

# Magasinet Bus

Torsdag 30. april til onsdag 27. maj 2015 - nummer 4 - 3. årgang

Prisvinder:

## Anerkendelsen fra kollegerne gør mig glad

Læs om Papuga Bus, der modtog Danish Coach Award 2015 side 10 - 14

## Vi sætter fokus på gasdrift

Læs mere på side 20 - 32

## Trafikselskab vil hellere have passagerer med billige billetter

Læs mere på side 6

## Et stort flertal går ind for flere investeringer i bus- og togtransport

Læs mere side 4

## Nyt om Rejsekort

Læs mere side 42 - 46

## Skolebusserne har kørt nye fider ind i Guldborgsund Kommune

Læs mere statistik på side 53

## Volvo skal levere 276 busser til busoperatør

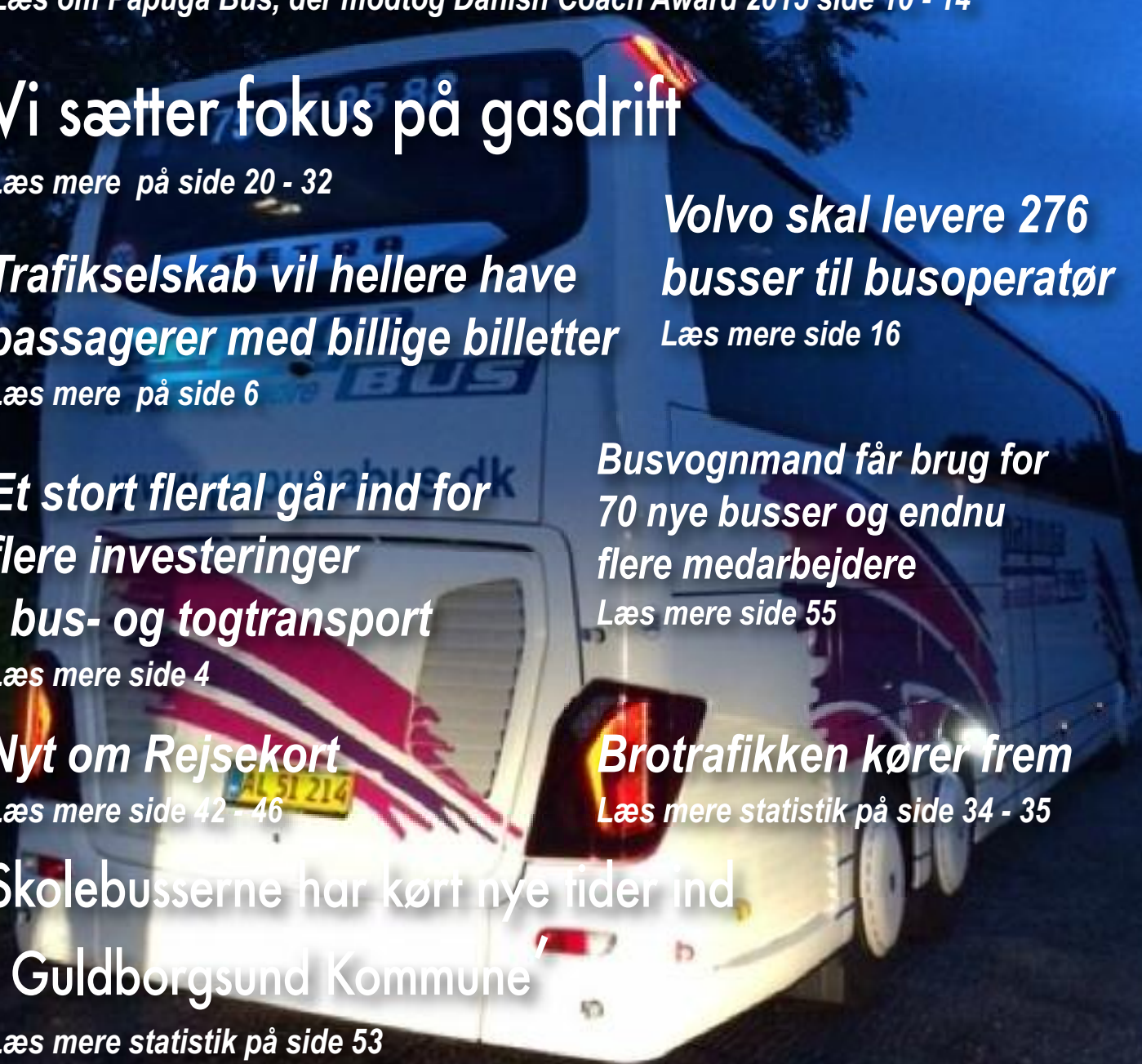
Læs mere side 16

## Busvognmand får brug for 70 nye busser og endnu flere medarbejdere

Læs mere side 55

## Brotrafikken kører frem

Læs mere statistik på side 34 - 35



# Rejsekortets trængsler må føre frem til en løsning

Rejsekortet er netop blevet introduceret i bybusserne i Aarhus som det sidste sted i Midttrafik. Kun i busserne på Fyn kan man endnu ikke bruge Rejsekort, men også her er introduktionen under forberedelse. Fra 2017 er rejsekortet fuldt ud landsdækkende i alle busser og tog.

Dermed er denne vigtige del af visionen bag Rejsekortet realiseret – med stor forsinkelse. Rigsrevisionen og Statsrevisorerne har netop offentliggjort en redegørelse om driften af Rejsekort. Her fremsættes en skarp kritik af både skiftende transportministre og af trafikskaberne bag Rejsekortet.

Statsrevisorerne kritiserer trafikskaberne for dårlig økonomistyring, manglende satsning på rejsekortet brugervenlighed og på for sen udfasning af de billetprodukter, som Rejsekortet skal erstatte. Resultatet er for få rejser på Rejsekort, og det har undermineret økonomien i projektet.

Værre er det dog, at andre dele af visionen bag rejsekortet er blevet opgivet lidt efter lidt. En vigtig del af visionen var en helt ny takstfilosofi, som byggede på afstandstakst – i luftlinje – og et rabatsystem med stigende rabat, jo mere kortet blev brugt. Rejsekortet var oprindeligt designet til at erstatte både klippekort, periodekort og hovedparten af kontantbilletterne.

Desværre kunne trafikskaberne på Sjælland ikke blive enige om et takstsystem efter disse principper, og de har heller ikke kunnet blive enige om et fælles takstsystem på hele Sjælland. Hermed har Rejsekort som universelt kort/billet sat fokus på de mange ulogiske billetpriser især for rejser mellem de tre takstområder. Utilfredse passagerer og voldsom kritik af rejsekortet har været følgen.

Og netop uenigheden mellem trafikskaberne er et hovedpunkt i Rigsrevisionens redegørelse. Kræfterne skulle have været brugt på at løse problemer, påpeger revisorerne.

Takstproblemerne bliver analyseret i en ny redegørelse fra Rigsrevisionen inden længe.

Det triste ved historien om rejsekortet er, at den visionære beslutning om et landsdækkende, universelt rejsekort ikke er realiseret, fordi trafikskaberne ikke har turdet droppe zonetaksten og indføre afstandstakst sammen med et trinløst rabatsystem. Hermed fremstår det ønskede teknologiske og konceptmæssige tigerspring mere og mere som et lille hop. Og bus- og togtrafikken har fået et nyt teknologisk og forretningsmæssigt efter-slæb.

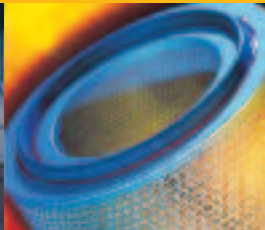
Rejsekortet er kommet for at blive. Nu er tiden kommet for effektiv problemløsning.

Mikael Hansen  
Jesper Christensen

*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*



Servicekampagne

Reservedelskampagne

Information

Træningskampagne

## Værkstedstilbud

### Kontrol eftersyn af klimaanlæg



Samlet tilbudspris:  
**2.625,00 kr.\***  
Merpris ved  
påfyldning af  
kølemiddel R134 kr.  
330,00 pr. kg  
+ miljø  
kr. 215,00 pr. kg

\*Priserne er NETTO ex. moms.

### Vi kontrollerer:

Pollenfilter ✓ Ventilationsmotorer ✓ Vandfilter ✓ Vandventiler ✓  
Varmeføler ✓ Høj- og Lavtryksføler ✓ Kølemiddelslanger ✓ Kølevæske ✓

### Vi udskifter:

Klimafilter ✓

**Eftersynet laves iht. gældende lovgivning.**

Ekstra arbejde udover ovenstående afregnes efter nærmere aftale!

BusWorld Home Køge, EvoBus Danmark A/S, Centervej 3, 4600 Køge, Tlf. 56 37 0000  
BusPort i Nr. Snede, EvoBus Danmark A/S, Mågevej 9, 8766 Nr. Snede, Tlf. 76 27 0300



Undersøgelse:

## Et stort flertal går ind for flere investeringer i bus- og togtransport

Net-avisen Altinget.dk, der fokuserer på politiske spørgsmål, har fået gennemført en interview-undersøgelse af danskernes syn på investeringer i kollektiv transport. Et markant flertal siger ja til flere investeringer, mens et mindretal vil have flere investeringer i veje. Undersøgelsen peger i retning af SR-Regeringens politiske arbejde på at styrke den kollektive transport - og væk fra oppositionens mål om at udbygge vejene

Ifølge Altinget.dk er Venstres transportordfører Kristian Pihl Lorentzen forundret over undersøgelsen. Han går ind for en udbygning af vejene og siger til Altinget.dk, at hvis man tager ud vest for Valby Bakke er der en virkelighed, hvor man i den grad efterspørger veje.

