning af ændringernes omfang og konsekvenser, der kan betyde omlægning/nedlægning af eksisterende ruter.

I stedet bør bekendtgørelsen udskydes til tidligt 1. august 2019 i overensstemmelse med den opsigelse/frist på seks måneder for ændringer af fjernbusruter, der følger lov om trafikselskaber.

Forslaget til bekendtgørelsen blev lanceret samtidig med en række andre tiltag. Heriblandt var forslaget om, at afstandskravet for fjernbusser simplificeres og sat til at være 75 kilometer mellem to destinationer. Et tiltag som Danske Busvognmænd ser positive fordele ved.



Polske gas-busser skal køre i Paris

Først på året leverede den polske busproducent, Solaris, den første for-serie Solaris Urbino 18 CNG-ledbus til busoperatøren Régie autonome des transports Parisiens (RATP) som et led i en kontrakt, som Solaris og RATP indgik i marts 2016. Kontrakten har et totalt budget på omkring 20 millioner euro og omfatter blandt andet leverancer af op til 48 busser - de første 18 gas-busser er nu blevet bestilt

De første af de 18 led-busser vil ankomme til Paris i løbet af maj og juni næste år og øge antallet af gas-busser hos RATP, så de kommer op på en andel på 20 procent af den samlede flåde. Busserne har et anlæg til CNG, der mindsker partikeludslippet og NOx-udspillet markant i forhold til dieseldrevne busser. Hvis naturgassen (methan) bliver produceret på et biogas-anlæg, vil CO2-udslippet kunne nedbringes med op mod 95 procent.

Bussernes drivline også består af en automatisk gearkasse, der styres af et Eco-program, som sikrer den mest økonomiske drift. Derudover vil bussernes motorrum være yderligere støjdempet for at øge komforten for passagerne og for de mennesker uden for busserne.

Busserne vil være forsynet med fem 340 liters tanke til CNG, så de kommer op på en rækkevidde på 400 km.

De 18 led-busser til RATP bliver leveret med air-condition, lukket og sikker plads til chaufførerne, et dørøvervågningssystem med otte kameraer og en 10,4 tommer skærm, der også kan vise, hvad der sker bag bussen. Der til kommer, at Solaris også vil installere et info-system, der kan give passagerne aktuelle informationer om eksempelvis kommende stoppesteder.

Busserne, der har plads til 101 passagerer, hvoraf 36 kan sidde ned, vil have fire dobbeltdøre med passagertællesystemer. For at lette adgang for gangbesværede passagerer vil busserne blive leveret med knæle-funktion. og en elektrisk betjen rampe til kørestolsbrugere og lignende.

Solaris har bygget busser med gas-motorer siden 2004 og har siden leveret knap 1.100 gas-busser til byer i 13 europæiske lande - eksempelvis Sverige, Frankrig, Italien og Spanien.





Busvognmand Hvidovre køber el-busser i Kina

Den kinesiske producent af blandt andet el-busser - BYD - skal levere 27 12-meter el-busser til busoperatøren Anchersen, der tidligere på efteråret vandt et udbud hos trafiksselskabet Movia. Siden det blev klart, at Anchersen havde vundet det pågældende udbud med el-busser, har det været uklart, hvilken busproducent, der skulle levere de elektriske busser

Med orden på de 27 el-busser kan BYD for første gang køre ind på det danske marked med busser, der ikke skal indgå i et forsøg, men i daglig drift.

De 27 el-busser, der skal leveres sidst på året næste år og køre på Linie 18 mellem Emdrup Torv og Lergravsparken, vil komme i stødet til den daglige drift ved at få deres batterier ladet op om natten på Anchersens busdepot på Avedøre Holme i Hvidovre. Når de kører friske og nyopladede ud om morgenen, vil de kunne køre en hel dag uden at skulle genoplades.

-Vi viser, at vi er klar til de seneste udviklinger. Vi er nu i front, når det gælder den kollektive transports skift til nul-emissions el-kraft, siger Søren Englund, der er økonomidirektør hos Anchersen.

- Vores mål er at have samme pålidelighed med de nye el-busser som med vores nuværende dieseldbusser. Vi har indgået en aftale med BYD, fordi grundig undersøgelse har vist os, at BYD kan opfylde de krav, vi og Movia stiller til fremtidens busser, siger han videre.

Interesserede kan læse mere om udbuddet [her](#):

El-busser kører ind i Hovedstaden i slutningen af næste år

Hybridbusser kører ud i Hovedstadens kollektive transport

EvoBus Danmark skal levere 20 Mercedes-Benz Citaro Hybrid til busoperatøren Nobina. Mercedes-Benz Citaro Hybrid blev fornyligt kåret som Årets Bybus 2019 i Europa, og Nobina bliver den første i Danmark, der tager i mod hybridbussen - Nobina skal have leveret i alt 20 eksemplarer af den miljøvenlige bus

Nobina er stærkt repræsenteret i den kollektive trafik i hele Skandinavien, og miljø og bæredygtighed er vigtige parametre, når virksomheden skal vælge materiel til den kollektive transport. Her er Mercedes-Benz Citaro Hybrid eksempelvis et nærliggende valg, da hybridbussen kombinerer en dieselmotor med en elmotor, så det er muligt at reducere brændstofforbruget - og dermed begrænse miljøbelastningen med hensyn til partikler, NOx'er og CO2. Og belastningen stiger eller falder i takt med brændstofforbruget - højt brændstofforbrug er lig med høj belastning. Omvendt er lavt brændstofforbrug lig med lavere belastning.

Mercedes-Benz Citaro Hybrid er en kompakt- eller lethybrid-bus, der eksempelvis oplagrer energi i elmotorens batterier, når den bremser. Når bussen accelererer, fungerer elmotoren som en ikke-forurenende hjælpemotor til busens dieselmotor.

- Ved at vælge miljøvenlige busser, når vi geninvesterer, bidrager Nobina til at reducere miljøbelastningens byrden i forbindelse med vores aktiviteter, siger Martin Atterhall, der er Bus Fleet Manager hos Nobina.

- Hvis vi gør det lettere og mere smidigt, kan vi desuden få flere mennesker til at vælge offentlig transport i stedet for at tage bilen. Vi er stolte af at tilbyde 20 helt nye, miljøvenlige busser i vores trafik og er overbevist om, at vores kunder i Københavnsområdet vil opleve en forbedring og i endnu større grad vælger at rejse med os, siger han videre.

EvoBus Danmark er en del af Daimler koncernen og står i Danmark for import og salg af de forskellige mærker fra koncernen - Mercedes-Benz, Setra, Omniplus og BusStore.

Teknisk om den Mercedes-Benz Citaro Hybrid, der var udstillet på IAA i Hannover i september 2018:

- Længde: 12,135 meter
- Bredde: 2,55 meter
- Højde: 3,12 meter
- Akselafstand: 5.900 mm
- Totalvægt: 19,5 ton
- Dieselmotor: 220 kW
- Elmotor: 14 kW
- Drejningsmoment: 1.200 Nm (diesel) 220 Nm (el)
- Gearkasse: Voith Diwa 6



Langtursbus kan køre 1.000 km på en tank flydende naturgas

Scania introducerede på IAA-messen i Hannover i september en ny langtursbus, som den svenske producent af blandt andet busser betegner som verdens første langdistancebus, der kører på alternativt brændstof - aktuelt flydende naturgas, der kan blive CO₂-neutral, hvis gasen er produceret på basis af biomaterialer - eksempelvis gylle eller slagteriaffald

Scania's nye Scania Interlink Medium Decker-bus, der har en gasmotor i stedet for en dieselmotor, kan køre 1.000 kilometer på en tank fuld flydende naturgas.

- Der er mange muligheder for CO₂-bevidste by- og forstadsbusoperatører. Men der har været et tomrum i langturssegmentet. Det har vi nu gjort noget ved, siger Karin Rådström, der er chef for Buses and Coaches hos Scania.

- I takt med, at LNG bliver mere og mere udbredt i hele Europa og mange andre dele af verden, er det et rettidigt og levedygtigt alternativ, siger hun videre.

LNG-drift kan reducere CO₂-emissionerne med 20 procent og samtidig reducere kvælstofilte- og partikelemissionerne markant. Desuden er støjniveauet betydeligt lavere. Nogle lande begynder også at tilbyde flydende biogas, hvilket reducerer CO₂-emissionerne med 90 procent.

Bæredygtighed var det overordnede tema for Scania på IAA, hvor hele bus- og turistbussortimentet kører på alternative brændstoffer - fra Scania Citywide LE Suburban-hybriden til Scania Interlink High Decker, som kører på HVO (hydrogeneret vegetabilsk olie).

Desuden fremviste Scania sin batteridrevne Citywide Low Floor-bus, som i øjeblikket er i almindelig rutefordrift i den nordsvenske by Östersund. På IAA kunne besøgende ved opleve bussen i drift, da den kørte som en af shuttlebusserne på messeområdet.





Till Oberwörder, chef for Daimler Buses, overdrog den første Mercedes-Benz eCitaro til Henrik Falk, der er formand for bestyrelsen i Hamburger Hochbahn AG, der var flankeret af Hamburg's borgmester, Dr. Peter Tschentscher.

Mercedes-Benz har leveret den første el-bus

Hamburger Hochbahn AG har de seneste år markeret sig som en frontløber, når det gælder alternative drivsystemer i kollektiv transport. Blandt andet har Hamburger Hochbahn drevet en særlig innovationslinie, hvor flere busleverandører - eksempelvis svenske Volvo og polske Solaris har bidraget med hybridbusser og el-busser, hvor energibæreren har været brint

Da Hamburger Hochbahn for et par år siden konkluderede, at nu var fasen med test slut og tiden kommet til at sende el-busser ud i den daglige drift, fik interesserede busleverandører mulighed for at komme med tilbud på el-busser. Hamburger Hochbahn valgte i første omgang at køre el-busser hos Solaris og Mercedes-Benz.

- Vi er glade for at kunne levere den allerførste serieproducerede eCitaro, siger Till Oberwörder, der er chef for Daimler Busser.

Daimler Busser skal levere i alt 20 elektriske eCitaro-busser til Hamburger Hochbahn AG. Det er den største enkeltordre, som Daimler Busser har fået på sin nye eCitaro, der havde officiel premiere på IAA i Hannover i September.

Daimler Busser's eCitaro, der er den første tysk-producerede helt elektriske bus, er blandt andet udstyret med et avanceret varmesystem med varmepumpe og batteripakke med en kapacitet på op til 243 kWh. Batterierne skal oplades i busdepoterne. Busserne drives frem af to el-motorer - en ved hvert baghjul.

De 20 eCitaro, som skal leveres til Hamburger Hochbahn AG, er tre-dørs versioner med LED-belysning, alarmsystemer ved dørene og ESP (Electronic Stability Program). De elektriske busser er baseret på Mercedes-Benz Citaro-busserne, der er leveret i over 50.000 eksemplarer til kunder i en lang række lande. Citaro-modellerne kan fås som Citaro med dieselmotor, Citaro Hybrid og Citaro NGT med gasmotor.

Busvognmand kører ud med ny liftbus i luksus-klasse

Adrians Turistfart fra Frederiksværk har fået leveret en ny Scania Irizar i6S 12,2 meter luksus turistbus med lift. Bussen er udstyret med 49+1+1 sæder i normal udførelse og kan have plads til otte kørestole

Passagerstolene er monteret med quick-release system for hurtig og nem konvertering til liftbus, således at bussen kan justeres til 19+1+1 sæder samt op til otte kørestolspladser. Dertil er liftbussen monteret med en kraftig elektrohydraulisk kørestolslift i højre side bag bagakslen for nem "indstigning" i bussen for kørestolsbrugere.

Bussen er med rustfri opbygning fra Irizar og udstyret med Scania's 13-liters 410 hk motor med SCR-teknologi og Scania's 8-trins automatiserede Opticruise-gearkasse.

Indvendigt er bussen blandt andet indrettet med toilet, sovekabine, USB-ladere, 220 V omformer, kaffemaskine og DVD anlæg med tilhørende to skærme. Bussen er derudover udstyret med Scania's fulde sikkerhedspakke, der indeholder AEB, LDW og ACC.

Key Account Manager Dan Schroeder har solgt og leveret den nye Scania Irizar turistbus til Adrians Turistfart i Frederiksværk.



SPAR TID MED FLERE ADBLUE STATIONER

Circle K har Danmarks største netværk af AdBlue® pumper.
Det er godt for både jeres virksomhed og for miljøet.



76

AdBlue®
stationer
i hele
Danmark

Læs mere på circlek.dk/adblue

AdBlue®
Reduced emissions



Take it easy



Tommerup Turistfart på Fyn har fået ny turistbus

Tommerup Turistfart på Fyn har fået leveret en ny tre-akslet Scania Interlink HD 14.2 m luksus turistbus med fire stjerner og udstyret med 52+1+1 sæder

Den fynske busvognmand har tænkt over kundernes bekvemmelighed ved specificeringen af bussen, der er med alt muligt udstyr - eksempelvis køkken, toilet, sovekabine, trådløst internet, digital tv-modtager og Bosch Professional DVD-anlæg med tre skærme. Derudover er bussen udstyret med en fuld sikkerhedspakke, der indeholder AEB, LDW og ACC.

Materiel



Bussen, der er med rustfri opbygning fra Scania's fabrik i Finland, er udstyret med Scantias 13-liters 450 hk motor med SCR-teknologi og 12-trins automatiseret Opticruise gearkasse.

Key Account Manager Dan Schroeder har solgt og leveret den nye Scania Interlink HD turistbus til Tommerup Turistfart.

Busser købes til ophugning og skrot

Kontakt: Telefon 4015 1188



14 liniebusser holdt klar på rad og række

Abildskou modtog den sidste dag i oktober 14 nye dobbeltdækker busser til selskabets samarbejde med Flixbus.

Busoperatøren Abildskou i Aarhus, der gennem årene blandt andet har markeret sig med blå busser på Linie 888, der nu er kørt ind i FlixBus-konceptet, har fået leveret 14 nye dobbeltdækker fra MAN

Der er tale om 14 Neoplan Skyliner-busser, der har plads til 77 passagerer og bagage. De 14,1 meter lange busser er leveret med Euro 6-motorer, der leverer 520 hk, så der er effekt nok til at holde en behagelig temperatur uanset vejret udenfor.

Abildskou oplyser, at busserne skal køre på FlixBus' ruter mellem Aalborg - Randers - Aarhus - Odense - København. Samlet vil busserne årligt levere tæt på 1.000.000 siddepladser over Storebælt.

Jess Abildskou understreger over for Magasinet Bus, at busserne er registreret i Danmark og har danske chauffører bag rattet, der er ansat og aflønnet efter overenskomsten mellem 3F som chaufførernes organisation og AKT - Arbejdsgiverforeningen For Kollektiv Trafik - under DI, som arbejdsgiveres organisation.

Nye MB Sprintere - Euro VI *Vi bygger din nye minibus efter dine ønsker og behov.*



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

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

Nye Isuzu lagerbusser

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



Brugte:

Minibusser

13855 • Mercedes 519 Bluetec	2015 - Km. 257.178 - Euro 5	Pass. 19	Kr. 300.000,-
13846 • Mercedes 516 CDI	2011 - Km. 383.929 - Euro EEV	Pass. 19	Kr. 135.000,-
13781 • Mercedes 519 CDI	2010 - Km. 462.454 - Euro 5	Pass. 16	Kr. 125.000,-
13770 • Mercedes 316 CDI	2012 - Km. 512.368 - Euro 5	Pass. 4	Kr. 85.000,-
13766 • Mercedes 316 CDI	2013 - Km. 393.774 - Euro 5	Pass. 5	Kr. 200.000,-
13735 • Mercedes 315 CDI	2010 - Km. 335.106 -	Pass. 5	Kr. 70.000,-

Bybusser

11810 • MAN Regio 13,9	2007 - Km. 702.514 - Euro 4	Pass. 53/42	Kr. 250.000,-
13692 • SOR CN 9,5	2011 - Km. 405.967 - Euro 5	Pass. 24	Kr. 325.000,-
13557 • Volvo B7R	2009 - Km. 640.946 - Euro 5	Pass. 47/30	Kr. 325.000,-
12966 • Mercedes Atego Kutsenits	2009 - Km. 217.736 - Euro	Pass. 31	Kr. 270.000,-

Rutebusser

13461 • Scania Vest	2007 - Km. 361.886 - Euro 4	Pass. 49	Kr. 250.000,-
13577 • Volvo B12B	2008 - Km. 651.806 - Euro 5	Pass. 47/18	Kr. 275.000,-
13830 • Irisbus Arway	2006 - Km. 980.898 - Euro 4	Pass. 47/24	Kr. 195.000,-
13246 • Iveco Eurorider	2010 - Km. 489.006 - Euro	Pass. 53	Kr. 375.000,-

Turistbusser

13582 • Setra S 517HD	2014 - Km. 767.568 - Euro 6	Pass. 53	Kr. 1.268.000,-
13793 • Setra 431 DT	2005 - Km. 420.857 - Euro 3	Pass. 79	Kr. 600.000,-
13804 • Scania Irizar	2009 - Km. 992.330 - Euro 4	Pass. 55	Kr. 350.000,-
13832 • Volvo B12B	2009 - Km. 725.483 - Euro 5	Pass. 49	Kr. 600.000,-
13479 • MAN Lions Regio	2007 - Km. 859.066 - Euro 4	Pass. 61	Kr. 300.000,-

OBS. De nævnte priser er uden klargøring & syn. Det skal lægges til den nævnte pris.

- og mange flere Mere end 200 busser på lager

Ny VW Caddy

- VW Caddy Maxi 2,0 TDI Trendline

fra kr. 199.000,-

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

- Afgiftsfri
- Alm. kørekort
- El optræk af kørestol



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

Nye regionalbusser har plads til 107 passagerer

Passagerer på strækningen mellem Aarhus og Hornslet vil fremadrettet få glæde af to nye regionalbusser, når der pendles frem og tilbage. Der er tale om to Scania Interlink LD-busser, som busoperatøren Arriva sætter i drift på Midttrafiks Rute 100

Arriva Danmark A/S, der er landets største busoperatør, har fået leveret de to tre-akslede Scania Interlink LD 13.7 meter regionalbusser fra Scania's egen busfabrik. De er med rustfri opbygning og udstyret med Scania's ni-liters 280 hk motor med SCR-teknologi og seks-trins ZF Ecolife gearkasse. Begge busser kan rumme op til i alt 107 passagerer, hvoraf 55 af pladserne er siddende pladser og 52 er ståpladser. Med de nye Interlink busser får alle passagererne god plads, høj lofthøjde og store sidevinduer, der sammen bidrager til en mere behagelig rejse.

Førerpladsen er både ergonomisk, rummelig og kan justeres, således den kan tilpasses til den enkelte chaufførs behov. Busserne er leveret med alt i Scania's sikkerhedssystemer til gavn for chaufførernes arbejdsmiljø, hvor de kan fokusere på den egentlige opgave - at give passagererne en god og problemfri rejse.

Bæredygtige løsninger var et krav

Arriva arbejder målrettet på at være den førende operatør inden for bæredygtighed. Virksomheden arbejder kontinuerligt med at begrænse miljøpåvirkningen fra sine busser. Bæredygtige alternativer har derfor haft stor betydning for Arriva i deres valg af nye busser.

- Scania er førende inden for bæredygtige transportløsninger og udbyder mange forskellige muligheder inden for alternative brændstoffer. For Arriva har det været vigtigt at finde frem til den løsning, der passer til deres forretning, og til den rute busserne skal køre. Busserne er derfor forberedt til HVO-brændstof, der er et CO2-neutralt dieselbrændstof baseret på biologisk materiale, siger Key Account Manager Steffen Laursen, der har solgt og leveret de to nye Scania Interlink LD busser til Arriva.



Key Account Manager Steffen Laursen leverer de to nye Scania Interlink LD busser til Arrivas Værkstedschef Michael Hartmann.



Janne Møller Jensen og Carl Henrik Houmann fra Poul A. Olesen A/S samt Søren Thomsen og Sten Uggerhøj fra Uggerhøj koncernen, glæder sig sammen med Niels-Jørgen Toft Jensen og Thomas Skousgaard, MAN Danmark, til det nye samarbejde i Nordjylland.

Bus- og lastbilimportør sælger ud og styrker sit netværk i Nordjylland

MAN sælger sin filial i Svenstrup lige syd for Aalborg til Uggerhøj-koncernen, der river forretning i otte jyske byer med hovedsæde i Frederikshavn. Samtidig går MAN's autoriserede servicepartner Poul A. Olesen A/S, der har afdelinger i Frederikshavn, Hjørring og Thisted, ind i det nye MAN Nordjylland A/S. Den nye - og for nogle nok opsigtsvækkende - forhandleraftale skal sikre MAN yderligere vækst og mere nærhed i Nordjylland

Hos MAN er man overbevist om Uggerhøj-koncernen, der især i Nordjylland er stærk og kendt, er den rette partner til at sikre MAN yderligere vækst i Nordjylland gennem et stort lokalt kendskab og nærhed til kunderne.

Materiel

- Beslutningen om at indgå et samarbejde med en ny forhandler er helt i tråd med MAN's' strategi om at udvikle et endnu stærkere netværk i Danmark til glæde for vores mange kunder. At valget er faldet på Uggerhøj er ikke en tilfældighed, da de med deres yderst professionelle og kompetente tilgang til person- og varebilmarkedet har bevist, at de kan løfte opgaven, siger ansvarlig for udvikling af MAN's forhandlernetværk, Thomas Skousgaard.

- Kundetilfredshed er et vigtigt parameter hos MAN og her kan vi sikkert også tage ved lære af personbilbranchen, så vi ser frem til at komme i gang med samarbejdet, siger han videre.

Autoriseret MAN forhandler med fire filialer

Hos MAN er man bevidst om, at skal der opnås succes med at drive et moderne MAN bilhus med salg og service af både lastbiler, varebiler og busser - og konstante krav til investering i både anlæg og varelager samt kundetilfredshed, så kræves der et vist økonomisk fundament, ligesom alle stordriftsfordele skal kunne udnyttes.

For at sikre, at de rette betingelser for succes er til stede, har MAN valgt at sælge sin filial i Svenstrup lige syd for Aalborg til Uggerhøj-koncernen, der samtidig også fusionerer med serviceværkstederne i Poul A. Olesen A/S, som har afdelinger i Frederikshavn, Hjørring og Thisted. Derved kommer MAN Nordjylland A/S, som den nye MAN-forhandler kommer til at hedde, allerede fra start til at blive en stor MAN-forhandler med fire afdelinger, placeret geografisk i hele Nordjylland.

- Vi har igennem 65 år solgt personbiler af forskellige mærker til vores kunder i hele Nordjylland. Vi har stor erfaring i at drive bilforretning og glæder os til nu at udvide aktiviteterne til også at omfatte lastbiler, varebiler og busser, siger Sten Uggerhøj, der er direktør for Uggerhøj-koncernen.

- Vi mener, at vi kan overføre vores erfaring og vores værdier om god kundeservice til vores nye selskab MAN Nordjylland A/S. At investere i hele fire nye lastbilhuse har været en stor beslutning for os og en ikke helt ubetydelig investering. Derfor går vi 100 procent efter at lykkes. Vi glæder os til at tage imod vores nye kollegaer samt nuværende og kommende last- og varebilskunder, siger han videre.

Direktør Carl Henrik Houmann i Poul A. Olesen A/S glæder sig over, at virksomheden bliver en del af en større koncern i Nordjylland og til at arbejde sammen med Uggerhøj Koncernen.

- Vores fælles kompetencer inden for salg og service og et stærkt lokalkendskab vil gøre MAN endnu stærkere i Nordjylland, siger han.

Efter planen sker overdragelsen af de fire MAN-forretninger pr. 1. december. MAN Nordjylland A/S vil fremover beskæftige omkring 50 medarbejdere i Aalborg, Frederikshavn, Hjørring og Thisted. Både værkstedspersonale og salgskonsulenter har stor erfaring med at servicere MAN's kunder i Nordjylland.





Volvo har fået den hidtil største busordre i Norge

Busoperatøren Tide Buss AS i Norge har afgivet en ordre på 303 busser til Volvo Bussar. Ud af de 303 busser er 290 intercitybusser af typen Volvo 8900, 10 er af langtursbusser af typen Volvo 9700, mens tre er minibusser. Det er den hidtil største ordre, som Volvo Bussar har fået i Norge

Baggrunden for ordren er, at Tide Buss AS har vundet et udbud af kollektiv transport i Tromsø og Bergen Vest. Mange af de nye Volvo 8900-busser skal leveres med laventré-gulv i både to- og tre-akslede udgaver, men andre skal leveres med normal gulvhøjde for intercity-busser.

Busserne blive solgt med servicekontrakt, hvor Volvo Bussar tager sig af al vedligehold af busserne mod en fast månedlig betaling.

De tre minibusser, som Volvo busser også skal levere, selvom Volvo Bussar som sådan ikke har minibusser på programmet, er baseret på Renault Master. Samtlige busser skal sættes i drift i sommeren 2019.

Volvo 8900-busserne bliver leveret med Zone Management, der er et GPS-baseret system, som kan overvåge og styre, hvor hurtigt busserne kan køre i bestemte områder.

Interesserede kan læse mere om Zone Management i **Magasinet Bus 6 - 2018** i artiklen "Volvo kører busser frem i tiden" på side 33.