- Det gælder private borgere, men i høj grad også erhvervslivet. Og vi har allerede investeret rigtig meget i den kollektive trafik. Så nu er det vejenes tur, siger Kristian Pihl Lorentzen til Altinget.dk.

Hos Liberal Alliance kommenterer partiets transportordfører Villum Christensen med følgende bemærkning

- Det ligger i tidsånden, at det er mest politisk korrekt at satse på den kollektive trafik. Man vil jo redde verden. Det kan også godt være, at det er, fordi der findes en del sure DSB-kunder, der står op i togene hver anden dag.

Målingen viser, at 55 procent af danskerne erklærer sig enten helt enig eller delvist enig i, at politikerne skal prioritere investeringer i kollektiv transport højere end privatbilisme, 19 procent svarer hverken/eller, mens 20 procent er enten helt uenig eller delvist uenig.

Hos SR-Regeringen er transportminister Magnus Heunicke (S) er glad for målingens resultat.

- Jeg er naturligvis glad for, at målingen giver en klar opbakning til regeringens politik, siger han i et skriftligt svar til Altinget.dk.

Hos SR-Regeringens støtteparti - det tidligere regeringsparti SF - siger partiets transportordfører Anne Baastrup, at hun er enig i, at der skal investeres mest i den kollektive trafik.

- Men der er også behov for veje i yderområderne, siger Anne Baastrup.



## Sydtrafik kører penge tilbage til ejerne

2014 blev et godt år for trafikkselskabet Sydtrafiks ejere. Lavere omkostninger og væsentligt højere indtægter end forventet betyder, at trafikkselskabet kan levere 22 millioner kroner tilbage til kommunerne og regionen

Når det gik så meget bedre end forventet, skyldes det i høj grad passagerernes adfærd i det forgangne år. Selvom mange har fået et rejsekort, som de bruger til at betale for turen med, er der stadig mange, der køber kontantbilletter, som er væsentligt dyre i forhold til en rejse på rejsekort.

Sydtrafik har indført rejsekort i stedet for det gamle klippekort, men har fastholdt klippekortets lave pris på rejsekortrejser.

### Flere unge i bussen

De unge har også været med til at øge Sydtrafiks indtægter. Et stigende antal solgte ungdomskort viser, at der er kommet flere unge mennesker i bussen. Det er Sydtrafik godt tilfreds med, da netop ruterne for ungdomspendlerne til uddannelsesinstitutionerne har høj prioritet.

# Trafikselskab vil hellere have passagerer med billige billetter

Der er stadig mange bus-passagerer i trafikselskabet Sydtrafik's område, der køber en kontant-billet, selvom de kunne rejse billigere med et rejsekort. Sydtrafik har indført rejsekort i stedet for det gamle klippekort, men har fastholdt klippekortets lave pris på rejsekort-rejser

Sydtrafik peger på, at der er en dyr billet at købe. Hvad de rejsende betalt turen med et rejsekort, ville de have fået turen 43 procent billigere. Uden for myldretiden ville der have været mulighed for yderligere 20 procent rabat på en tur på rejsekort.

- Økonomisk set er det umiddelbart en fordel for Sydtrafik, at passagererne køber de dyrere kontantbilletter, siger direktør Lars Berg og fortsætter:

- Men vi vil hellere have, at de begynder at bruge rejsekort. Når først kortet er i lommen, vil de opdage, hvor meget lettere og billigere det er med det nye billetsystem. Og det fungerer, selv om man hører en del historier om rejsekortet. På sigt regner vi med, at det vil give os flere og mere tilfredse rejsende, hvilket er en af vores overordnede målsætninger.

Rejsekortet giver desuden Sydtrafik værdifulde oplysninger om passagerernes rejsemønstre, og det er afgørende for en god køreplanlægning, som i sidste ende igen er til gavn for passagererne.

Formand for Sydtrafiks bestyrelse, Jesper Frost Rasmussen, deler direktørens tvedelte tilfredshed med 2014-resultatet.

- Det er absolut tilfredsstillende, at trafikselskabet ikke skal have ekstra penge af ejerne, men tværtimod kan levere nogle tilbage i forhold til det oprindelige budget for 2014. Men vi støtter bestræbelserne på at få så mange som muligt til at bruge rejsekortet, siger Jesper Frost Rasmussen.

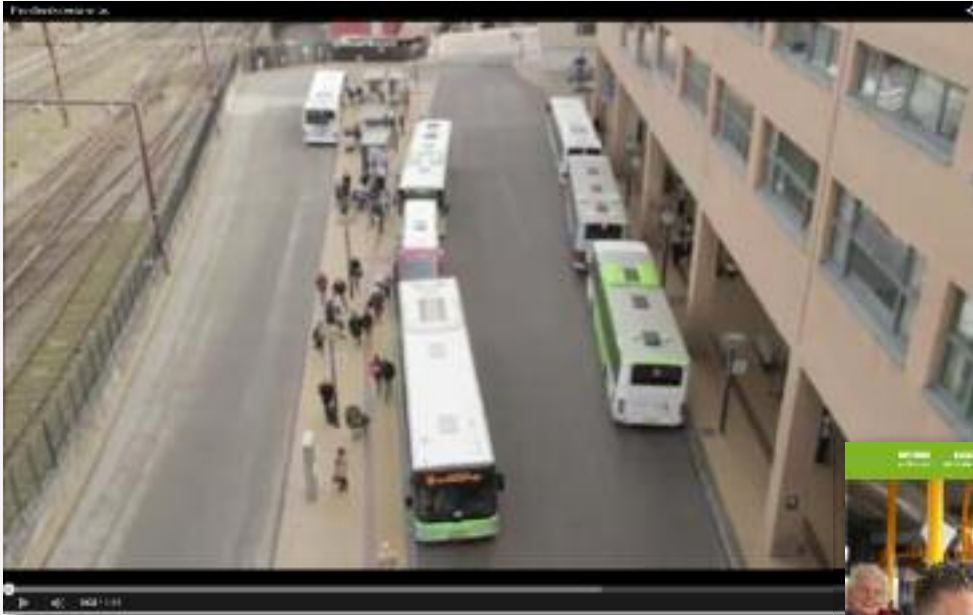
Ved indførelsen af rejsekort i 2013 kørte Sydtrafik Syd- og Sønderjylland tyndt med en rejsekortbus for at informere og hjælpe folk med at anskaffe det nye kort. Det fik mange tvivlere til at give efter. Nu har selskabet en ny kampagne i støbeskeen for at få endnu flere til at vælge rejsekort



Få transportnyheder dagligt direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

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



Pendlerekspérimentet er også kommet på youtube. Klik på billedet for at se mere.



## Omkring 400 vil deltage i pendlerekspérimentet på Fyn

FynBus vil gerne blive klogere på, hvad der får fynboerne til at vælge bilen frem for bussen til jobbet. Især vil trafikelskabet gerne vide, om det er muligt at ændre pendlernes vaner og hvilke metoder der så skal til. Det er baggrunden for FynBus' Pendlerekspérimentet kører ud i virkelighedens busser 1. maj og varer måneden ud

Omkring 400 nåede at tilmelde sig inden fristen udløb 27. april.

- Jeg har talt med flere, som har meldt sig til eksperimentet. Det viser sig, at mange faktisk ofte har overvejet, om bussen er et alternativ for dem. Det tyder på, at vores Pendlerekspériment giver folk det puf, der lokker dem ind i bussen, siger FynBus' kommunikationschef, Martin Bødker Krogh.

Ifølge FynBus' kommunikationschef er det langt fra det gratis buskort, der har fået deltagerne til at melde sig. Flere af deltagerne fortæller, at de har meldt sig til, fordi de gerne vil prøve bussen og se, om de kan forliges med at tage bussen til og fra arbejde. Andre har tilkendegivet, at forsøget giver dem mulighed for at afprøve bussen over en længere periode, og at de faktisk er lidt spændte på udfaldet af forsøget.

### Baggrund for Pendlerekspérimentet

Pendlerekspérimentet blev sat i gang i marts og har tilmelding frem til 27. april. Selve eksperimentet kører fra 1. til 31. maj, hvor deltagerne har gratis buskort til og fra jobbet. Deltagerne bor i Odense, Assens, Glamsbjerg, Otterup, Sønderød, Bogense, Munkebo, Kerteminde, Langeskov eller Ullerslev.

Interesserede kan se mere om pendlerekspérimentet [her](#):



# Kollektiv trafik



## Jan tjekkede ind og vandt

Lad bilen stå og tag bussen. Der er tusindvis af kroner at spare. Sådan meldte Sydtrafik ud tidligere på året. Jan Nielsen fra Aabenraa tjekkede påstanden på Sydtrafiks prisberegner og blev dobbelt vinder

Ud over Jan Nielsen var der 320 andre, der ville have syn for sagn. Jan Nielsen blev den heldige, der vandt et rejsegavekort på 10.000 kroner. Men Sydtrafik peger også på, at han også vandt sikkerheden for, at han med fordel kan fortsætte med sin nuværende transportform.

Jan Nielsen bor i Aabenraa og arbejder i Hjordkær ved Rødekre. Normalt cykler han, men skulle han blive træt af det, kan han tage bussen. Det er billigere end at køre i bil.

Nu har han slet ikke bil, så når han skal over til fiskehytten i Ribe, kører han på cykel til Rødekre. Her skifter han cyklen ud med tog, og i Vojens hopper han på bus 135 til Ribe.

Jan Nielsen har ingen planer om at købe bil. Men skulle han have en bil stående i garagen, ville det alligevel være billigere at tage bussen. Sydtrafiks prisberegner kalkulerer med, at man har bil, så man fortsat kan bruge bilen til fritidsaktiviteter, station og stoppested.