Kia Optima PHEV SW har et venligt design, hvor den tyrkisblå linie angiver, at der er tale om en bil med el-motor.

Efter test:

Hybridbiler kan bidrage til bedre økonomi og miljø

Her på Magasinet Bus har vi de seneste år skrevet om andre muligheder for energi-bærere, end diesel og benzin. Vi har også beskrevet, hvordan man ved at bruge hybrid-teknik kan øge brændstof-økonomien. Ja, vi har også været ud at køre med hybridbusser. Men hvordan er det med hybridsystemer i dagligdagen. Det satte vi os for at undersøge og kontaktede en af de bilimportører, der har hybridbiler på modelprogrammet, for at spørge, om det var muligt at prøve en hybridbil i en uges tid. Ja, selvfølgelig, Hvornår passer det jer, lød svaret fra Kia Motors i Fredericia

Tekst og foto: Jesper Christensen

I uge 42 havde vi her på Magasinet Bus så fornøjelsen af at prøvekøre en Kia Optima PHEV SW. Hybridbilen har en størrelse, så den faktisk kan bruges som taxi eller som en bil, der kører flextrafik.

Materiel

Udgangspunktet for ugens test var miljøpåvirkning og økonomi - ganske enkelt, hvordan man kører økonomisk og dermed miljøvenligt i en hybridbil.

De mest optimale dieselmotorer kører med en energiudnyttelsesprocent på omkring 45 procent, da der er et stort varmespild. En del af spildvarmen bliver dog brugt til opvarming af kabinen, når det er koldt, men der bliver masser af varme til gråspurvenerne alligevel. Omvendt - når det er koldt i en hybridbil, og koldt for spurvene, for el-motoren er yderst effektiv til at levere drivkraft til bilen uden varmespild. Derfor må bilens forbrændingsmotor i gang, når det er koldt - eller så varm, at man vil sætte klimaanlægget i gang for at køre luften i kabinen ned.

Men altså, når det drejer sig om at holde bilen kørende, udnytter el-motorer stort set al den tilførte energi til at drive køretøjet frem. Dermed er el-drift markant mere energieffektivt, end diesel- eller benzindrift. Kommer elektriciteten fra et kraftværk, udnyttes omkring 90 procent af energien i brændslet - dels til el - dels til fjernvarme. Er el-produktionen baseret på biobrændsel, er der balance i CO₂-regnskabet. Kommer elektriciteten fra sol-celler eller vindkraft er der også balance i CO₂-regnskabet. Derfor må udgangspunktet for testen være: El-drift så meget som muligt på ugens tur fra Aarhus til området omkring Hirtshals og Hjørring.

Afstanden fra Aarhus til målet lidt syd for Hirtshals var godt 180 kilometer. Fra Aarhus og helt op til Randers kørte vil udelukkende på el - og hvor var det behageligt. Ud over støjfri kørsel med blød acceleration, for el-motorens konstante moment hjælper også bilens seks trins automat-gearkasse med at skifte næsten umærkeligt, var det også behageligt at tjekke brændstofforbruget. Displayet viste 999 km/liter.

Den næste dag stod der kortere ture på programmet. Blandt andet kørte vi en tur på godt 40 kilometer tur ad små veje udelukkende på el - og der var stadig strøm på batteriet, da vi kom hjem.

Instrumenteringen giver en masse informationer. Vigtigt er set fra vores plads er, hvor meget strøm, der er på batterierne, fossilt brændstofforbrug, og om vi har kørt økonomisk, normalt eller aggressivt. Vi noterede med tilfredshed, at vores kørestil lå på 86 procent økonomisk kørsel, 14 procent på normal, mens det slet ikke lå til os at køre aggressivt.



Materiel

De næste dage bød på småture til Hirtshals og Hjørring - udelukkende på el. Behageligt og i hvert fald vanedannende for vores to drenge, der var med på bagsædet.

Turen hjem fra Hirtshals til Aarhus blev planlagt med el-drift de første 20 kilometer via Hjørring, hvor vi havde et ærinde. På det tidspunkt lå brændstoføkonomien på 258 km/l siden sidste tankning. Da vi kørte på motorvejen ved Hjørring Syd, stillede vi ind på hybriddrift og holdt med en hastighed på 110 km/t et brændstofforbrug på lidt over 20 km/liter benzin frem til lidt syd for Randers, hvor vi tog den gamle landevej til Aarhus. De sidste 25 kilometer var ren el - og så var der stadig saft på batterierne, da bilen blev sat til opladning ved ladestanderen på Tordenskjoldsgade i Aarhus N.

Set i Kia'ens bakspejl kunne vi godt have kørt 5 kilometer længere på el i hver ende af turen og dermed have løftet brændstoføkonomien en smule over de 35,2 kilometer pr. liter, som det gennemsnitlige forbrug stod på, da vi var tilbage i Aarhus.

Dagen efter var Kia'en på udflugt til Mols og tilbage igen på ren el for at køre lidt bykørsel i Aarhus på hybriddrift. Da vi efter yderligere 98 kilometers kørsel afleverede bilen hos Kia-forhandleren Pedersen & Nielsen i Risskov var økonomien forbedret til 43,6 km/l - et bevis på, at man ved at planlægge sin kørsel og fordele el og flydende brændstof på den mest hensigtsmæssige måde kan holde både brændstofforbrug og miljøbelastning på et lavt ganske lavt niveau.

Konklusionen efter testen er den, at hybrid-teknikken giver en dejlig behagelig kørsel, fordi bilen med el-motoren har et højt drejningsmoment til rådighed lige fra det øjeblik, man træder på speederen. Kørslen er også mere lydsvag, når man kører el eller hybrid uden at benzin-motoren er i gang.

Bagagerummet har også leveret plads til hybridteknikken. Kabler og værktøj har hver deres taske, og under gulvet er der mere hybridteknik. Men det til trods er der et rummeligt bagagerum til rådighed.



Materiel



Motorrummet er godt pakket, for teknikken i en bil med både en forbrændingsmotor og en elmotor fylder en del.

Hybrid-teknikken giver næste uanset, hvordan man betjener bilen, en gevinst, da den opsamler en del af den energi, man har brugt til acceleration, når man bremser op, lader bilen trille hen mod et lyskryds, eller det går nedad bakke. Hvor stor gevinsten skal være, afgør man selv. Jo mere eldrift, jo større gevinst

Hybridteknikken kan forbedre brændstoføkonomien og dermed mindske miljøbelastningen ganske betydeligt, hvis man tænker sig om og har fokus på at køre på el mest muligt. Gør man det, ligger der en ganske betydelig økonomisk og miljømæssig gevinst og venter

Et eksempel på en god udnyttelse af hybrid-teknikken:

Skal man eksempelvis fra Randers til Aarhus for at køre en del rundt i Aarhus, inden man kører tilbage igen, kan man med fordel køre på el ud af Randers By, køre hybrid på landevejen mod Aarhus og så slå om på el-drift igen, når man er omkring 15 kilometer uden for Aarhus, så man har kørt 20-25 kilometer på el. Idéen er, at der er så lige så meget saft og kraft på batterierne, at man på tilbageturen kan køre omkring 15 kilometer på el ud af Aarhus igen, køre hybrid på landevejen og så på ren el, når man skal køre i Randers By. Dermed har man en god el-kapacitet på batterierne til at køre optimalt i Aarhus By i løbet af dagen. Har man det samme kørselsmønster dag efter dag, er det nærliggende at forsøge sig med at køre mindre på hybrid ude på landevejen og øge el-distancen ud og ind af de to byer.

Den vejledende udsalgspris for en Kia Optima PHEV SW ligger på 368.979 kroner, mens prisen på en sedan ligger på 348.979 kroner.

Materiel



Efter omkring 400 kilometer, hvoraf omkring halvdelen var motorvejskørsel - først og fremmest en strækning mellem Hjørring til Aarhus - endte vi med et fossilt brændstofforbrug på 43,6 kilometer pr. liter. Set ud fra vores forhåbninger om en forbedring på omkring 100 procent i forhold til en bil med forbrændingsmotor i tilsvarende størrelse, levede Kia Optima PHEV SW fuldt og helt op til vores forventninger.

Hos Clever kan man for en fast pris på 299 kroner månedligt lade sin plug-in hybrid så meget man vil. Dermed er der god økonomi i at køre så meget på el, som overhovedet muligt, for hvor meget brændstof kan man købe for 299 kroner månedligt? Knap 30 liter. Og hvor langt kan man køre på det? Omkring 600 kilometer, hvis man kan holde 20 km/liter. Kan man eksempelvis køre 60 km på el dagligt i 20 dage - i alt 1.200 km - koster hver kilometer alt andet lige 25 øre i energiforbrug.

Fakta om Kia Optima PHEV SW:

Brændstofmotor:

2,0 liters benzin

Ydelse: 154 hk ved 6.000 omdr./min

Max. moment ved 5.000 omdr./min

El-motor:

Synkroniseret vekselstrømsmotor:

Ydelse: 68 hk ved 2.300 - 3.300 omdr./min

Max. moment ved 0 - 2.300 omdr./min

Batterikapacitet: 11,26 kWh

Batterivægt: 130,5 kg

Ladetid ved stander med type 2 stik: cirka 3 timer

Ladetid med ladekabel: Cirka 6 timer

Elektrisk rækkevidde: op til 62 km

Kombineret hybridsystem giver en ydelse på 205 hk ved 6.000 omdr./min. Max. moment på 375 Nm ved 2.300 omdr./min

Gearkasse: Seks-trins automatgearkasse

Egenvægt: 1.691 kg

Totalvægt: 2.270 kg

Brændstofforbrug ved blandet kørsel: 71,4 km/l

Bilen kan leveres med anhængertræk

Buschauffører demonstrerede i fire byer

Øget trafik på gader og veje øger presset på de køreplaner, som chaufførerne skal forsøge at holde, når de er ude at køre i deres busser. Det betyder øget pres på chaufførerne, som kan have svært ved at få tid til at holde deres pauser og træde af på naturens vegne. Onsdag 7. november demonstrerede buschauffører i fire byer for at gøre opmærksom på forholdene

I Nordjylland har fagforbundet 3F lavet en rundspørge blandt 400 buschauffører. Rundspørgen viste, at halvdelen af chaufførerne har svært ved at nå at komme på toilettet, fordi køreplanerne ikke hænger sammen. Det er lagt for stramt og urealistisk i forhold til den trængsel, der er på vejene.

- Det kan ikke blive ved med at holde, det her. Vi må lægge pres på politikerne for at få lavet det her om, siger Allan Busk, der er formand for 3F i Nordjylland, ifølge dr.dk.

Derfor var der demonstrationer i Aalborg, Roskilde, Glostrup og Esbjerg.

Susanne Flydtkjær (EL), der er medlem af regionsrådet i Region Nordjylland og medlem af bestyrelsen for Nordjyllands Trafikselskab, vil ifølge dr.dk kigge på, om man kan gøre forholdene for buschaufførerne bedre.

- Køreplanerne skal selvfølgelig indrettes på en måde, så alle har mulighed for at nå en bid mad og gå på toilettet, siger hun.

Efterfølgende har der været et stormøde i Odense, hvor 900 buschauffører drøftede situationen og opfordrede de ansvarlige til at finde en løsning.

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



Vejdirektoratet konstaterer:

Højre bane er blevet mere populær

I løbet af oktober er hver sjette danske bilist kommet hurtigere frem på udvalgte motorvejsstrækninger i landet, fordi flere holder til højre, når der er plads. Det konkluderer Vejdirektoratet efter en hold-til-højre-kampagne i oktober

“Vi er for dårlige til at holde til højre, og det forsinker trafikken og kan skabe farlige situationer på vejene”. Det var udgangspunktet for en skilte-kampagne, som Vejdirektoratet satte op på fem udvalgte motorvejsstrækninger i hele landet og med magneter på bagsmækken af mange biler for at gøre bilisterne opmærksomme på, at de skal holde til højre, når der er plads til det.

Vejdirektoratet konstaterer, at mange bilister reageret positivt på budskabet. På de fem motorvejsstrækninger, hvor Vejdirektoratet opsatte skilte, er ca. 15 procent kommet hurtigere frem i trafikken, fordi flere har holdt til højre. På motorvej E45 syd for Aalborg mellem frakørsel 32 og 33 er 20 procent kommet hurtigere frem.

- De fleste trafikanter ved godt, at de kunne være bedre til at vise hensyn i trafikken ved blandt andet at trække ind i højre bane, når der er plads til det. Vores skilte og magneter minder dem om, at trafikken glider bedre, når vi viser hensyn, og så kommer vi alle hurtigere frem, siger Marianne Foldberg Steffensen, der er leder af Vejdirektoratets trafik sikkerhedsafdeling.

Vejdirektoratet peger på, at det er ikke sidste gang, kampagnen kører. Trafikken på motorvejene er eksploderet de seneste år, og derfor er det Vejdirektoratets opgave at sikre, at vejkapaciteten bliver udnyttet bedst muligt, så flere kommer hurtigere frem.

- Vi skal blive ved med at minde trafikanterne om, at trafikulturen er noget vi er fælles om. De fleste bilister siger til os, at de selv er gode til at holde til højre, og at det er alle de andre, der er dårlige til det. Så vi er nødt til, at få bilisterne til at rette blikket mere kritisk mod sig selv, og det er dét, vi prøver at gøre med Hold til højre-kampagnen, siger Marianne Foldberg Steffensen.

Udover skilte og magneter har Vejdirektoratet suppleret kampagnen med en virtuel robotpsykolog, der konfronterede bilisterne med deres kørsel online. Over 100.000 personer har i kampagneperioden interageret med kampagnen på de sociale medier.

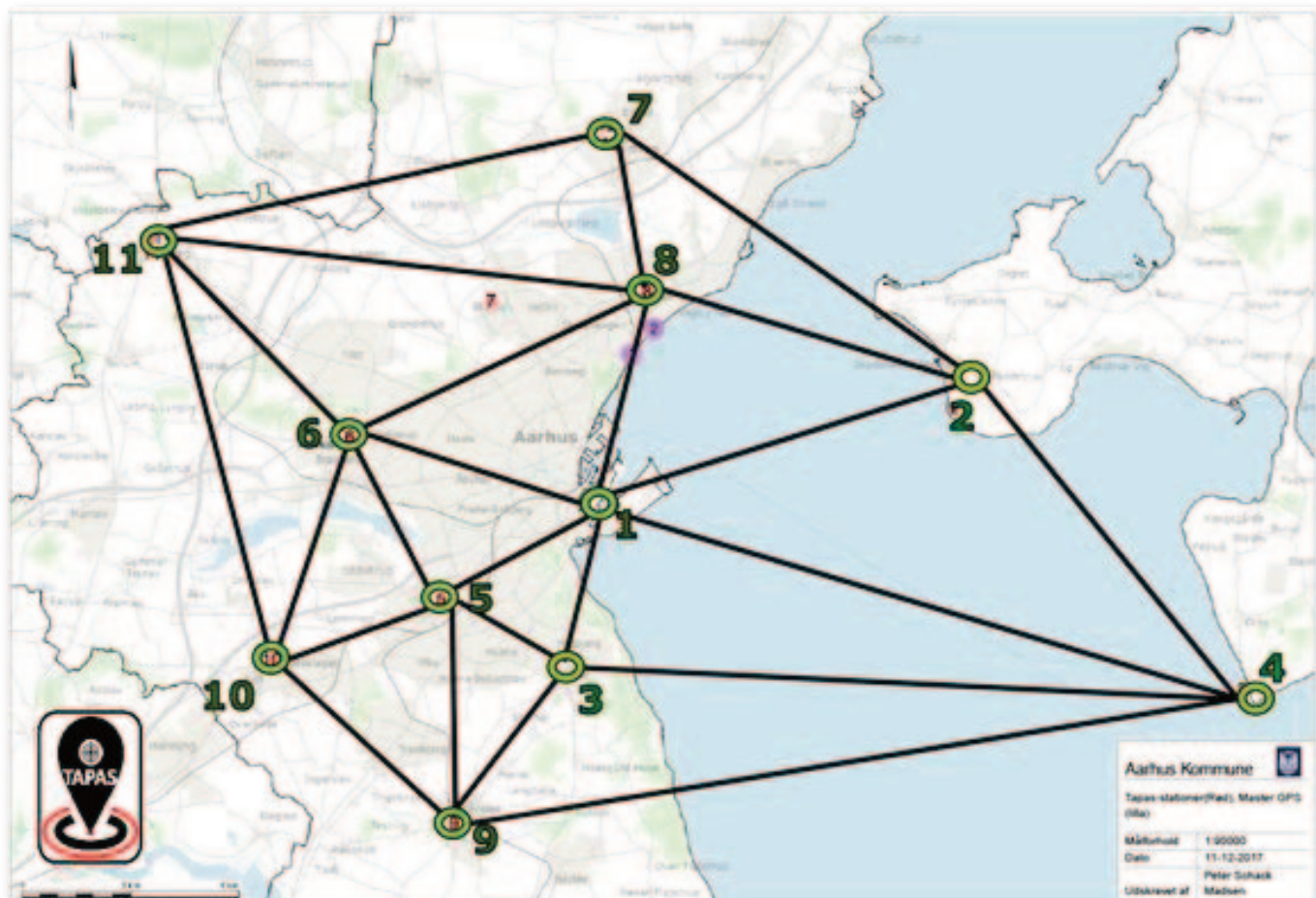
Fakta om Hold til højre-kampagnen i oktober:

Vejdirektoratets Hold til højre-kampagne har kørt i uge 40-43. Skilte med 'Hold til højre' og 'Det er det modsatte af venstre' har stået på følgende motorveje i kampagneperioden:

- På den fynske motorvej (mellem frakørsel 54 og 55) er 17 procent kommet hurtigere frem
- På den østjyske Motorvej (mellem frakørsel 54 og 55) er 23 procent kommet hurtigere frem
- På Holbækmotorvejen (mellem frakørsel 15 og 16) er 22 procent kommet hurtigere frem
- På den nordjyske Motorvej (mellem frakørsel 32 og 33) er 20 procent kommet hurtigere frem
- På Vestmotorvejen (mellem frakørsel 36 og 37) har der ikke kunnet måles en forbedring

Stikprøver viser, at hver gang, der er en bilist, der ikke holder til højre, går det i gennemsnit ud over to andre bilister. På en delstrækning på 22 kilometer kan der dagligt være op imod 1.800, der bliver fanget bag bilister, der ikke holder til højre

En Megafonmåling fra 2017 viser, at 89 procent af bilisterne opfatter sig selv som hensynsfulde i trafikken, men kun 40 procent mener, at andre viser hensyn til dem i trafikken



Super-præcise satellitpositioner bliver testet i Aarhus

Fredag 26. oktober åbnede en test- og udviklingsplatform for super-præcis positionering i Aarhus. Teknologien kan blandt andet være med i udviklingen af førerløse biler. Ifølge energi-, forsynings- og klimaminister, Lars Chr. Lilleholt (V), vil projektet få markant betydning for udviklingen af fremtidens samfund

Det er DTU Space, som i samarbejde med Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering har designet og etableret TAPAS - Testbed i Aarhus for Præcispositionering og Autonome Systemer.

Systemet består blandt andet af 11 referencestationer, der er placeret i og omkring Aarhus. Stationerne henter signaler fra det europæiske satellitsystem Galileo og amerikanske GPS. På den baggrund beregnes korrektioner til mobile enheder i området - eksempelvis biler, som dermed kan navigere med én centimeters præcision.

- Det her får enorm betydning for udviklingen af fremtidens samfund, ikke bare i Danmark. Med TAPAS-projektet sikrer vi, at Danmark er på forkant med udviklingen af super-præcis positionering via satellitter. På sigt kan virksomheder og myndigheder bruge teknologien, så de kan udvikle og teste nye produkter og services. Jeg ser enorme potentialer, som i sidste ende kommer den enkelte borger til gode, siger energi-, forsynings- og klimaminister Lars Chr. Lilleholt i forbindelse med åbningen af testplatformen TAPAS i Aarhus.

Præcision på ned til én centimeter

Det europæiske satellitnavigationsprogram Galileo gør det muligt at fastslå og opretholde en position på ting i bevægelse med meget stor præcision. Med det kendte GPS-system vil man typisk opnå en nøjagtighed på mellem 10-15

meter, mens testplatformen forventes at gøre det muligt at kunne sige, hvor man befinder sig med en præcision på helt ned til én centimeter. Denne præcise positionering er en altafgørende forudsætning, hvis eksempelvis selvkørende køretøjer skal kunne navigere sikkert rundt i bytrafik.

Aarhus vil skabe den smarte by

Når test- og udviklingsplatformen bliver placeret i Aarhus, skyldes det ikke mindst, at Aarhus Kommune har en vision om at skabe "en smart city", hvor digitale teknologier er med til at løse udfordringerne i en moderne storby på en bæredygtig og ressourceeffektiv måde.

- TAPAS-projektet giver os muligheder for at tage nogle store skridt fremad i forsøget på at skabe den smarte by. Det er både en god mulighed for at udvikle kommunens opgaveløsning, og vi forventer, at projektet vil tiltrække flere virksomheder, som kan bidrage til udviklingen af Aarhus, siger borgmester i Aarhus Kommune Jacob Bundsgaard (S).

Fakta om TAPAS:

- TAPAS står for Testbed i Aarhus for Præcispositionering og Autonome Systemer
- Det er DTU Space, der, i samarbejde med Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, har designet og etableret TAPAS. Systemet består blandt andet af 11 referencestationer placeret i og omkring Aarhus. Stationerne henter signaler fra Galileo og GPS. På den baggrund beregnes korrektioner til mobile enheder i området, fx biler, som dermed kan navigere med centimeters præcision
- Det europæiske Galileo er en "state of the art"-pendant til det amerikanske GPS. Galileo vil være fuldt indfaset i 2020
- Til sammen skaber de 11 målestationer et afgrænset område, hvor brugeren vil kunne fastslå en meget præcis position
- På TAPAS forventes brugeren at kunne simulere en ny virkelighed og opnå en position på én kubikcentimeter - også i bevægelse
- Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering driver og ejer TAPAS
- DTU Space har designet og etableret TAPAS

Fodboldspiller var i retten i sag om vold mod taxi-chauffør i København

Nicklas Bendtner, der som fodboldspiller blandt andet har sparket til bolden for det danske landshold, sad fredag 2. november på anklagebænken i sag om simpel vold mod en taxi-chauffør natten 9. september

Den 9. september er situationen denne:

Nicklas Bendtner tager sammen med sin kæreste en taxi. Parret er ifølge taxichaufføren uenige.

Under kørslen opstår der en diskussion om kørslen mellem Nicklas Bendtner og chaufføren. På et tidspunkt stiger Nicklas Bendtner ud af taxien sammen med sin kæreste, fordi de er utilfredse med den vej, chaufføren kører - og hans måde at køre på.

Taxi-chaufføren ringer til en bekendt og fortæller, at Nicklas Bendtner og kæresten er gået uden at betale regningen på 52 kroner. Over for sin bekendte taler han mindre pænt om Nicklas Bendtner og kæresten.

Taxi-chaufføren beslutter sig for at finde Nicklas Bendtner og kæresten, der efter chaufførens forklaringer virkede berusede.

Han finder dem og kører op på siden af dem, stander og stiger ud af sin bil. Taxi-chaufføren råber efter parret - og parret råber efter chaufføren.

Chaufføren kaster ifølge sin egen forklaring en tom dåse efter parret. Nicklas Bendtner og kæresten vender sig om og går hen mod chaufføren, som falder om. Efter anklageskriftet har Nicklas Bendtner slået chaufføren i ansigtet og efterfølgende sparket ham i ansigtet. Skaderne var så omfattende, at chaufføren skulle opereres i kæben.

Taxi-chaufføren er tiltalt for forsøg på vold i samme sag, da han med egne ord i afmagt kastede en tom dåse efter Nicklas Bendtner og hans kæreste, da de var gået uden at betale taxiregningen.

Både Nicklas Bendtner og taxi-chaufføren nægter sig skyldige i sagen.

Nicklas Bendtner risikerede en straf på fire et halvt års fængsel for vold mod en person i et særligt udsat job.

Læs om dommen på næste side.



Taxi-chauffør skal forklare sin opførsel for sit taxi-selskab

Fredag 2. november frifandt Københavns Byret den taxi-chauffør, som blev slået ned af fodboldspilleren Nicklas Bendtner 9. september i år, for vold. Dantaxi 4x48, som taxi-chaufføren var tilknyttet, vil have en samtale med chaufføren, da selskabet mener, at han ikke har overholdt vigtige bestemmelser i selskabets service-manual, der indeholde etiske regler

- I Dantaxi 4x48 har tryghed for vores kunder og vores chaufførers sikkerhed begge en meget høj prioritet. Vi har en forventning om, at vores chauffører skal kunne håndtere vanskelige situationer på betryggende vis, lyder det fra Dantaxi 4x48.

- Baseret på chaufførens forklaring i byretten sammenholdt med vores egen interne undersøgelse, har vi dog fundet det nødvendigt at indkalde chaufføren til et møde så snart, at han er raskmeldt. Det er vores umiddelbare vurdering, at chaufføren ikke har overholdt vigtige bestemmelser i vores service manual (etiske regler). Blandt andet bestemmelsen om at undgå grænseoverskridende opførsel, lyder det videre.