Interesserede kan tjekke priserne på transport med Sydtrafik [her](#):



# Trafikstyrelsen har fået 49 ansøgninger om 84 millioner kroner

Trafikstyrelsen har modtaget ansøgninger om tilskud for i alt 84 millioner kroner fra pulje til forbedring af den kollektive trafik i yderområde. Der er afsat 57 millioner kroner til hvert af årene 2013-17 i puljen, og i år er det tredje gang, at puljemidlerne udmøntes. Puljen kan støtte udvikling af nye ruter, investeringer i infrastruktur eller andre tiltag, der kan forbedre den kollektive trafik i yderområderne

I den nyligt afsluttede ansøgningsrunde har Trafikstyrelsen modtaget 49 ansøgninger fra kommuner og trafikselskaber, og ansøgningerne repræsenterer en bred vifte af forbedringstiltag, herunder nye ruter, forbedrede stoppesteder og terminaler, bedre passagerinformation, flere natbusser og internet i busserne.

Trafikstyrelsen vil vurdere ansøgningerne. Det indgår i vurderingen, at ansøgningerne skal gavne flest mulige passagerer i tyndt befolkede områder. Endvidere lægges der ved vurderingen vægt på, at der søges om midler til nye aktiviteter og innovative tiltag samt omfanget af medfinansiering fra den eller de ansøgende parter.

Når Trafikstyrelsen har vurderet ansøgningerne sendes en indstilling til Transportministeren, som vil drøfte indstillingen med forligskredsen bag aftalen om "Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik" af 12. juni 2012. Det vil herefter blive besluttet, hvilke projekter der får støtte.

## Busruter kan være på vej mod lukning

Teknisk udvalg i Guldborgsund Kommune vil lukke tre lokale busruter og slå to ruter sammen til én for at spare 4,2 millioner kroner

Ifølge Teknisk udvalg i Guldborgsund Kommune skal rute 732 mellem Nykøbing og Saksøbing, rute 733 fra Nykøbing over Guldborg og rute 734 fra Nykøbing til Orehoved lukkes ned, mens rute 741 fra Nykøbing til Bøtø og rute 742 fra Nykøbing over Hasselø skal lægges sammen til én rute med timedrift.

Kommunens tekniske udvalg vil i forbindelse med den kollektive trafik i kommune have undersøgt, om der skal etableres særlige ruter for unge, der skal transporteres til deres uddannelse.

Folketidende.dk, der dækker Lolland-Falster, skriver, at det er direktionen i Guldborgsund Kommune, der står bag oplægget, som kommunens tekniske udvalg tog stilling til.

Oplægget baserer sig på en brugerundersøgelse, som Park & Vej i Guldborgsund Kommunen har gennemført. Undersøgelsen har klarlagt, at busbetjeningen på landet skal ændres, fordi behovet for offentlig transport har ændret sig.



Peter Papuga om pris:

## Det er godt at få en pris - især når den går er én selv

En af de tre Danish Coach Award-priser, som Danske Busvognmænd uddelte i februar, da der var Ferie for Alle i Messecenter Herning, gik til Papuga Bus i Vejle. Juryen havde lagt vægt på virksomhedens arbejde med kundetilfredshed og kundekomfort, fokus på chaufføruddannelser og miljørigtig virksomhedsdrift. Virksomheden i Vejle, der blev etableret for lidt over 50 år siden af Inger og Hein Papuga. ledes i dag af Peter Papuga

**Af Jesper Christensen**

Over for Magasinet Bus forklarer Peter Papuga, hvordan virksomheden har haft succes med at fokusere på at udanne chaufførerne til gavn for kundernes komfort og tilfredshed - og til gavn for virksomhedens drift.

Indsatsen på området blev sat i gang for et års tid siden, hvor chaufførerne hos Papuga Bus kom på efteruddannelse på uddannelsescentret Learnmark i Horsens, der blandt andet udbyder AMU-kurser på transportområdet. Her havde en tidligere turistbuschauffør sat et forløb sammen med udgangspunkt i Papuga Bus' dagligdag og stod for undervisningen.

Peter Papuga understreger, at udbyttet af kursusforløbet, der tog udgangspunkt i chaufførernes og virksomhedens daglige arbejde har været højere, end hvis chaufførerne havde deltaget i de mere traditionelle efteruddannelsesforløb, AMU-skolerne udbyder.

Derudover har fik Papuga Bus stabled et éndags-arrangement på benene på anbefaling af Højmark Rejser, som Vejle-virksomheden kører en del for. Dagen blev ledet af en professionel coach, som tog fat i situationer, som chaufførerne skal kunne håndtere i deres dagligdag - eksempelvis en kunde, der mener, at have fået en anden plads, end der var bestilt; unge, der vil holde fest, som om de var alene i bussen; eller at bussen bliver forsinket.

Peter Papuga var med på sidelinien og fortæller, at coachen i løbet af kort tid fik alle chaufførerne inddraget i dagens emner - også de chauffører, som normalt holder sig tilbage. Han fik chaufførerne til selv at komme med forslag til, hvordan man kunne håndtere udfordringerne og afmontere konflikter, så de ikke udviklede sig, men blev afviklet til gavn for alle.

Indsatsen blev løbende vurderet gennem kundetilfredshedsundersøgelser. Ved udgangen af 2014 lå kundetilfredsigheden på 4,25 - tæt på den mulige topvurdering på 5,0.

- Vi kan se, at de har flyttet sig, siger Peter Papuga til Magasinet Bus.

Uddannelsesforløbet hos Learnmark i Horsens og en-dags arrangementet med coachen blev efterfølgende fulgt op hjemme hos Papuga Bus i Vejle, hvor repræsentanter for EvoBus, der har leveret virksomhedens Setra-busser, un-

*EvoBus, der er leverandør af Setra-busser, har været en af dem, der har bidraget til videreuddannelsen af chaufførerne hos Papuga Bus*





derviste chaufførerne i de mere tekniske finesser ved busserne, så de kan udnytte mulighederne bedst muligt - og om, hvordan de kunne løse eventuelle problemer - eksempelvis enkel fejlfinding, skifte en rem, lettes skifte hjul eller montere snekæder.

## Chaufførerne blev engageret

Peter Papuga forklarer, at for ham har det været vigtigt, at chaufførerne har taget fat i initiativet om uddannelse og så at sige har solgt budskabet til hinanden. Peter Papuga kan blandt andet høre, at et værktøj eller to fra dagen med coachen stadig er i brug. Coachen snakkede om røde og grønne baner, hvor chaufførerne helst skulle holde sig væk fra den røde og komme ind på den grønne - og det er stadig et tema i dagligdagen, hvor chaufførerne godt kan sige til hinanden, at de lige "skal komme over på den grønne bane", hvis der er optræk til, at en situation er på vej i den gale retning.

## Det vigtigste er gode medarbejdere

Peter Papuga understreger, at der fortsat vil være fokus på uddannelse af medarbejderne og kundekomfort og kundetilfredshed. Men han peger også på, at det vigtigste er at have et godt personale.

- Det lyder måske lidt slidt, men sådan er det, siger han og forklarer, at en bus kan være nok så ny og have nok så mange stjerner. Hvis chaufføreren ikke kan sit kram, kan det være lige meget med en ny bus. Derimod kan en dygtig chauffør i en lidt ældre bus være meget bedre, siger han og fortsætter:

- Det bedste er selvfølgelig at have en dygtig chauffør i en ny bus.

## De små bidrag tæller alle

Det andet punkt, som talte med, da Papuga Bus blev fik Danish Coach Award i kategorien "Årets Turistbusselskab 2015" var miljøindsatsen. Her peger Peter Papuga på, at hele virksomheden er blevet gået i gennem med en tættekam for at finde de steder, hvor der var noget at hente.

Selv den spand vand, der lige bliver fyldt for at chaufføren kan tørre et borde og en kaffemaskine

## Papuga Bus kvalificerede sig på denne baggrund

Papuga Bus A/S kører blandt andet for Højmark Rejser og Riis Rejser, hvor man sammen gør en stor indsats for at hæve kvaliteten af busrejsen med løbende kvalitetsundersøgelser og særlig uddannelse af chaufførerne.

Papuga Bus A/S hører til blandt de mest succesrige virksomheder i branchen. Virksomheden kører blandt andet for Højmark Rejser og Riis Rejser, hvor man sammen gør en stor indsats for at hæve kvaliteten af busrejsen med løbende kvalitetsundersøgelser og særlig uddannelse af chaufførerne.

Ryggraden i Papuga Bus A/S er et meget velfungerende kørselskontor, der er en forudsætning for, at Papuga Bus A/S kan levere de meget omfattende kørselsopgaver for blandt andet DSB, Riis Rejser og Højmark Rejser. Papuga Bus A/S administrerer således kørsel for Højmark Rejser og Riis Rejser helt ned til den enkelte sædereservation og opsamlingsrute, når rejserne begynder. Dertil kommer den krævende erstatningskørsel for DSB, Papuga Bus A/S varetager, men som også giver kørsel for mange andre busvognmænd i branchen.

Intet virker dog uden en stab af dygtige chauffører, som er stolte af at repræsentere firmaet

Papuga Bus A/S forstår at udnytte vognparken uden at gå på kompromis med produktet. Derudover er Papuga Bus A/S en del af Green Network, der er et samarbejde om miljørigtig virksomhedsdrift i den lokale kommune.

Juryen bag prisen Danish Coach Award består af repræsentanter fra Danmarks Rejsebureau Forening, Dansk Brancheanalyse, Copenhagen Business School, Tysk Turistinformation, Tourism in Skåne, Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening og Danske Busvognmænd.

## Danish Coach Award uddeles i tre kategorier:

- Årets Busrejsearrangør
- Årets Turistbusselskab
- Årets Innovatør

# Luksus turistbusser fra Scania

- Individuel indretning med fokus på høj komfort og kvalitet
- Kraftfuld og økonomisk Euro 6-motor som standard (450 hk / 2.350 Nm)
- AI indvendig belysning i LED
- Bi-Xenonlygter som standard, samt LED-signaturlygter både for og bag



## Scania Van Hool Altano:

- Passagerkapacitet: op til 72 (+1)
- Standardplads til 1 stk. kørestol i underetage
- Stor bagagerumskapacitet (14,5 m<sup>3</sup>)
- Hylde i bagagerum for optimal udnyttelse
- Lav indgang foran i dobbelt bredde
- Mulighed for cykelholder integreret i bagagerum



## Scania Van Hool Astromega:

- Passagerkapacitet: op til 81 (+1+1)
- Stor rækkevidde (700 liter brændstoftank)
- Multi Zone klimaanlæg for høj passagerkomfort
- Multi Color indvendig belysning
- Bred midterdør og udtagelig podest

Kontakt Scania for mere information om vores produktsortiment inden for turistbusser som foruden Scania Van Hool også dækker Scania OmniExpress og Scania Irizar (PB og i6) programmet – alle med Scania's velkendte chassis og drivline.

Dan Schroeder, +45 2551 8083, dan.schroeder@scania.dk  
Steffen Laursen, +45 2551 8085, steffen.laursen@scania.dk  
Erik Rolvung, +45 2551 8029, erik.rolvung@scania.dk



af, kan bruges til andet end straks at havne i afløbet. Vandet kan eksempelvis bruges til at vaske en snavset forrude med.

Arbejdet har øget bevidstheden hos medarbejderne, og virksomheden er efter Peter Papugas vurdering på rette vej - til gavn for miljøet og økonomien - for sparede ressourcer er også sparede omkostninger.

Om de mange timers indsats på området så er kommet ind igen i form af sparede omkostninger er uvist. Men indsatsen gavner økonomien.

## Hæderen udløste sejrsmiddag - og komplimenter selv fra ukendte kolleger

Da Papuga Bus modtog prisen Danish Coach Award sendte Peter Papuga straks hæderen videre til virksomhedens medarbejdere. Prisen blev fejret med en sejrsmiddag, og ellers blev budskabet sendt rundt til samarbejdspartnere.

- Prisen er et skulderklap, og det er fedt nok at få en pris - særligt når den går til én selv, siger Peter Papuga.

- Det, der har betydet mest, er nok de mange kolleger, der har sagt, at prisen var fortjent, siger han og fortsætter:

- Det har især betydet meget at høre det fra vognmænd, vi ikke har et samarbejde med til dagligt.

## Om Papuga Bus

- Papuga Bus A/S blev etableret i august 1964 af Hein Papuga
- Papuga Bus A/S har siden etableringen tilbudt busrejser og busture til en bred vifte af kunder i Danmark og Europa.
- Virksomheden ejes og drives i dag af anden generation med Peter Papuga som direktør
- Hvor de primære opgaver i de første år var inden for offentlig transport, har Papuga Bus A/S i dag specialiseret sig inden for turisme og erhvervskunder.
- Papuga Bus A/S har i dag 20 moderne busser og 60 medarbejdere, som sikrer kunderne busture og busrejser, der lever op til både forventninger og lovkrav.
- Papuga Bus A/S har gennem årene opbygget et godt netværk i hele landet med andre busvognmænd og rejsebureauer.
- Papuga Bus A/S har stor erfaring med at arrangere diverse busture for virksomheder og events for alt mellem 20 og flere tusinde mennesker
- Papuga Bus A/S har eget busværksted med døgnvagt. På værkstedet bliver busserne vedligeholdt og repareret af en mekaniker med stor faglig stolthed, så de altid er køreklar





## Nyhedsbrev Maj 2015

**Afdeling Jylland**  
Vejstruprød Busimport ApS  
Kongensgade 38, 6070 Christiansfeld  
Tlf. +45 74561326

**Afdeling Sjælland**  
Busimport.dk Sjælland ApS  
Motorgange 13, 2690 Karlslunde  
Tlf. +45 46161646

### Salg Jylland / Fyn

Leif Brændekilde +4540359309 [lb@busimport.dk](mailto:lb@busimport.dk)  
Svend Pedersen +4540174791 [sp@busimport.dk](mailto:sp@busimport.dk)  
Erik Brændekilde +4521466234 [eb@busimport.dk](mailto:eb@busimport.dk)

### Salg Sjælland

Henrik Knudsen +4540203680 [hkn@busimport.dk](mailto:hkn@busimport.dk)  
Dan Pedersen +4540356252 [dbp@busimport.dk](mailto:dbp@busimport.dk)

### Udvalg af nye MB Sprintere Euro 6



Mercedes sprinter 316 cdi 3500 kg M1. Ilt 8+1	fra kr. 365.000.-
Mercedes sprinter 316 cdi 3880 kg R3 Ilt 11+1	fra kr. 405.000.-
Mercedes sprinter 516 cdi 5000 kg R3I Ilt 20+1	fra kr. 485.000.-
Mercedes sprinter 516 cdi 5300 kg R3L forlængt 23+1	fra kr. 469.000.-

Vi bygger din nye mini bus efter dine ønsker og behov. Taxi - besøgskil - syge transport - VIP. De angivne priser er standard opbygninger + moms.

NY MB Sprinter 516 cdi r3l lux opbygning.  
Klima, hattehylder med lys og luftdyser,  
kaffemaskine og køleskab, stjernehimel, sæder  
med del læder, træ indlæg, ned byg bagagerum osv.



**Special pris 535.000.-**

### Udvalg af brugte Mini Buser



3 stk. MB Sprinter 315/316 cdi r2 Ilt årg. 08-11 pers. 8-11	fra kr.105.000.-
5 stk. MB Sprinter 315 cdi r2 Ilt årg. 05-10 pers. 5-10	fra kr.105.000.-
6 stk. MB Sprinter 511,516, 518 cdi r3l årg.07 - 08 19 pers Ilt	fra kr.175.000.-
1 stk. Iveco Indcar Wing årg.10 pers. 22+1 klima/termoruder	kr. 435.000.-
3 stk. Iveco Daily årg. 07/09 fra km. 177.000 19+1 med Ilt	fra kr. 250.000.-

### Udvalg af brugte turistbuser

Irisbus Arway årg. 2010 km 350.000 pladser.54+1 wc, klima, køkken.  
Irisbus Arway årg. 2010 km 550.000 pladser.54+1 wc, klima, køkken  
Irisbus Arway årg. 2008 km 290.000 pladser.54+1 wc, klima, køkken.  
Irisbus Arway årg. 2008 km 258.000 pladser.54+1 Ilt klima, køkken  
MAN Lions Coach årg.2003 km. 710.000 pladser 52+1 wc, klima, køkken  
MAN Lions Regio årg. 2010 km. 80.000 pl 55+1+1 wc, klima, køkken  
MAN Lions Coach årg.2009 km.380+146+1 wc klima, køkken til omg. Lev  
Neoplan Starliner årg. 2003 km. 880.000 pladser 51+1 wc, klima, køkken  
Neoplan Skyliner årg. 2005 km. 1.000.000 pladser. 72+1 wc, klima, køkken  
Neoplan Euroliner årg. 2006 km. 750.000 pladser. 66+1 wc, klima, køkken  
Setra 431 DT årg. 2007 km. 870.000 pladser 83+1 wc, klima, køkken

Kr. 685.000.-  
Kr. 665.000.-  
Kr. 595.000.-  
Kr. 605.000.-  
Kr. 425.000.-  
Kr. 825.000.-  
Kr. 650.000.-  
Kr. 375.000.-  
Kr. 775.000.-  
Kr. 615.000.-  
Ring for pris



### Udvalg af brugte rute og by busser



Iveco Crossway LE årg. 2009 km 370.000 pladser 44/46 klima, hæve/sænke	Kr., Ring
Iveco Crossway LE årg. 2009 km 410.000 pladser 44/46 klima, hæve/sænke	Kr., Ring
Man SU 313 km ca 450.000 årgang 2002 euro 3 m. Ilt m. seler	fra Kr. 175.000.-
Scania laventre årg.2003 km. 900.000 13 med klima og seler ny lak kilar	Kr. 175.000.-
Renault Coman årg. 09 km 225-500.000 m. seler 14+1/5 Ilt	fra Kr. 175.000.-
Volvo 8500 årg. 06 km. ca. 700 t m. seler euro 4, plads. 50. 13 m.	Kr. 375.000.-

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

Alle priser er ob plads i danske kr. evt. syn, udbedringer, levering og moms skal tilægges. Der tages forbehold for tryk fejl



## Volvo skal levere 276 busser til busoperatør

Busoperatøren Nobina, der også er aktiv i Danmark, har bestilt 276 busser hos Volvo Buses. De mange busser skal leveres i løbet af i år og køre på de svenske veje. Det er den hidtil største ordre, som Volvo Buses har fået i Sverige

Alle 276 busser er Volvos 8900-model, men de er forskelligt specificeret alt efter, hvor de skal køre henne, så de opfylder regionale krav og ønsker.

Busserne, der skal køre i Värmland bliver leveret som regional-busser med et højt komfortniveau, mens de busser, der skal køre i Stockholm og som først og fremmest skal køre som feeder-busser i forstæderne bliver leveret i udgaver med fokus med plads til mange passagerer.

- Volvo 8900 er en fleksibel model, der opfylder vores egne behov og også kravene fra de nordiske transportkøbere - eksempelvis med hensyn til lav indstigningshøjde og lav miljøpåvirkning. Med denne ordre styrker vi vore langsigtede samarbejde med Volvo Buses yderligere, siger Martin Atterhall, der er flådeleder hos Nobina.