Dantaxi 4x48 er et dansk taxiselskab med hovedkontor i Virum. Der er cirka 1.000 selvstændige vognmand tilsluttet selskabet. Alle taxichaufførerne i Dantaxi 4x48 er ansat direkte under vognmændene, men er underlagt selskabets retningslinjer for kundebetjening.

Dommeren dømte fodboldspiller 50 dages fængsel for vold og bøde på 1.500 kroner

For fodboldspilleren Nicklas Bentner sluttede fredag 2. november sluttede med en dom på 50 dages fængsel for vold mod en taxi-chauffør. Derudover fik han en bøde på 1.500 kroner

Nicklas Bentner ankede straks dommen til Landsretten. Hans advokat var Anders Németh, der er advokat for transportvirksomheden Kurt Beier Transport A/S, der er involveret i en sag om filippinske og srilankanske chauffører i Padborg, hvor de har opholdt sig i containere og lavet mad udendørs eller i en lastbiltrailer. Timelønnen var på ned til 15 kroner i timen. Sidst i november besluttede fodboldspilleren sig for ikke at anke dommen alligevel.

Taxi-chaufføren var også tiltalt for vold i samme sag, da han havde kastet en tom dåse efter Nicklas Bentner og dennes kæreste, som følge af, at de var steget ud af taxien og gået deres vej uden at betale. Taxichaufføren blev frikendt for vold, men fik en bøde på 3.000 kroner for at køre uden sikkerhedssele og tale i telefon under kørslen.

Taxi-selskab er helt elektronisk

Drivr fungerer som et digitalt kørselskontor, og den nyudviklede app varetager både bestilling og navigation. Som kunde kan man i app'en følge sin Drivr fra bestilling til opsamling til slutdestination, hvorefter man kan bedømme turen

Fra første oktober har det også været muligt at betale via app'en.

Drivr oplyser, at alle chauffører i Drivr har lovpligtigt chaufførkort og arbejder under danske løn- og ansættelsesvilkår, ligesom at alle Drivr-taxier har indbyggede sædekontakter og synlig tilladelsesnummer, som den nye taxilov foreskriver.

Selvom Drivr bygger sin service på en app - og dermed ligner amerikanske Uber, som er blevet dømt ude i flere lande - er Drivr mere end bare en lovlig udgave af Uber.

Drivr peger på, at selskabet har valgt en grøn profil og derfor overvejende kører med brint- og hybridbiler, som på nuværende tidspunkt udgør cirka 80 procent af bilflåden. Benzin- og dieslbiler bliver løbende udskiftet med mere miljø- og klimavenlige alternativer. I 2021 forventes det, at samtlige biler er el, brint og hybrid.



Ny taxiservice roser klimaudspil for taxier og busser

Danmarks nye kørselsapp Drivr, som for nylig kørte ud i København med en miljøvenlig bilflåde, roser VLAKE-Regeringens udspil om grønne biler til taxibranchen

- Vi forstår ikke den skepsis, der kommer fra branchen og Dansk Taxi Råd, siger Haydar Shaiwandi, der er administrerende direktør i Drivr.

- Vi kan se, at økonomien hænger sammen med miljøvenlige biler, og vi ønsker at sætte en ny miljømæssig standard i branchen, siger han videre.

Bilflåden i Drivr består på nuværende tidspunkt af 80 procent brint- og hybridbiler. Firmaets målsætning er, at ramme 100 procent inden udgangen af 2021. Hos Drivr mener man, at branchen er moden nok til at lave et skift til en ny og mere miljøvenlig flåde, og man ønsker at gå forrest i branchen.

Om Drivr:

- Drivr oplyser, at selskabet er resultatet af et samarbejde mellem nogle af landets største aktører inden for taxibranchen og et dansk app-udviklingsfirma. Med en "best of both worlds" opskrift kombinerer Drivr progressiv teknologi med tre generationers erfaring fra den traditionelle taxibranche
- Drivr blev stiftet som A/S 31. oktober sidste år

Taxier skal køre børn til og fra skole

Faaborg-Midtfyn Kommune skal spare to millioner kroner på skolebuskørslen. Derfor sætter den fynske kommune taxier ind i stedet for busser på nogle af skoleruterne. En fjerdedel af pengene skal så bruges igen på taxi-kørslen

Kommunalbestyrelsen i Faaborg-Midtfyn Kommune har vedtaget et budget, der betyder, at der skal være en samlet besparelse på 1,5 millioner kroner årligt på skolebusserne. Ifølge Fyens Stiftstidende kan besparelserne betyde længere ventetider for nogle elever, mens andre elever skal køre med taxi til og fra skole

- Det er sjældent nogen god idé at lave besparelser, men der var et budget, som skulle hænge sammen. Nu er der måske enkelte elever, der kan skal vente længere, men der er måske også nogle, der skal transporteres med individuel flextrafik. Det er et puslespil, som skal gå op, siger Faaborg-Midtfyns borgmester, Hans Stavnsager (S) ifølge avisen.

I forbindelse med besparelserne på skolebusserne og den øgede brug af taxier til transport af skolebørn peger Taxa Syds direktør, Tadzudin Kasami, på, at kommunernes indkøb af trafik har en afgørende betydning for de lokale taxiers eksistensgrundlag, da en stor del af taxiernes kørselsgrundlag udgøres af offentlig kørsel.

- Selvom det givetvis ikke har været den primære hensigt i Faaborg-Midtfyn Kommunes tiltag, så hjælper det i høj grad på at opretholde en lokal taxibetjening, hvis de lokale taxier fremover får mere lokal kørsel, siger han.

Taxiloven skal vurderes

Transportministeriet har indkaldt til første års evaluering af den nye taxilov, der trådte i kraft ved årsskiftet. Loven skal vurderes igen efter tre år og efter seks år

Den politiske aftale om modernisering af taxiloven indeholder et selvstændigt punkt om, at taxiloven, der trådte i kraft ved årsskiftet, skal evalueres efter et år, efter tre år og efter seks år.

I den anledning har Transportministeriet indkaldt en række interessenter, herunder Dansk Taxi Råd, til et møde om evaluering af taxiloven

Ifølge stemmeaftalen om den nye taxilov er det blandt andet forholdene omkring, hvordan markedet og nye teknologiske muligheder udvikler sig, der skal evalueres.

Forud for evalueringen peger Dansk Taxi Råd på den nye taxilovs indflydelse på taxiudbuddet i landdistrikterne - et punkt, som har fyldt meget i den offentlige debat i den seneste tid. Dansk Taxi Råd har sammen med Landdistrikternes Fællesråd nedsat en arbejdsgruppe, der er i gang med at evaluere, hvordan den nye taxilov påvirker taxidækningen i landdistrikterne.

På den baggrund følger arbejdsgruppen udviklingen med taxi-tilgængelighed i landdistrikterne og kommer med input til initiativer, der kan understøtte en bedre taxidækning i landdistrikterne.

Taxi-kørsel

23-årig mand blev bestjålet i pirattaxi

Østjyllands Politi peger på, at der er rigtig god grund til at holde sig fra pirattaxier. Som eksempel har politiet en sag fra natten til søndag 4. november, hvor en 23-årig mand ved to-tiden hoppede ind i en pirattaxi for at komme hjem fra byen i Aarhus

På vejen kørte pirattaxien forbi en tankstation ved Ringgaden/Søren Frichs Vej, hvor der blev tanket benzin. Dagen efter opdagede den 23-årige, at hans tegnebog var væk, og at der var forsøgt hævet nogle tusinde kroner. Manden havde intet signalement af de formodede gerningsmænd.

Østjyllands Politi advarer endnu en gang mod, at man benytter sig af pirattaxier. Tag i stedet en rigtig taxi, en bus eller aftal at blive hentet af nogle, man kender, når man skal hjem fra en tur i byen.

Østjyllands Politi har sigtet 20-årig for pirattaxi-kørsel

Østjyllands Politis færdselsbetjente var en tur i Aarhus Vest fredag 2. november. Ud over at dele 23 sigtelser ud for diverse færdselsforseelser, sigtede politiet også en 20-årig mand for at køre pirattaxi. Han kan se frem til en bøde på 35.000 kroner

Betjentene fra Østjyllands Politi fattede mistanke til den 20-årige ud fra den måde, han kørte rundt i et villakvarter på. Da han kørte ind til et busstoppested og samlede en person op og kørte videre, standsede en patrulje ham. Både passager og fører forklarede, at de kendte hinanden. Men efter nogle kontrolspørgsmål fra betjentene, faldt den forklaring fra hinanden. Den 20-årige fører blev derfor sigtet for pirattaxikørsel - en forseelse, der kan koste 35.000 kroner i bøde, hvis han bliver dømt.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

49-årig mand var for fuld til at betale for sin taxitur

Torsdag aften 25. oktober lidt efter klokken 22 blev politiet kontaktet af en 65-årig taxi-chauffør, der holdt på parkeringspladsen ved politigården i Randers med en kunde, der nægtede at betale for turen. Den 49-årige kunde havde forsøgt at stige ud af bilen men var så beruset, at han faldt på jorden og fik en flænge i håndfladen

Da politiet kom, forsøgte betjentene at tale den 49-årige til ro og få ham til at betale for turen. Det indvilligede han i i første omgang, men ombestemte sig så og begyndte at råbe af politiet. Han blev derfor anholdt, da patruljen vurderede, at han ikke var i stand til at tage vare på sig selv. Manden blev sigtet for bedrageri, da han ikke betalte for sin taxitur.

Retten i Aarhus:

Taxi-chauffør tilsidesatte loven

En 62-årig taxachauffør er ved Retten i Aarhus blevet idømt en bøde på 3.500 kroner og tre års betinget frakendelse af kørekortet for at tilsidesætte Færdselsloven i et meget omdiskuteret kryds ved Mindet/Dokken i Aarhus

Den 62-årige mand blev dømt for 18. januar i år at have kørt ligeud i krydset via en venstresvingsbane for derefter at dreje til højre, hvor der var indkørsel forbudt, og fortætte mod kørselsretningen over letbaneskinneerne.

- Uanset, hvor uhensigtsmæssigt man mener, et vejkryds er udformet, så skal man jo ikke tage loven i egen hånd og ignorere al afmærkning og skiltning. Netop i dette kryds kan det få fatale følger, fordi der er risiko for, at letbanen kommer kørende, siger specialkonsulent Michael Andersen fra Østjyllands Politi.



Østjyllands Politi havde sidste efterår/vinter særlig fokus på krydset ved Mindet/Dokken, hvor politiet oplevede, at mange bilister overtrådte færdselsloven og ignorerede skilte og afmærkning med farlige situationer til følge. Sagen mod den 62-årige taxi-chauffør er den første sag, der er blevet prøvet i retten - men der er ifølge Østjyllands Politi flere undervejs.

Som følge af dommen skal den 62-årige mand til en kontrollerede køreprøve.



Illustration: Odense Letbane.

Det øverste navn på listen over letbanetog blev Brunneren

Flere tusinde har deltaget i en proces med at finde på navne til de letbanetog, som fra slutningen af 2020 skal køre gennem Odense. En række forslag var blevet udvalgt og sendt til afstemning. Blandt favoritnavnene var mange lyriske indslag. Men i toppen lå et navn afledt af et budskab om at rejse er lige så godt som brunsviger - den fynske brunsviger vel at mærke - Brunneren

Afstemningen om navnene til Odenses letbanetog sluttede i sidste uge med stemmer fra 3.468, som i løbet af de foregående to uger havde sat deres krydser. Efter optællingen af stemmerne er 16 navne lagt fast.

Navngivningen af Odenses letbanetog har kørt i tre faser på hjemmesiden mit-letbanetog.dk. I første omgang gik opgaven ud på at finde det samlede tema for tognavnene. Her kom der næsten 1.500 temaforslag ind fra borgerne, hvoraf dommerkomiteen udvalgte et enkelt - "At rejse er at leve". I anden omgang skulle borgerne komme med forslag inden for temaet. Igen kom der lige knap 1.500 navneforslag ind.

- Jeg er utroligt glad for, og også positivt overrasket over, at så mange har deltaget i processen. Og med de næsten 3500, der har deltaget i den endelige afstemning i tredje fase, synes jeg godt, at vi kan tillade os at sige, at letbanens

kommende brugere virkelig har grebet chancen for at byde ind og sætte deres eget lille aftryk på letbanen, siger Peter Rahbæk Juel, der ud over at være borgmester i Odense Kommune også har været formand for dommerkomiteen.

- Vi ved også, at navngivningen har vækket debat. Vi har hele tiden opfattet det som et selvstændigt succeskriterium, at så mange som muligt skulle engagere sig i processen - og det, må man sige, er lykkedes, siger han videre.

Alle tognavnene tager udgangspunkt i temaet "At rejse er at leve". Sætningen er blevet afsluttet på nye måder - som så er blevet til konkrete navneforslag. Det gælder for eksempel navnet "Friheden", som er afledt af sætningen "At rejse er... at føle sig fri".