De første busser vil blive leveret i juni. Den samlede ordre omfatter 70 to-akslede og 206 tre-akslede busser på mellem 12,0 meter og 14,8 meter. Busserne har alle lav indstigning og Volvo's 8-liters Euro 6-motor på 320 hk.



## Scania skal levere 138 langtursbusser til mexikansk busoperatør

ADO Group, der er en af Mexikos største busoperatører investerer i nye busser fra Scania. Ifølge en nyligt indgået kontrakt skal Scania levere 138 langtursbusser inden årets udgang

Busoperatøren ADO Group har et omfattende net af buslinier i Mexico - inklusiv Mexico City. Scania skal levere den første af de 138 busser i juni, mens de efterfølgende kommer kørende frem til november.

De 138 busser er busmodellen Scania Irizar i5, der giver passagererne komforten i en langtursbus, mens operatøren får en fleksibel og effektiv løsning.



- Scania tilbyder driftsikre busser med den nyeste teknik og lille miljøpåvirkning samtidigt med, at busserne har lave totale ejertidsomkostninger, siger Enrique Enrich, der er administrerende direktør for Scania i Mexico.

**www.**  
**bus-store**  
**.com**

**Tried. Tested. Trusted.**

Bredt udvalg i afprøvet kvalitet. *BusStore* har en helt ny hjemmeside, der med den nye søgefunktion gør din vej til en brugt bus meget lettere. Besøg os på [www.bus-store.com](http://www.bus-store.com). Eller kontakt vores *BusStore* ansvarlige Claus Korsgaard - Tlf.: +45 56 37 00 30

**BUSSTORE**  
Pre-owned. From Mercedes-Benz and Setra.



## Serviceleverandør bliver landsdækkende med ny afdeling i Aarhus



Østjysk Radiotelefon A/S i Aarhus bliver fra en del af RTT A/S. Den nye konstellation betyder, at RTT bliver Danmarks største leverandør af taxiservice og montering med næsten 1.000 ny-monteringer årligt samt landsdækkende inden for auto-el, varevognsopbygning og folieindpakning

RTT har længe ønsket at finde en velegnet partner, som kunne være med til at styrke virksomheden RTT A/S' position i Jylland. - Ledelsen i begge virksomheder er meget enige om fremtidsvisioner og værdigrundlag, og derfor er vi sikre på, at samarbejdet bliver til fordel for både kunder og medarbejdere, siger Claus Jønck, der er administrerende direktør for RTT, og direktør Hans-Erik Christoffersen, Østjysk Radiotelefon A/S. Begge direktører peger samstemmende på, at Østjysk Radiotelefon var et oplagt valg med den rette placering, en solid kundekreds og et godt renommé i branchen

Claus Jønck fra RTT forklarer, at samarbejdet vil medføre betydelige fordele for kunderne:

- Landsdækkende taxiservice, auto-el og folieindpakning på tre lokationer i henholdsvis Århus, Vejle og København
- Alt inden for bil- og varevognsopbygning - herunder blink og lygter, navigation, bakkamera, håndfri mobil, bilvarmer, alkolås og indretning
- Folieindpakning af person-, vare- og lastbiler
- Taxiservice og montering
- Et team af kompetente og erfarne eksperter i branchen
- One-stop-shopping med alt under et tag sikrer, at kundernes biler kommer hurtigere tilbage på vejen

*RTT A/S' nye ledelse. Fra venstre: Hans-Erik Christoffersen, Jens Hultgren og Claus Jønck.*



Hans-Erik Christoffersen fra Østjysk Radiotelefon A/S understreger, at alt forbliver ved det gamle for Østjysk Radiotelefon A/S' kunder. De vil opleve samme service som hidtil fra den eksisterende organisation. Det eneste der kommer til at ændre sig, er navnet på facaden, brevpapiret og arbejdstøjet.

### **Forstærket ledelsesteam i RTT A/S**

Claus Jønck fortsætter som administrerende direktør for RTT A/S, mens Hans-Erik Christoffersen træder ind i ledelsen i RTT A/S og får ansvar for RTT i Vejle og Aarhus. Jens Hultgren fortsætter som direktør for RTT og ansvarlig for RTTs aktiviteter på Sjælland.

### **Fakta om RTT A/S**

- RTT (Radio Telefon Teknik) A/S, blev grundlagt i 1958 og fusionerede med Stjerne Klargøring i 2009. RTT tilbyder en komplet pakke af produkter, services og løsninger inden for klargøring, foliering, auto-elektronik og bilindretning:
- Indvendig og udvendig klargøring af nye og brugte person- og varebiler
- Montering og servicering af taxametersystemer og -udstyr.
- Foliering af person- vare- og lastbiler mv.
- Design, print og montering af folie, reklamer mv.
- Reparation af småskader samt rudeskift
- Indretning af varebiler
- Montering og servicering af Kerstner varvognskøl
- Transport af person- og varebiler
- 
- RTT er fra 1. maj placeret i Søborg, København, Amager, Vejle og Aarhus og beskæftiger ca. 60 medarbejdere.

## Nye tal fra EU-landene: Flere lastbiler og busser kører på naturgas og biogas

Siden 2008 er antallet af lastbiler på naturgas og CO<sub>2</sub>-neutral biogas i EU-landene steget med 40 procent. Det viser en ny opgørelse, som Dansk Gasteknisk Center har udført for gasselskabet HMN Naturgas. I Danmark er der kommet flere gaslastbiler på vejene. To nye eksempler er dagligvarekæden Lidl og Region Nordjylland, som har anskaffet sig gasdrevne lastbiler til kørsel med varer

Ifølge opgørelsen var 4.142 lastbiler og busser gasdrevne, mens tallet nu er på mindste. Spanien topper listen med 1.322 lastbiler, mens Italien indtager andenpladsen med 1.200. Nummer tre er Frankrig med 1.050 lastbiler. Sverige ligger på fjerdepladsen med 755 lastbiler på biogas og/eller naturgas.

- Kørsel på naturgas giver en beskeden CO<sub>2</sub>-fordel sammenlignet med diesel. Men de store klima- og miljøfordelene kommer i det øjeblik, at lastbilerne helt eller delvist kører på biogas. For biogassen, der blandt andet laves af gylle, fødevareraffald og spildevand, er 100 procent CO<sub>2</sub>-neutral, siger vicedirektør Henrik Iversen fra HMN Gashandel A/S.

HMN Gashandel A/S er et datterselskab i HMN Naturgas-koncernen, som er Danmarks største naturgasselskab og ejes i fællesskab af 57 kommuner. Selskaberne i HMN Naturgas-koncernen bygger løbende gastankstationer og samarbejder med blandt andet kommuner, trafikkselskaber og virksomheder om gas til køretøjer.

- Der tales meget om el til personbiler. Men når det gælder tunge køretøjer lastbiler og busser kan CO<sub>2</sub>-neutral biogas ofte være en mere oplagt løsning. Busser og lastbiler har et meget større energibehov sammenlignet med personbiler, og de store køretøjer kan køre markant flere kilometer ved at bruge gas. Det grundlæggende problem er, at det er svært og dyrt at lagre el i store mængder. Vi kender det jo fra dagligdagen, hvor smartphonens batteri ustandselig skal genoplades, siger Henrik Iversen.

22 EU-lande har introduceret lastbiler på naturgas og biogas, og i de fleste af landene er antallet stigende. Det sker i takt med, at der i disse år bygges flere tankstationer til gasbiler. Fra 2013 til 2014 steg antallet af gastankstationer i EU-landene med ca. 10 procent fra 2.967 til 3.280, viser opgørelsen som Dansk Gasteknisk Center har udarbejdet.

I EU-landene er det fortsat personbilerne, der udgør den største andel af gaskøretøjerne, og antallet af lette biler på naturgas og/eller biogas i dag oppe på 1.125.768. Det er næsten en fordobling i forhold til 2008, hvor antallet var 684.883.

I EU's direktiv om vedvarende energi pålægges medlemsstaterne et bindende mål om 10 procent vedvarende energi i transportsektoren i 2020. Dette kan blandt andet være ved brug af CO<sub>2</sub>-neutral biogas.

### Fakta om støtte til gasdrift

I forbindelse med energiforliget har Folketinget afsat 20 millioner kroner til udbygning af infrastrukturen til gas til transportformål. Partierne bag energiforliget fra 2012 ønsker, at der kommer forskellige klimavenlige alternativer til diesel, når det gælder de tunge køretøjer. Olie- og dieselbaseret transport tegner sig for ca. en fjerdedel af CO<sub>2</sub>-udledningen i Danmark.



I Danmark er antallet af lastbiler på gas beskedent. Den første gaslastbil i Danmark kom i januar 2014. En ny kortlægning fra HMN Naturgas viser, at antallet i dag er oppe over 20 - og flere er på vej - blandt andet flere gasdrevne skraldebiler i København.

Energistyrelsens udbetaling af støtte på området vil give mellem 50 og 100 nye tunge lastbiler og busser, der kører på gas.



## Gas-konference havde fokus på hvordan

- Dagen vil komme, hvor benzinmotoren vil være henvist til museer. Sådan sagde transportminister, Magnus Heunicke (S) med henvisning til et citat fra Illustreret Tidende fra 1902, da han åbnede konferencen **Biogas - Lettere klimabelastning fra tung transport - Hvordan?**

Transportministeren kunne konstatere, at benzinmotoren havde haft svært ved at finde vej til museet i de over 100 år, der er gået siden spådommen kunne læses i 1902.

Han var du ikke ret meget i tvivl om, at motorer, der kører på benzin fremstillet af traditionel råolie og dermed er CO<sub>2</sub>-belastende, vil blive erstattet af andre motortyper, der bruger vedvarende energi. Magnus Heunicke understregede, at gas og biogas er blandt de nye fremadrettede løsninger for transportsektoren, der skal være med til at sikre, at Danmark når sit mål i forhold til at gøre landet uafhængig af fossile brændstoffer i 2050. For Københavns Kommunes vedkommende er målet, at det sker allerede i 2025.