"Brunneren" et andet af de forslag, der var i spil på stemmesedlen afledt af sætningen "At rejse er... lige så godt som brunsviger". Måske overraskede forslaget nogle. Til gengæld var det nok knapt så overraskende, at "Brunneren" endte med at blive den absolutte stemmesluger i den fynske hovedstad.

Mere end halvdelen af deltagerne i afstemningen syntes, at den lokale kagespecialitet var et oplagt tognavn. Med i alt 1.898 afsatte krydser fik "Brunneren" klart flest stemmer af alle forslag - med et solidt forspring ned til nummer to på listen.

- Jeg synes, at forslaget var en sjov og anderledes tilgang til hele navngivningen af letbanetogene. Det siger noget om os som fynboer, og det var da også derfor, vi tog det med i puljen. "Brunneren" har i høj grad også været et samtaleemne i forbindelse med afstemningen, så det har da vækket noget i folk - hvad enten man så synes, at det er et sjovt og godt tognavn, eller om man synes, det stikker ud i forhold til de andre forslag på stemmesedlen, siger Jane Jegind, der er rådmand i Odense Kommune og medlem af den dommerkomite, der udvalgte i alt 37 navneforslag til afstemningen:

- Nu ligger det i hvert fald fast, at vi får et letbanetog med navnet "Brunneren", og det er jeg personligt glad for. Det var én af mine egne favoritter - og brunsvigeren falder tydeligvis også i mange andres smag, siger hun videre.

Blandt de øvrige 15 tognavne er mere lyriske indslag, som for eksempel "Eventyret", "Horisonten", "Pusterummet" eller "Kærligheden". Alle tognavnene vil komme til at figurere i letbanevognene, hvor de også bliver illustreret med en passende grafik.

- Jeg håber, at de endelige tognavne og udsmykningen i togene kan give anledning til refleksion og dagdrømme, for eksempel efter en lang dag på arbejde eller uddannelse, siger Mogens Hagelskær, der er administrerende direktør i Odense Letbane P/S.

- Jeg vil gerne takke alle de mange, der har været med i processen og er kommet med forslag eller har deltaget i debatten. Samtidig vil jeg gerne rose de fem i dommerpanelet, som selv har bestemt sig for at lægge så meget indflydelse ud til letbanens kommende kunder og involvere dem i alle trin i navngivningen af vores tog, siger han videre.

På næste side kan man se en overblik over de valgte navne - og de fravalgte.

Fakta om afstemningen:

- Afstemningen om de endelige 16 tognavne kørte på hjemmesiden mit-letbanetog.dk samt på Odense Letbanes facebookside.
- Man skulle være logget ind på en facebook-konto for at deltage - for at sikre, at alle kun kunne deltage én gang. Alternativt kunne man deltage ved at sende en mail, hvilket nogle også har benyttet sig af
- I alt 3.468 deltog i afstemningen. Hver deltager kunne sætte op til fem krydser på en stemmeseddel med i alt 37 konkrete navneforslag

Letbaner

TOGNAVN	Afledt af 'At rejse er ...'	Stemmer	%-del
BRUNNEREN	(At rejse er... lige så godt som brunsviger)	1,898 votes	54.7%
EVENTYRET	(At rejse er... at gå på eventyr)	991 votes	28.6%
FRIHEDEN	(At rejse er... at føle sig fri)	889 votes	25.6%
KOMPASSET	(At rejse er... hjertets kompas)	636 votes	18.3%
HORISONTEN	(At rejse er... at udvide sin horisont)	571 votes	16.5%
DRØMMEN	(At rejse er... at drømme om mere)	519 votes	15.0%
SYMFONIEN	(At rejse er... at tilføre livet musik)	455 votes	13.1%
PUSTERUMMET	(At rejse er... et pusterum fra hverdagen)	453 votes	13.1%
LYKKEN	(At rejse er... at finde lykken)	451 votes	13.0%
FORBINDELSEN	(At rejse er... at forbinde kulturer)	420 votes	12.1%
OPDAGELSEN	(At rejse er... at gå på opdagelse)	419 votes	12.1%
GLÆDEN	(At rejse er... fylde livet med glæde)	410 votes	11.8%
KÆRLIGHEDEN	(At rejse er... at elske)	410 votes	11.8%
ØJEBLIKKET	(At rejse er... magiske øjeblikke)	320 votes	9.2%
HJEMKOMSTEN	(At rejse er... at komme hjem igen)	317 votes	9.1%
STRØMMEN	(At rejse er... at flyde med strømmen)	287 votes	8.3%

IKKE VALGT

STJERNESTUNDEN	(At rejse er... at opleve stjernestunder)	283 votes	8.2%
MODET	(At rejse er... at turde)	255 votes	7.4%
BEVÆGELSEN	(At rejse er... at bevæge sig til et nyt sted)	251 votes	7.2%
BEGYNDELSEN	(At rejse er... en ny begyndelse)	223 votes	6.4%
INSPIRATIONEN	(At rejse er... at blive inspireret)	218 votes	6.3%
VISDOMMEN	(At rejse er... at blive klogere)	218 votes	6.3%
VERDEN	(At rejse er... at mærke verden)	207 votes	6.0%
PERSPEKTIVET	(At rejse er... at forny sit perspektiv)	204 votes	5.9%
SOLNEDGANGEN	(At rejse er... at se solnedgangen nye steder)	188 votes	5.4%
FORVENTNINGEN	(At rejse er... forventningens glæde)	179 votes	5.2%
DAGEN	(At rejse er... at gribe dagen)	156 votes	4.5%
DANNELSEN	(At rejse er... at opnå dannelse)	156 votes	4.5%
BERIGELSEN	(At rejse er... at berige livet)	146 votes	4.2%
LÆRDOMMEN	(At rejse er... at lære nyt)	139 votes	4.0%
SYNET	(At rejse er... at se Odense med nye øjne)	136 votes	3.9%
SMAGEN	(At rejse er... at smage på verden)	135 votes	3.9%
MENINGEN	(At rejse er... at give livet mening)	126 votes	3.6%
UNDRINGEN	(At rejse er... at undre sig)	112 votes	3.2%
SINDET	(At rejse er... at flytte sit sind)	110 votes	3.2%
FODFÆSTET	(At rejse er... at miste fodfæstet)	105 votes	3.0%
AFTRYKKET	(At rejse er... at sætte aftryk)	84 votes	2.4%

Letbanen i Aarhus er efterspurgt - og får derfor ny køreplan

To måneder efter åbningen mod Odder justerer Midttrafik og Aarhus Letbane køretiderne på Letbanen. Overfyldte tog og behov for mere stabil drift på strækningen mod Odder er baggrund for den nye køreplan, som træder i kraft lørdag 8. december. Fra den dag har Letbanen i Aarhus blandt andet indsat ekstra morgenaftage, som skal afhjælpe presset på strækningen mellem Aarhus H og Universitetshospitalet

Behovet for at ændre køreplanen er, at der især er mange kunder med på morgenturene klokken 7.20 og 7.50 fra Aarhus H mod Universitetshospitalet i Skejby. Begge afgang kommer fra Odder og er fyldt op med rejsende, der skal med videre. De ekstra afgang betyder, at kunder, der skal med letbanen fra Aarhus H og mod Skejby får mulighed for at stige på Letbanen klokken 7.17 og 7.47. Tanken er, at de nye afgang medtager rejsende fra Aarhus H inden letbanetogene fra Odder ankommer. De nye afgang passer med mødetider på Aarhus Universitetshospital og Aarhus Universitet.

På strækningen mellem Aarhus H og Odder vil Letbanen køre to minutter tidligere for at gøre driften mere stabil. Samtidig kører alle tog i retning mod Odder via spor 2 og alle tog i retning mod Aarhus H via spor 1.

Også fra Lisbjergskolen og Universitetet skal kunderne være klar til afgang to minutter tidligere end i dag.

Køreplanen ligger nu på midttrafik.dk og de nye tider vil fremkomme på rejseplanen.dk ved søgning på rejser efter 10. november.

Midttrafik er et trafikselskab, og står i spidsen for den kollektive trafik i Midtjylland. Det er Midttrafik, der administrerer den kollektive trafik med finansiering fra Region Midtjylland og de 18 kommuner i regionen.

Opgaverne spænder bredt fra blandt andet planlægning og koordinering af bustrafikken, gennemførelse af udbud og kontraktadministration, kvalitetskontrol, fastsættelse af priser og rejseregler, kundeservice til information og markedsføring af den kollektive trafik.





Sikkerhedsgodkendelsesforløbet af Aarhus Letbane er blevet vurderet

Transportminister Ole Birk Olesen (LA) har fået foretaget en ekstern evaluering af forløbet med sikkerhedsgodkendelse af Aarhus Letbane, hvor den første godkendelse blev udskudt omkring tre måneder. Evalueringen indeholder ni konkrete forslag, der skal medvirke til, at man i fremtiden ikke vil opleve samme udfordringer i forbindelse med sikkerhedsgodkendelse, som det var tilfældet med Aarhus Letbane

Den planlagte åbning af den indre strækning af Aarhus Letbane 23. september sidste år blev udskudt, fordi letbanen ikke kunne sikkerhedsgodkendes. For at undgå at noget lignende sker igen, har transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen taget initiativ til at få foretaget en ekstern evaluering af forløbet.

Evalueringen er nu gennemført og består af en kortlægning af forløbet og en analyse af læringspunkter fra forløbet. Det har ført til ni konkrete forslag for fremtidige infrastrukturprojekter.

- Jeg er glad for, at vi med den evaluering, vi nu har modtaget, har fået nogle konkrete forslag, der blandt andet vil

kunne hjælpe fremtidige ansøgere om en sikkerhedsgodkendelse, så vi undgår forløb, som vi så det med den indre strækning af Aarhus Letbane, siger Ole Birk Olesen.

Evalueringen peger på, at en af årsagerne til, at letbanen ikke kunne sættes i drift i september sidste år, var, at ansøgningsmaterialet ikke var tilstrækkeligt "modent", og at ansøgerne ikke havde den fornødne erfaring til at forudse dette.

Evalueringen konkluderer endvidere, at godkendelsesprocessen har været mærket af en presset tidsplan i en kompleks opgave, og at processen har manglet en overordnet "tjekliste" og en vejledende tidsplan, der har kunnet hjælpe ansøgerne på vej.

Desuden fremgår det af evalueringen, at den væsentligste grund, til at ansøgningsmaterialet ikke kunne godkendes, var, at Aarhus Letbane og Keolis, som de første letbaneinfrastrukturforvaltere og -operatører, i begyndelsen skulle opbygge kompetencen og samtidig stod over for en meget kompleks lovgivning.

I evalueringen foreslås blandt andet, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens sagsbehandling ikke kan starte, førend der foreligger en gennemarbejdet myndighedsgodkendelsesplan fra ansøgers side.

Det foreslås således formaliseret, at ansøger og dennes rådgivere i forbindelse med forhåndsdialogen med Styrelsen skal udarbejde en myndighedsgodkendelsesplan, der anvendes som milepæl for ansøgning og sagsbehandling.

I forlængelse heraf foreslås i evalueringen, at Styrelsens sagsbehandling gøres betinget af, at projektbeskrivelsen er faktisk korrekt, og at gældende regler og retningslinjer er indarbejdet i myndighedsgodkendelsesplanen.

Det foreslås videre, at sagsbehandlingen suspenderes, hvis projektet afviger fra den angivne projektbeskrivelse eller tidsplan.

Interesserede kan læse Evaluering af forløbet med sikkerhedsgodkendelse af Aarhus Letbane **her**:



Få transportnyheder dagligt
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

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

Letbaneoperatør har haft besøg af Trafikstyrelsen

Keolis er som ny og hidtil eneste letbaneoperatør i Danmark indehaver af et sikkerhedscertifikat til letbanedrift. Efter at have haft besøg af Trafikstyrelsen tyder alt på, at Keolis opnår en betragtelig forlængelse af virksomhedens sikkerhedscertifikat, når det étårige certifikat fra december sidste år skal fornyes

- I de sidste dage af oktober i år havde Keolis Aarhus Letbane besøg af fire auditorer fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Styrelsen gennemgik virksomhedens systemer og procedurer i alle detaljer. Det var en afgørende del-eksamen i letbanedrift, og vi er selvfølgelig meget spændte på resultatet, siger direktør i Keolis Aarhus Letbane, Thomas Friis Brændstrup.

Keolis Aarhus Letbane fik efter tilsynet en foreløbig og positiv tilbagemelding fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens auditorer. De har indstillet til Styrelsens certificeringskomite, at sikkerhedscertifikatet til Keolis fornyes i yderligere fire år.