Arbejdet med at mindske CO2-udledningen går fremad i andre sektorer, men halter i transportsektoren, hvor det kan være udfordrende at finde brugbare løsninger for de tunge køretøjer.

Københavns Kommune har på skraldeområdet valgt at satse på skraldebiler, der kører på naturgas. Når produktionen af CO2-neutral biogas bliver tilstrækkelig stor, vil det betyde, at CO2-udslippet fra skraldebilerne vil blive mindre. I dag er 13-14 procent af den gas, der er i det eksisterende naturgasnet faktisk biogas.

- Selvom visionen og planen for omlægningen af de ca. 80 skraldebiler, der betjener København, var helt skarpe fra starten, har opgaven dog ikke været helt uden udfordringer, fortalte Jens Purup fra Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune.

Men ved at starte i et begrænset omfang og ved at inddrage både borgere og brugere af bilerne i processen, kan alle i København se frem til, at allerede næste år vil 90 procent af Københavns skraldebiler være gasdrevne og dermed mere støjsvage.

Senere på konferencen blev der fokuseret både på de tekniske detaljer i gaskøretøjer, den nødvendige infrastruktur til gasbiler og på de politiske rammevilkår for biogas til transport.

I Danmark er der optimale betingelser for produktion af biogas, og der vil være en miljømæssig gevinst ved at omlægge store dele af den tunge transport til bio-naturgas. Men de nuværende rammevilkår gør det svært at få en konkurrencedygtig økonomi i at skifte til gasdrevne lastbiler og busser, ligesom infrastrukturen med hensyn til gasforsyning har huller, hvilket skaber problemer. Det er ikke smart at stå med en gasbil med tom tank i Aarhus, når den nærmeste gastankstation ligger over 100 kilometer væk.

Men potentialet for biogasdrevne tunge køretøjer er til stede, så der var bred enighed blandt de næsten 100 konference-deltagere om, at andelen af biogas drevne tunge køretøjer vil stige i fremtiden.

Konferencen var organiseret i samarbejde mellem Det Økologiske Råd, Københavns Kommune, E-on, Arriva, Trafikstyrelsen og Transportens Innovationsnetværk TINV.

## Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

# Nyheder fra Mekasign

- En verden af ny Teknik!

Mekasign Intelligent Trafik System (MITS) med ProSys'en



Tænk på børnenes sikkerhed i bussen!

Et Sit Safe sæde fungerer som et regulær passager sæde, men forvandles hurtigt til et børnesæde, hvor de mindste pasagere op til 18 kg. kan sidde trygt og godt under hele køreturen.

Sit Safe er et patenteret barnesæde fuldt integreret i bagsiden på et almindelig passager sæde.

 **Mekasign as**

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





Borgmester i København:

## Der skal være plads til den nødvendige transport

Et scenarie, hvor trafikken i København sander til, er noget kommunens teknik- og miljøborgmester Morten Kabel (EL) gerne vil undgå. Han vil satse på god kollektiv trafik og begrænse trafikken på en måde, så den nødvendige transport med varer til byens forretninger kan gennemføres mere effektivt. Det påpegede han på en konference om gas som drivmiddel på transportområdet, der fandt sted lige efter påske

**Af Jesper Christensen**

Selvom temaet for konferencen var gas i transport til gavn for miljøet, var det oplagt for Morten Kabel at benytte lejligheden til at se lidt mere overordnet på de trafikale udfordringer i Københavns Kommune.

Han vil sætte barren højt med hensyn til at tænke i alternative transportløsninger til situationen i dag, hvor især et stigende antal personbiler skaber problemer i Hovedstadens trafik.

Ved at stille krav - eksempelvis taler Morten Kabel varmt for at indføre afgifter for at køre i København.

Kravene vil ifølge Morten Kabel skabe bedre fremkommelighed og dermed også bedre konkurrencedygtighed for Københavns virksomheder. For Morten Kabel er det afgørende, at løsningerne er bæredygtige. Det skal være med til at føre København frem til målet om at være CO2-neutral i 2015.

Den aktuelle udvikling i København med et stigende befolkningstal skaber alene øget behov for transport.

- Sander trafikken til, vil erhvervslivets godstransport få det svært, siger han og fortsætter:

- Selv en langhåret og venstreorienteret politiker som jeg ved, at der skal mad på bordet, og det kræver transport. Vi skal derfor skabe plads til den nødvendige transport.

I en lang række situationer kan der skabes mere plads ved at få endnu flere mennesker i København til at tage cyklen frem i stedet for bilen.

Han understregede, at lastbiler, busser og skraldebiler ikke bare kan erstattes af cykler, men at der er plads til optimering og grønne løsninger.

Han fremhævede eksempelvis forsøget med citylogistik i København, grønne bølger i trafikken og forsøg med gps-løsninger, der ved at koble intelligente lyskryds til lastbilernes it-systemer kan skabe en mere glidende trafik gennem byen.

Tilbage til konferencens udgangspunkt var Morten Kabel godt tilfreds med, at forsøget med naturgas til de københavnske skraldebiler var faldet så godt ud, at der i løbet af de kommende år kommer mange flere gasdrevne skraldevogne ud at køre på Hovedstadens gader og stræder.

## BRUGTE BUSSE

### RUTEBUSSE

Volvo 8512BLE, Årgang 10/2004, km: 755.000, 32/36 pladser, ny motor, ombetruk....kr.	195.000
Volvo B10M ledbus, Årgang 06/2000, km 750.000, 65/45 pladser, Euro 2.....kr.	70.000
Volvo B10BLE 13,7m, Årgang 06/2002, km 1.125.000, 40/65 pladser, Euro 3.....kr.	95.000
Volvo 7900 B5LH Hybrid 12m, Årg. 12/2010, km 205.000, 32/32 pladser, Euro 5.....kr.	1.395.000
Scania Omniline, Årgang 2000, 50 pladser, Euro 2.....kr.	140.000
VDL 12 m., Årgang 2006, km 730.000, 34/34 pladser, Euro 2.....kr.	150.000
MB Sprinter City 65, Årgang 2009, km. 215.000, 13+12, Euro 5.....kr.	315.000

### TURISTBUSSE

Irisbus Arway 12,8m, Årgang 02/2010, km 225.000, 57+R+F, Euro 5, toilet, lift.....kr.	825.000
Setra 417 GTHD, Årgang 2008, km 500.000, 52+1+1, Euro 5 .....	1.175.000
Setra 417 GTHD, Årgang 2007, km. 670.000, 52+1+1, Euro4 .....	935.000
Setra 417 GTHD, Årgang 2007, km. 950.000, 52+1+1, Euro4 .....	870.000
Bova, Årgang 2008, km. 218.000, 53+1+1, Euro 4.....	725.000

### Nye turistbusser i produktion til hurtig levering

Volvo 9911R 13,8m 6x2 Euro6, 52+1+1
Volvo 9508R 12,3m 4x2, Euro6, 51+R+F
Volvo 9711R Carrus, 14m 6x2, Euro6, 52+1+1

Alle priser er ekskl. 25% moms, netto kontant ab plads.  
Med forbehold for trykfejl.

### Ring og hør nærmere:

Jan Bredo	20431394	jan.bredo@volvo.com
John Greisen	24494849	john.greisen@consultant.volvo.com
Bruno Hansen	40516553	bruno.damgaard.hansen@consultant.volvo.com



Gaskonference:

## Diesel og naturgas står næsten lige på miljøegenskaber

Teknologisk Institut har sammenlignet naturgas- og dieseldrevne lastbiler og busser med euro 6 motorer for Trafikstyrelsen. Resultaterne er ganske overraskende, at naturgas og diesel kommer ud med stort set de samme værdier for emissioner og støj. Men hvis naturgassen erstattes af certificeret biogas, har gasmotorerne en markant klimaeffekt.

**Af Mikael Hansen**

På konferencen "Biogas - Lettere klimabelastning fra tung transport - Hvordan?" den 16. april 2015 fremlagde Christian Gravesen fra Teknologisk Institut nogle helt nye og endnu ikke offentliggjorte resultater fra en række målinger af emissioner fra lastbiler og busser med henholdsvis gasmotorer og dieselmotorer. Begge motortyper overholder euro 6-normen. Konferencen var arrangeret af Det økologiske Råd, Transportens Innovationsnetværk, EO.N og Trafikstyrelsen.

### **Dødt løb på emissioner**

Resultatet er det meget overraskende, at der ikke kan påvises markante miljø- og klimafordele med gasdriften. De to motortyper står næsten lige på alle de væsentlige emissioner - partikler, NOx, kulbrinter, CO og CO2.

Teoretisk burde naturgaskøretøjerne have en tydelig CO2 fordel, fordi naturgassen har en lavere CO2-emission pr. energienhed end diesel. Men fordelene ædes op af gasmotorernes lavere virkningsgrad. Gasmotorerne fungerer med tænding ligesom benzinmotorer og denne motorteknologi er ikke så energieffektiv som dieselteknologien.

### **Støj**

Forventningen til støj-emissioner var på forhånd, at gaskøretøjerne ville være markant mere støjsvage end dieselskøretøjerne. Men også her viser målingerne stort set de samme værdier for de to motortyper.

### **Flere målinger kan afklare usikkerheder**

Teknologisk Institut har gennemført målingerne som en slags pilotstudie. Der er kun målt på fem køretøjer - én diesellastbil, én gaslastbil, én dieselbus og to gasbusser. De to gasbusser er af hver sit fabrikat. Christian Gravesen noterede sig i sit indlæg, at en række forskelle i målingerne var uforklarlige og formentlig skyldtes egenskaber ved de enkelte køretøjer. Målinger på flere ens køretøjer kunne afklare dette. Han noterede sig også, at dieselskøretøjerne er forsynes med partikelfiltre, men gaskøretøjerne ikke har partikelfiltre. Målingerne af partikler er en måling af antallet af partikler, ikke massen af partikler. Nye mere detaljerede målinger ville kunne afklare eventuelle forskelle i sammensætninger af partikel-emissionen.

Der er med andre ord stadig mange usikkerhedsfaktorer. I debatten blev det blandt andet fremført, at gasmotorer til tunge køretøjer ikke har været gennem samme intense udviklingsforløb for dieselmotoren. Trinnet fra euro5 til euro 6 betragtes desuden som et ganske markant skridt i retning af at reducere de sundhedsskadelige emissioner - særlig for dieselmotoren.

Flere deltagere i debatten undrede sig over, at gaskøretøjer blev oplevet som meget støjsvage - en oplevelse som



målingerne ikke kunne bekræfte. Forklaringen kan være denne, at nye gaskøretøjer i praksis sammenlignes med ældre køretøjer med euro 3, 4 eller 5 motorer, og her er forskellen markant.

CO<sub>2</sub>-regnskabet ser dog helt anderledes ud, hvis naturgassen erstattes af certificeret biogas. Det er stadig den samme gas, der tankes fra fyldestationen, men certifikatet er en garanti for, at der er sendt en tilsvarende mængde biogas ind i naturgasnettet, og at denne gasmængde er reserveret til brug for indehaveren af certifikatet. Så går CO<sub>2</sub>-regnskabet i nul, og det er lige præcis på denne måde, skiftet til gasdrift har sin store perspektiv.

Det er biogassen, der giver gasteknologien det positive perspektiv i forhold til omstilling til en fossilfri transportsektor. Gasteknologien med brug af biogas er indtil videre den eneste fungerende teknologi, som kan give en væsentlig CO<sub>2</sub>-reduktion i landtransporten. Og der er gas nok at tage af, men markedet skal puffes i gang.

## Biogaskonference:

# Der er perspektiv i certificeret bionaturgas

Certificeringen af biogas giver mulighed for at udnytte dansk produceret biogas til transport distribueret gennem det danske naturgasnet. Certificeringsordningen sikrer, at biogas til transport kan handles på markedsvilkår

### Af Mikael Hansen

Man er nødt til at skelne mellem biogas og bionaturgas. Det var udgangspunktet for indlægget fra konsulent Jeppe Bjerg, Energinet.dk, på konferencen "Biogas - Lettere klimabelastning fra tung transport - Hvordan?" den 16. april 2015 i DGI-byen. Bionaturgas er biogas, der er rensset for vand og CO<sub>2</sub>. Tilbage er den rene methangas - svarende til den naturgas, der sendes ud i naturgasnettet. Og det er bionaturgas, der kan certificeres.

Et bionaturgascertifikat omfatter en energimængde på 1MWh. Det er producenten af bionaturgas, der opretter certifikatet og sætter det til salg. Det kan så købes af f.eks. en vognmandsvirksomhed, og når energimængden er brugt, annulleres certifikatet.

- Først ved annulleringen tæller biogassen med i CO<sub>2</sub>-regnskabet, fortalte Jeppe Bjerg. Han konstaterede også, at det i første omgang har været regionale gasselskaber som HMN og E.ON, der har købt bionaturgas-certifikaterne til brug for deres kunder.

- Formålet med certifikatordningen er at skabe et nationalt marked for bionaturgas. Det eneste vi garanterer er, at der er tilført den mængde bionaturgas til gasnettet, som certifikatet lyder på, sagde Jeppe Bjerg og fortsatte:

- Certifikatet har en gyldighed på ét år, når året er gået annulleres certifikatet automatisk. Vi handler altså ikke med gammel gas. Til gengæld kan alle købe bionaturgas, uanset om de bor tæt på en biogasværk eller ej. Det er altså ikke de specifikke biogasmolekyler, man køber, men en garanti for, at der er tilført en tilsvarende mængde CO<sub>2</sub>-neutral brændstof til gasnettet.

### Der er biogas nok

På konferencen blev det fastslået, at potentialet for dansk produceret bionaturgas er stort nok til at dække hele transportsektorens behov. Det kræver dog, at biogas udfases til en række andre formål - blandt andet opvarmning.

Den danske biogasproduktion er såkaldt 2. generation biobrændstof, dvs. produceret på affaldsstoffer eller restprodukter. Det er fortrinsvis landbruget, som forventes at være leverandør af husdyrgødning og halm til biogasproduktion.



## Arriva på gas-konference: Erfaringerne med gasbusser er gode

Busoperatøren Arriva, der er en del af den tyske DB-koncern, har siden sommeren sidste år kørt med gasdrevne busser i eksempelvis Gladsaxe, Holstebro og mellem Aalborg og Frederikshavn. Jan Crone, der er forretningsudvikler hos Arriva, peger på, at driften af gasbusserne er sket uden vanskeligheder. Han fremhæver en marginal dyrere timepris som den største aktuelle forhindring for at trafiksselskaberne holder igen med at tage gas på dieseldriften

### Af Jesper Christensen

På en konference om gas som brændstof til den tunge transport med busser og lastbiler i København lige efter påske, pegede Jan Crone på en række forhold, som efter hans opfattelse skulle afklares, inden gasdrevne busser for alvor ville komme ud at køre på gader og veje.

Det er først og fremmest et dominerende fokus på, hvad det koster ekstra at købe en gasdrevne bus i forhold til en dieseldreven.

Men hvis man ser på de totale omkostninger ved at køre med gasbusser sammenlignet med dieselbusser, peger Jan Crone på en marginal-omkostning på omkring 5 kroner pr. driftstime ved gasdrift. Her har han set på prisen på bussen, prisen på brændstof, chaufførernes løn, service- og vedligeholdelsesomkostninger, andre tilknyttede driftsomkostninger og gensalgsværdi.

## Om Arriva og busser på gas

- Busoperatøren Arriva har i dag tre gasdrevne MAN-busser i drift i Gladsaxe, 12 gasdrevne Scania-busser i drift i Holstebro og seks gasdrevne Scania-busser i drift mellem Aalborg og Frederikshavn
- Arriva kan konstatere, at de gasdrevne busser ikke har skabt tekniske problemer, når det skal tankes
- Arriva kan også konstatere, at passagerer, chauffører og driftsorganisation alle er tilfredse med de gasdrevne busser. De opleves som mere støjsvage for passagerer og chauffører. Hos driftsorganisationen har de nye busser ikke udløst uforudsete vedligeholdelsesomkostninger

## Samarbejde og længere kontrakter kan skubbe på gasdrift

Busoperatøren Arriva har kørt med gasbusser i trekvart år og har gode erfaringer. Jan Crone, der er forretningsudvikler hos Arriva kommer med forslag til, hvordan der kan komme flere gasdrevne busser ud på gader og veje

### Af Jesper Christensen

På en konference om gas som brændstof til den tunge transport med busser og lastbiler i København lige efter påske, pegede Jan Crone på, at eksempelvis længere kørselskontrakter vil kunne anspre busoperatørerne til at tænke mere på gas som brændstof, da de så får flere år til at afskrive deres investeringer på.

Et andet punkt var infrastrukturen til gasforsyningen. Med seksårige kørselskontrakter - og dermed reelt seks-årige afskrivningsperiode - har busoperatørerne svært ved at skabe økonomi i energiforsyningen, da investeringen i et gasanlæg er en bekostelig affære. Længere kørselskontrakter - eksempelvis 12 år - vil ændre billedet. Det vil også ændre billedet, hvis eksempelvis trafikkselskaber, kommuner, energiselskaber og busoperatører samarbejdede målrettet på at skabe basis for en effektiv gasforsyning, så det ikke var busoperatøren alene, der skulle bære investeringen i gasanlæg.

Jan Crone pegede på, at parterne sammen kan skabe løsninger, der økonomisk og risikomæssigt kan bære over en længere årrække. Det kan eksempelvis være, at kommuner og regioner stiller gasanlæg og værksteder til rådighed for busoperatørerne. Derudover pegede han på, at miljøkrav og krav om lavere støjniveau ud over længere kontraktperiode kan være med til at bane vejen for flere gasbusser.

Gasdrift er efter Jan Crones opfattelse en af flere mulige løsninger på energi til busser i fremtiden. Andre muligheder er el-drift og hybride løsninger, der krydser flere energiformer.

### Arriva har en række forslag til at få flere gasbusser i drift. Her er nogle af dem:

- Længere kontraktperioder: 10-12 år
- Miljøkrav om lavere støj og CO<sub>2</sub>-udledning
- Krav om mål frem for tekniske krav om, hvordan målet skal nås
- Busoperatørerne får stillet gastankanlæg og værksteder til gasbusser til rådighed
- Infrastrukturen til gas-leverancer bliver etableret i fællesskab mellem trafikkselskaber, kommuner og energiselskaber
- Lavere eller ingen afgifter på gas som brændstof til busser





Første spadestik til Sønderjysk Biogas blev taget af fra venstre Erling Christensen, bestyrelsesformand i SBI, Carl Holst (V), regionsformand i Region Syd, Hans Peter Geil (V), borgmester i Haderslev Kommune og administrerende direktør Tore Harritshøj fra E.ON Danmark.