- Fire år er den maksimale længde for vores certifikat. Det viser, at Styrelsens auditorer har tillid til Keolis som operatør. Vi synes selv, at vi har et velimplementeret og robust ledelsessystem med sikkerhed som absolut første prioritet. Det er opmuntrende, at myndigheden på området ser ud til at have den samme opfattelse, siger Thomas Friis Brændstrup med reference til Trafik- Bygge og Boligstyrelsens mundtlige feedback.

Han fremhæver, at opmærksomheden om letbanen i Aarhus er meget stor, især i forhold til trafik-sikkerheden.

- Vi driver et meget sikkert letbanesystem. Der har ikke været én eneste sikkerhedsbrist fra Keolis' side som operatør ved de ca. 20 små og store uheld, der indtil videre er sket med letbanetog. Det er resultatet af efterforskningen som er foretaget af Østjyllands Politi i samarbejde med Aarhus Letbane og Keolis, fremhæver Thomas Friis Brændstrup.



Hovedstadens cityring har passeret en afgørende milepæl

Cityringen i København, der åbner næste år, er kommet så langt, at arbejdet med test af togene og de tekniske systemer kan intensiveres. Testene er forudsætningen for, at Cityringen kan sikkerhedsgodkendes

- Vi har passeret en vigtig milepæl, så vi nu kan fokusere mere på Ansaldo STS' test og på den efterfølgende sikkerhedsgodkendelse. Cityringen er et megaprojekt, hvor der helt frem til åbningen vil være risici, der skal håndteres. Der er fortsat stor opmærksomhed på de arkitektoniske arbejder, og så venter der et stort arbejde med at gennemføre de mange tests af togene og de komplicerede tekniske systemer på Cityringen, som er forudsætningen for, at Cityringen kan godkendes til at køre med passagerer. Der er fortsat meget arbejde foran os, siger teknisk direktør Erik Skotting.

Øget bemanning

Det største fokuspunkt for fremdriften af anlægsarbejdet er fortsat på de arkitektoniske arbejder med blandt andet at opsætte vægbeklædning, ovenlys, gulve og belysning. Hovedentreprenøren Copenhagen Metro Team (CMT) har øget antallet af arbejdere til dette område, så cirka 500 mand i øjeblikket arbejder med den arkitektoniske indretning af stationerne.

De mekaniske og elektriske arbejder er tæt på at være afsluttede, men til gengæld venter en lang række test af togene og de tekniske systemer, som er forudsætningen for, at Cityringen kan sikkerhedsgodkendes.

Metroselskabet rapporterer månedligt om fremdriften på Cityringen frem mod åbningen næste sommer. Først når selskabet har den endelige sikkerhedsgodkendelse fra myndighederne til at køre med passagerer, kan den reelle åbningsdato sættes i kalenderen.

Den københavnske Metro vil efter planen åbne en ny ringbane - Cityringen - som eksempelvis vil knytte Københavns Hovedbanegård direkte til Metro-nettet uden skift til S-togene for at komme fra Hovedbanegården til Nørreport Station.



Byggeriet af Sydhavnsmetroen er gået i gang

I sidste uge gik arbejdet med at bygge den nye metrolinje til Sydhavn i København officielt i gang, da det første spadestik blev taget på byggepladsen på Enghave Brygge. Sydhavnsmetroen, der skal åbne i 2024, vil få fem stationer og ventes at få 9 millioner passagerer om året

- Med den nye metrolinje til Sydhavnen binder vi København bedre sammen med et stærkere og mere effektivt kollektivt trafiknet. Københavnerne får bedre muligheder for at komme hurtigere rundt i byen, og med udvidelsen af metronettet mindsker vi også trængslen på det eksisterende kollektive trafiknet. Ny Ellebjerg bliver hovedstadens nye trafikale knudepunkt, hvor pendlerne får en nemmere adgang til metronettet og dermed resten af København, sagde transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA), da han sammen med Københavns Overborgmester tog det første spadestik på byggepladsen på Enghave Brygge, hvor tunnelboremaskinerne senere skal sænkes i jorden udføre det komplicerede arbejde med at bore tunnelerne til den kommende Sydhavnsmetro.

- København udvikler sig og vokser med 10.000 nye indbyggere om året. Med Sydhavnsmetroen bliver den sydlige del af København koblet på metronettet, hvilket vil give et kolossalt løft af den kollektive trafik i området. Den nye metrolinje vil gøre det nemmere og hurtigere at komme til og fra Sydhavn og rundt i resten af byen. Samtidig vil metroen være med til at løfte det gamle Sydhavn, så det bliver endnu mere attraktivt at bosætte sig i hele Sydhavnen, sagde Københavns overborgmester Frank Jensen (S).

Sydhavnsmetroen får fem underjordiske stationer - Havneholmen, Enghave Brygge, Sluseholmen, Mozarts Plads og Ny Ellebjerg - hvor passagererne kan skifte til bus, regional- eller S-tog. Dermed vil togpassagererne blive fordelt til Metroen i et system, som ligner det, der findes i flere europæiske storbyer.

Styrket fokus på sikkerhed og arbejdsmiljø

På Sydhavnsprojektet arbejder Metroselskabet for at styrke indsatsen på arbejdsmiljøområdet blandt andet med udgangspunkt i erfaringerne fra Cityringen. Der er også taget nye initiativer, der skal sikre en målrettet indsats, som ikke blot har til hensigt at skabe resultater på metrobyggeriet, men som forhåbentligt kan være med til at sætte nye standarder i bygge- og anlægsbranchen.

- Når man bygger mere metro i en eksisterende storby stiller det store krav til omgivelserne. Men vi stiller også krav til os selv. På Sydhavnsmetroen sætter vi nye standarder for sikkerheden. Vi mener det alvorligt. Vi vil ikke have, at nogen kommer til skade på vores projekter. Alle skal kunne arbejde sikkert. Det er et ambitiøst mål. Men ikke desto mindre et mål, vi tror på og arbejder målrettet for at nå, siger Metroselskabets bestyrelsesformand, Jørn Neergaard Larsen.

Fakta om Sydhavnsmetroen

- Den nye metrolinje til Sydhavn vil bestå af fem nye stationer fra Havneholmen til Ny Ellebjerg og forventes at stå klar i 2024
- Stationerne bliver en del af den nye metrolinje M4, som går fra Orientkaj i Nordhavn ind over City og videre til Sydhavn
- Sydhavnsstrækningen bliver 4,5 km lang, og ca. 29.000 passagerer forventes at bruge metroen dagligt på de 5 stationer i 2035. Det svarer til 9 millioner passagerer om året
- Med metroen til Sydhavn får de mange pendlere let og hurtig adgang til metronettet fra det nye trafikale knudepunkt Ny Ellebjerg Station
- Enghave Brygge er den første byggeplads, der indrettes, og det er herfra, tunnelboremaskinerne senere sættes i jorden
- Det tysk-franske konsortium TUNN3L JV, som består af selskaberne Hochtief og Vinci, skal anlægge to gange 4,5 kilometer tunneler samt de fem underjordiske metrostationer
- Østrigske Rhomberg og portugisiske EFACEC skal anlægge spor, skinner og teknik, mens Ansaldo STS leverer tog og transportsystem til Sydhavnsmetroen

På den kommende metrolinje til Sydhavn rykker kunsten ned i selve stationsrummet og bliver en integreret del af arkitekturen takket været fondsmidler fra Villum Fonden, Det Obelske Familiefond og Statens Kunstfond. Det er første gang, at kunsten tænkes ind i byggeriet fra starten, og Statens Kunstfond har udvalgt de fem kunstnere, som skal skabe værkerne til metrostationerne.

Skinnerne til Nordhavn er lagt

De sidste skinner på linien til Nordhavn og Orientkaj i København er lagt. Nordhavnslinien er en afgrening fra Cityringen, som ifølge planerne skal stå klar til at fragte passagerer til og fra Københavns nye bydel i begyndelsen af 2020

Nordhavnslinien kører parallelt med Cityringen fra København H gennem Indre By op til Østerport St. Herefter drejer den af under Sortedams Sø og fortsætter til Nordhavn St. Den sidste strækning til Orientkaj løber som højbane og skinnerne er lagt på hele linjen i begge retninger.

Med skinnerne på plads vil arbejdet i de kommende måneder fokusere på indretningen af tunnelerne, hvor der blandt andet skal installeres lys og gangvej langs siden.

De to metrostationer i Nordhavn er startskuddet på den nye metrolinje, M4, der vil forbinde den nye bydel, Nordhavn, med det øvrige København. Når metrolinien M4 åbner i 2020, bliver det fremover lettere at komme til og fra Nordhavn, og i 2024 udvides metrolinien med yderligere fem metrostationer i Sydhavn, så man til den tid kan tage fra Orientkaj i nord og til Ny Ellebjerg i syd.



(Foto: Metroselskabet)





Express 4 på vandet i Jervoise Bay ud for Austal-værftet i Perth, Australien.

Superfærge til Kattegat er sat i søen i Australien

Molslinjens nye superkatamaran, Express 4, er blevet søsat ud for det australske værft Austal i Perth. Express 4 skal sejle på Kattegat som afløser for Express 1, som er sat ind på rederiets nye forbindelse over Østersøen mellem Rønne og Ystad

Byggeriet af Molslinjens fjerde superkatamaran har nået en milepæl. Express 4 har forladt den australske landjord og flyder nu på vandet i Jervoise Bay ud for Austal-værftet i Perth.

- Vi er nu på vores fjerde superfærge, og vi har samlet alle vores erfaringer med byggeriet af de tre første for at gøre Express 4 så optimal som muligt til opgaven på Kattegat, siger Molslinjens administrerende direktør, Carsten Jensen.

Express 4 skal leveres til Molslinjen i løbet af første kvartal næste år. Her skal den sejle med en del af Molslinjens over tre millioner årlige gæster mellem Aarhus og Odden.

- Med Express 4 vil vi have tre superfærger på ruten mellem Aarhus og Odden og Ebeltøft og Odden. Det kommer til at hæve vores kapacitet på Kattegat med næsten 20 procent, så det er endnu en massiv investering i dansk infrastruktur og sammenhængskraft mellem landsdelene, siger Carsten Jensen.

Ministeren kritiserer Molslinjen

Efter 1. september i år har trafikken til og fra Bornholm været mere ustabil end tidligere, da det var rederikoncernen Danske Færger, der stod for færgedriften. På den baggrund udtaler transportminister Ole Birk Olesen (LA) nu kritik af Molslinjen, der betjener færgetrafikken

Siden 1. september har der været en del forsinkelser og aflysninger af færgeafgange. Dertil kommer, at Molslinjen ikke har overholdt et krav om at indsende dokumentation til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om færgetrafikken for september, som Molslinjen ellers er forpligtet til i kontrakten med ministeriet, hvis Molslinjen vil undgå at skulle betale bod.

- Jeg har fulgt den seneste tids debat om Molslinjens færgebetjening af Bornholm, og jeg hæfter mig ved de mange forsinkelser og aflysninger, som selvfølgelig i høj grad berører passagererne. Det er utilfredsstillende, at passagerne ikke kan regne med en stabil færgetrafik, siger Ole Birk Olesen.

Ifølge kontrakten mellem Molslinjen og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, som er indgået på baggrund af en politisk aftale mellem Venstre, Det Konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti, Socialdemokratiet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti, er Molslinjen berettiget til at undlade at sejle med hurtigfærger, hvis vindstyrken er over 16 m/sekund, eller hvis bølgehøjden er på over 3,0 meter. Hvis det er tilfældet, så er Molslinjen forpligtet til at indsætte en erstatningsfærge.

- Hvis hurtigfærger på grund af dårligt vejr ikke kan sejle, så skal Molslinjen - hvis vejret tillader det - indsætte erstatningsfærger, og så skal passagererne informeres i så god tid som overhovedet muligt, så de ved, hvilken situation de står i, siger ministeren.

Molslinjen er berettiget til at undlade at sejle med alle færger, hvis vindstyrken er over 23 m/sekund, hvis vandstanden i havnen afviger væsentligt fra havnens normale middelvandstand, hvis der er så tæt tåge, at sejlhastigheden skal nedsættes, eller hvis hav og/eller farvand ikke er farbart på grund af is.

Det indgår desuden i kontrakten, at Molslinjen bliver pålagt en bod for enhver forsinkelse på mere end ti minutter, aflysning eller manglende indsættelse af erstatningsfærge. Molslinjen er dog fritaget for at betale bod, hvis den rettidigt kan dokumentere, at der er tale om såkaldte bodsfritagende forhold som for eksempel ekstremt vejr eller havari.

I hele september har Molslinjen imidlertid forsømt rettidigt at fremsende den krævede dokumentation, og det betyder, at Molslinjen i september forventes at skulle betale en bod til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet på ikke under en million kroner.





Arriva har ombygget 10 togsæt til det nye signalsystem

Fredag 2. november fik Arriva's togsæt nummer 10 installeret det sidste udstyr til det nye signalsystem og er dermed klar til at køre på strækninger med ERTMS-systemet. Med ti togsæt klar til ERTMS er 25 procent af selskabets togsæt i Danmark klar til det nye signalsystem, der skal sikre en mere stabil togdrift, så kunderne får flere afgang og en højere rettighed

Installationen af udstyret i togene er ifølge Lars Ditlevsen, som er teknisk leder i Arriva Tog, en succes.

- Banedanmark's underleverandør og installationsteamet har formået at få installationen af det nye signalsystem ned fra 14 arbejdsdage på det første togsæt til fem arbejdsdage på togsæt nummer 10. Det er vel og mærke uden, at kvaliteten er gået ned på installationerne. Arriva gennemgår fast installationen hver morgen og løbende efter behov, og vi har i hele forløbet haft en pragmatisk tilgang til at finde løsninger på de udfordringer, som opstår, siger Lars Ditlevsen.

På sporet

Det nye signalsystem er et computerbaseret system, hvor signalerne vises direkte på en skærm i togets førerrum og altså ikke via fysiske signaler langs sporene, som de er i dag. Planen er, at togene som de første får implementeret det nye signalsystem og derefter arbejder Banedanmark med at gøre sporene klar til systemet.

På Arrivas strækninger vil det nye signalsystem således træde i kraft i 2020 på strækningerne Struer-Thisted og Struer-Langå. Og fra 2026 vil alle tog på Arrivas strækninger køre på det nye signalsystem.

Flere afgang og højere hastighed

Målet med det nye signalsystem er, at systemet skal reducere antallet af signalfejl og gøre det muligt at køre med flere afgang på strækningen. Arriva forventer, at kunderne vil opleve en reduktion af signalrelaterede forsinkelser med ca. 80 procent, når det system er på plads.

- Det betyder, at kunderne fremover gerne skal opleve en mere stabil togdrift samt flere tog til tiden. Samtidig vil hastigheden på flere strækninger øges, da den højeste tilladte hastighed på en strækning fremover bestemmes af, hvor god stand for eksempel sporene og overkørslerne er, siger Lars Ditlevsen.

Han oplyser, at Arrivas rettlighed på tog for september ligger på 99,2 procent, mens den kundeoplevede punktlighed ligger på 95,9 procent inklusiv fejl på strækningen. Med det nye signalsystem forventer Arriva, at kunderne i endnu højere grad vil opleve, at togene kommer til tiden.

Efter at togsæt nr. 10 fredag 2. november er sat på skinner med udstyr til det nye ERTMS-system, er 25 procent af Arrivas tog i Danmark udstyret med det nye signalsystem. Arriva har aftalt en plan med underleverandør og installationsteamet om, at der installeres signalsystemer i to togsæt hver tredje uge, og at 15 togsæt er installeret inden juleferien. Planen forsætter efter nytår og de resterende 14 togsæt af første serie afsluttes midt i 2019.

En rapport om installation af ERTMS-systemet i de forskellige selskabers tog viste, at det ville være mest enkelt at installere i Arriva's togsæt, togsæt hos Nordjyske Jernbaner og i tilsvarende togsæt hos DSB. Det ville være mest kompliceret at installere ERTMS-systemet i DSB's IC3-tog og IC4-tog.

Nordjyske Jernbaner oplyser til transportnyhederne.dk, at alle selskabets 21 tog er fuldt udrustede og kører i drift på ERTMS-strækningen Lindholm - Frederikshavn.



Togene skal køre hurtigere mellem Aarhus og Langå

Banedanmark skal i 2021 forny sporene mellem Aarhus og Langå. Strækningen bliver samtidig hastighedsopgraderet, så togene kan køre hurtigere på skinnerne

Baggrunden for at udskifte sporene mellem Aarhus og Langå er, at de slidte - ganske som sporet mellem Langå og Hobro var, inden de i løbet af i år blev fornyet og hastighedsopgraderet.

Med nye sport med højere hastighed vil togene få lettere ved at holde køreplanen og rejs tiden kan bringes ned.

- Sporombygningen er nødvendig, og med nye spor får passagererne bedre komfort og større sikkerhed for, at togene kommer til tiden, fordi der vil være færre fejl på banen. Med hastighedsopgraderingen åbner vi for, at togene kan køre hurtigere, siger Steen Neuchs Vedel, der er anlægsdirektør i Banedanmark.

Overkørsler, sporfornyelse og justering af kurver

Første etape bliver nedlæggelsen af de tre overkørsler på Haarvadbrogade, Lerbjergvej og Bidstrupvej i Favrskov Kommune. Ved at nedlægge overkørslerne og lave tilhørende erstatningsanlæg bliver det muligt for togene at hæve hastigheden på strækningen.

Banedanmark begynder arbejdet med erstatningsanlæggene i 2020. Overkørslerne bliver først nedlagt, når erstatningsanlæggene står klar i løbet af 2021.

I sommeren 2020 går Banedanmark i gang med at flytte fiberkablerne, der i dag ligger i sporet. Ved at flytte kablerne væk fra sporet bliver risikoen for overgravede kabler mindre, når der arbejdes i sporet, ligesom Banedanmark's folk kan komme til kablerne uden at genere togdriften.

I 2021 går det store arbejde med at udskifte skinner, sveller og ballast på den 42 kilometer lange strækning i gang. Arbejdet begynder i påsken og vil strække sig frem til efteråret 2021. Her vil der være længere perioder, hvor enten det ene eller begge spor er spærret for togdrift.

- Samtidig med at vi fornyer sporet, så foretager vi hastighedsopgraderingen af sporet. Det sker ved, at vi optimerer kurver på strækningen, så togene kan komme til at køre hurtigere. Samtidig skal nogle af de dæmninger, togene kører på, udvides, siger Steen Neuchs Vedel.

Med hastighedsopgraderingen bliver det muligt at hæve hastigheden på strækningen fra den nuværende 120-160 km/t til 160-180 km/t.

Forberedelser til elektrificering

Ud over hastighedsopgraderingen og sporfornyelsen er Banedanmark i gang med at gøre strækningen mellem Aarhus og Lindholm klar til elektrificering. Her skal Banedanmark blandt andet sikre, at der under broerne er plads til kørestrømsanlægget. Banedanmark forklarer, at dette arbejde bliver tænkt sammen med sporarbejderne, så generne for passagererne bliver mindst mulige.

Hastighedsopgraderingen på strækningen betyder, at Banedanmark ved Væthvej i Langå vælger at sænke sporet i

stedet for at bygge en ny bro. Dermed forventer Banedanmark, at broen skal være lukket i kortere tid end de tre måneder, det oprindeligt var planlagt.

Ved Hammelvej i Laurbjerg bliver det i øjeblikket undersøgt, om det er muligt med en sporsænkning, eller broen skal ombygges. Disse undersøgelser vil være færdige omkring 1. december.

I Hadsten undersøger Banedanmark alternative løsninger for Skanderborgvej-broen, hvor det kun er selve brofaget over sporene, der udskiftes, hvilket vil kunne reducere den periode, hvor broen skal være lukket.

DSB forenkler organisationen

Færre chefer og en mere enkel organisation er hovedpunkterne i en større omstrukturering af DSB's administration. Omstruktureringen sker som et led i DSB's arbejde med at nå målet om at kunne drives uden statstilskud i 2030

- Der er tale om centraliseringer på udvalgte områder, der vil påvirke en række ledere og medarbejdere på tværs af DSB og på alle niveauer. Hensigten er at forenkle DSB's organisation for at kunne nå målet om reduktion af virksomhedens administrationsomkostninger med 25 procent i 2020, siger Flemming Jensen, administrerende direktør i DSB.

Som et led i omorganiseringen samles de kundevendte aktiviteter. Dette sker med ønske om, yderligere at styrke kundeorienteringen i DSB. Konkret betyder det, at Kommerciel og Kommunikation & Branding nu samles i et direktørrområde under ledelse af kommerciel direktør Jan Sigurdur Christensen. Dermed må DSB sige farvel til kommunikationsdirektør Lars Kaspersen, der har arbejdet i DSB i knap seks år.

- Lars Kaspersen har stået i spidsen for et stort arbejde gennem årene til gavn for DSB. Et arbejde der har betydet en meget mærkbar forbedring af vores pressehåndtering og et markant bedre medie billede for virksomheden. Dertil kommer, at han har løftet vores omdømmearbejde strategisk og kontinuerligt, hvilket vi ser effekten af nu. Det er et arbejde, der er helt centralt for DSB, og som skal fortsætte. Men som i resten af virksomheden må vi også på direktørniveau træffe de nødvendige beslutninger for at nå de mål, der er indeholdt i strategien om et subsidiefrit DSB i 2030, siger administrerende direktør Flemming Jensen.

Af andre større ændringer kan det nævnes, at der gennemføres en ny struktur for DSB Vedligehold, der vil blive nedlagt som selvstændigt selskab i løbet af 2019.





Militærbro skal lede biler over Ribe Å

Vejdirektoratet har indgået en aftale med Forsvaret om at få anlagt en midlertidig broforbindelse over Ribe Å, mens den nye, permanente klapbro over åen bliver bygget. Trafikanterne skal bruge den midlertidige broforbindelse fra efteråret næste år og cirka halvandet år frem

Hos Vejdirektoratet har ingeniørerne forstand på veje. I Forsvaret træner ingeniørtropperne blandt andet i at bygge midlertidige broer til brug i krigssituationer. De to væsentlige kompetencer forenes nu i udbygningen af rute 11 ved Ribe.

Vejdirektoratet skal fra sensommeren 2019 opføre en helt ny klapbro over Ribe Å i stedet for den nuværende bro. Mens den nye klapbro bliver bygget, er der behov for en midlertidig broforbindelse til at håndtere trafikken over åen, og den bliver leveret af Ingeniørregimentet fra Skive Kaserne.

Ingeniørtropperne råder over store stålbroer, der kan bruges til opgaven, og som de samtidig ønsker at få større erfaring med at håndtere. Broerne kommer i mange mindre dele og bliver fragtet i containere til Ribe Å - forventeligt i juni næste år - hvor de bliver samlet og skubbet ud over åen og over på den anden side.

Både Vejdirektoratet og Ingeniørregimentet fra Skive Kaserne ser frem til samarbejdet.

- Vi har haft en rigtig konstruktiv dialog med Ingeniørregimentet om lån af deres broer i vores projekt. Broerne passer

Faste forbindelser

fint til vores behov for en midlertidig passage over Ribe Å, mens vi bygger den nye, permanente klapbro op, siger Vejdirektoratets projektleder Mike Boesen.

Vejdirektoratet låner broerne med minimale omkostninger, men for Ingeniørregimentet er der meget andet end penge at hente i at levere de midlertidige broer over Ribe Å til Vejdirektoratet.

- I det daglige øver vi os i at bygge broerne hjemme på Skive øvelsesplads. På den måde opnår vi selvfølgelig en stor ekspertise. Men det er alligevel noget andet at få lov til at bygge broerne over en stor vandhindring, hvor de skal tilpasses den øvrige civile infrastruktur. Her, hvor broerne bliver anvendt hver eneste dag af tung trafik, kan vi for alvor teste, hvad vi kan, og opsamle nyttige erfaringer med broerne i en lang driftsfase, siger Major Lars Stoklund Pedersen fra Ingeniørregimentet.

Fakta om den midlertidige bro over Ribe Å:

- Broen kommer til at bestå af 14 stålsektioner, der til sammen giver en længde på 42,67 meter
- Broforbindelsen er faktisk to broer. For der lægges to broer ved siden af hinanden, én til hver kørselsretning. Hver bro har en samlet bredde på 6 meter - køresporet bliver 4,2 meter på hver bro
- Den samlede vægt for de to broer er cirka 170 ton - og så kommer trafikken oven på
- Broerne bygges på land og skubbes ud over åen, efterhånden som de bygges. Det tager cirka tre uger fra start til slut at bygge broerne, og arbejdet forventes at foregå i juni næste år
- Broen har tidligere været brugt med succes i fjorden i Hvide Sande i oktober sidste år

Magasinet Bus

Fredag 26. oktober 2018 - nummer 10 - 6. årgang

VLAK-Regeringens klima- og luftplan:

Bybusser skal være forureningsfrie og CO2-neutrale

Læs mere side 30

Trafikselskab har set på alternative drivmidler til bybussområdet

Læs mere side 24

Brintbranchen ser på brintbuss: Det er en mulighed

Det er en mulighed at støde til grøn transport

Læs mere side 26

Iveco lægger ryg til andres opfindsomhed

Læs mere side 35

MAN er ved at rigge produktionen af el-busser til

Læs mere side 34

Kinesiske el-busser markerer sig med nyt på markedet

Læs mere side 36

Gik du glip af Magasinet Bus 10 - 2018? Så hent det her!