## Biogasanlæg kan levere brændstof til 570 bybusser

Inden længe vil sønderjysk gylle og halm blive omdannet til grøn energi. Det sker, når byggeriet af et af Danmarks største og mest effektive biogasanlæg står færdigt næste sommer. Anlægget vil producere grøn energi svarende til energiforbruget i 15.000 boliger eller 570 bybusser. Bag initiativet står energiselskabet E.ON Danmark A/S og leverandørforeningen Sønderjysk Biogas Invest A/S (SBI), som forsyner anlægget med gylle fra lokale landmænd. Samarbejdet mellem energikoncernen og landmændene er et 50-50 procent joint-venture, som sammen investerer 250 millioner kroner i anlægget

- Vi har sammen med vores partner SBI arbejdet længe og hårdt på at etablere Sønderjysk Biogas. Biogasproduktionen skal professionaliseres og øges markant, hvis Danmark skal indfri sine klimamål. Og vi skal have endnu flere af

denne type samarbejder stabet på benene for at sikre overgangen til CO<sub>2</sub>-neutral energi, siger Tore Harrishøj, der er administrerende direktør i E.ON Danmark.

Den nye erhvervsalliance mellem E.ON og de sønderjyske landmænd skaber synergieffekter mellem E.ONs internationale erfaring inden for energiforsyning og kommerciel gasproduktion, og de lokale landmænd, som både sikrer lokal forankring, forsyner biogasanlægget med råmaterialer og aftager restproduktet. Partnerskabet bidrager desuden til grøn vækst og nye arbejdspladser i Sønderjylland.

- Sønderjysk Biogas viser vejen til en omstilling af vores energisystem til at være 100 procent baseret på vedvarende energi. Produktion af biogas ud af affaldsprodukter som gylle og halm skaber højværdi energi samtidig med, at vi får en reduktion af drivhusgasudledningen fra landbruget. Projektet er et af flere positive tegn på, at biogasproduktion nu begynder at tage fart, siger klima-, energi- og bygningsminister Rasmus Helveg Petersen.

### Biogas omdanner rester til ressourcer

Når man forgasser restprodukter som halm og gylle, undgår landbruget betydelige mængder af metan-udslip fra gyllen, udvaskning af kvælstof til vandmiljøet, ligesom den afgassede gylle øger landmændenes høstudbytte. Det skaber en win-win-win situation for både klima-, miljø-, og virksomhedsregnskaberne.

- Teknologien og anlæggets størrelse gør, at vi bedre kan udnytte energien i biogasproduktionen. Biogas kommer til at spille en langt større rolle i energisystemet, når vi kan producere i så store mængder. For os landmænd skaber det nye perspektiver og udviklingsmuligheder, og så løser det store miljøudfordringer både i landbruget, men også der, hvor biogassen i sidste ende finder anvendelse, siger bestyrelsesformand i SBI, Erling Christensen, der som partner var med til dagens første spadestik med repræsentanter fra Folketinget, Energistyrelsen og landbruget.

### Danmark har enestående forudsætninger

Den danske biogasproduktion er endnu ikke særlig udbredt til trods for, at Danmark har gode forudsætninger for at producere biogas på grund af de store mængder råvarer som gylle fra landbruget - og det landsdækkende naturgasnet til den efterfølgende distribution.

- Det glæder mig meget, at E.ON sammen med lokale landmænd investerer så markant i at udbygge biogasproduk-

*Principtegning over, hvordan biogasanlægget er bygget op.*



tionen i Sønderjylland. Biogas udgør en hjørnesten i den grønne omstilling og bidrager til en mere energieffektiv transportsektor. Samtidig viser projektet, at Danmark er et attraktivt investeringsland for førende udenlandske virksomheder, som vil være med til at udvikle fremtidens grønne løsninger. Det giver vækst og nye arbejdspladser i hele lokalområdet, siger Handels- og udviklingsminister Mogens Jensen (S).

Sønderjysk Biogas er medfinansieret med 48 millioner kroner i form af anlægsstøttemidler fra EU og den danske stats biogaspulje. Det er det tyske selskab Farmatic GmbH, der leverer hovedanlægget til Sønderjysk Biogas.

## Om partnerne bag Sønderjysk Biogas A/S

Sønderjysk Biogas Invest A/S (SBI) består af godt 70 landmænd og investorer, der ser biogas som en mulighed for at producere vedvarende energi samtidig med, at der skabes en ekstra indtjening for landbruget.

Idéen om at etablere et eller flere biogasanlæg i Sønderjylland opstod allerede i 2009, og siden er der arbejdet målrettet for at realisere idéen på initiativ af Sønderjysk Landboforening.

SBI vil stå for tilførsel af husdyrgødningen og afsætning af den afgassede biomasse.

## Om energiselskabet E.ON

E.ON er et energiselskab med 35 millioner kunder, 62.000 medarbejdere og aktiviteter i over 30 lande. Sammen med partnere udvikler og tilbyder E.ON bedre, renere og mere energieffektive energiløsninger.

E.ON Danmark A/S fokuserer på biogasproduktion, naturgas, el, fjernvarme, bæredygtig mobilitet og energieffektivisering.

E.ON er operatør og medejer af havvindmølleparken Rødsand II, og ejer og driver også kraftvarmeanlæg, fjernvarmenetværk på Sjælland og biogasanlæg i Jylland.

E.ON driver Danmarks største netværk af ladesteder til elbiler og bygger gastankstationer til tungere transport og arbejder målrettet på at gøre vejtransporten grønnere.





## Ny beregningsmodel viser transportens miljøbelastning

Hvis man kører den samme tur med forskellige transportmidler, hvad belaster så miljøet mest? Det spørgsmål kan en ny beregningsmodel fra Transportministeriet svare på. Transportministeriet har opdateret beregningsmodellen TEMA i en ny version, som har fået navnet TEMA2015. Beregningsmodellen kan kort fortalt vise, hvilken miljømæssige konsekvenser en bestemt transportform har, og hvad forskellen er i miljøbelastning, hvis man vælger forskellige transportformer til samme tur

Den nye version af TEMA - TEMA2015 - indeholder opdateringer på en række områder i forhold til den TEMA2010. Blandt andet er de underliggende data for emissionsfaktorerne for hvert enkelt køretøj opdateret med nyeste tilgængelig data for at kunne sikre tidssvarende resultater. Samtidig er sket teknologiske fremskridt i forhold til eksempelvis el-biler og plug-in hybridbiler, som modellen også har med i sine beregninger. Herudover er der sket en række andre opdateringer og justeringer af modellen, der forbedrer funktionaliteten og anvendelsesmulighederne.

TEMA kan eksempelvis benyttes til at beregne, hvor meget man som enkelt person er med til at udlede af CO<sub>2</sub>, partikler, NO<sub>x</sub> mv., på en given strækning. Rejser man eksempelvis fra København til Aarhus, kan man da benytte TEMA til at finde ud af, hvor meget man ville udlede, hvis man valgte at tage sin bil, benytte tog eller tage bussen. Benytter man sin bil, som er en nyere benzinbil i dette eksempel, vil man udlede 40 kg CO<sub>2</sub> på denne tur. Benytter man tog, vil denne person udlede 8,3 kg CO<sub>2</sub>, og havde man valgt at tage bussen, nyere turistbus, ville det blot være 7,7 kg CO<sub>2</sub>.

Brugeren kan selv bestemme hvilken bil-, tog- eller bustype, man skal udregne for, således at dette stemmer overens med det valg af transportmiddel, som brugeren rent faktisk står overfor på den givne strækning.

### Kort om TEMA

TEMA (Transporters Emissioner under Alternative forudsætninger) er et beregningsprogram, som kan udregne energiforbrug og emissioner ud fra oplysninger om transportmiddel, rute og afstand.

TEMA kan beregne energiforbrug og emissioner for både person- og godstransport for følgende transportmidler: Personbiler, busser, tog, fly, færger, varebiler, lastbiler, godstog, godsfærger og fragtskibe.

Programmet anvendes sådan, at brugeren specificerer en række ture med forskellige transportmidler, hvorefter TEMA beregner energiforbrug og emissioner på de enkelte ture. Det er muligt at regne på transporter, der er sammensat af flere forskellige transportmidler, hvormed det er let at sammenligne miljøeffekter for alternative valg af transportmidler.

- TEMA2015 kan hentes på Transportministeriets hjemmeside via linket nederst på siden.
- TEMA2015 er et program, der skal installeres på brugerens egen computer.
- TEMA2015 er en exe-fil. Dermed er det ikke alle styresystemer, der kan håndtere programmet

## Pendlertrafikken på Øresundsbron stiger

Alle typer vejtrafik kører frem over Øresundsbron, som i årets første kvartal har oplevet den største trafikvækst siden 2008. Pendlertrafikken er isoleret set øget med 1,4 procent i årets første kvartal, mens den totale vejtrafik er øget med 4,2 procent. Ifølge Øresundsbro Konsortiet er fritidstrafikken oplevet den største stigning med 9,1 procent. Lastbils- og bustrafikken er også steget i perioden. Kombineret med lavere renteudgifter, giver det broen et resultat på 207 millioner kroner, hvilket er en forbedring på 40 millioner kroner sammenlignet med samme periode sidste år

- Vi er meget tilfredse med udviklingen. Inden for fritidstrafikken ser vi en pæn fremgang for vores aktiviteter, som BroPas, kundeklubben Club Øresundsbron og smuttursrabatten. Udviklingen i pendlertrafikken er særdeles positiv, siger Caroline Ullman-Hammer, der er administrerende direktør for Øresundsbro Konsortiet.

Samlet set steg vejtrafikken med 4,2 procent sammenlignet med samme periode 2014. Vejindtægterne steg fra 234 millioner kroner til 245 millioner kroner i løbet af årets første kvartal, sammenlignet med samme periode 2014. Resultatet før renter blev 242 millioner kroner, hvilket er en forbedring på 11 millioner kroner.

De fortsat lave renteniveauer og den lave inflation bidrager betydeligt til Øresundsbro Konsortiets resultat for årets første kvartal. Øresundsbro Konsortiets renteudgifter halveredes næsten i perioden fra 64 millioner kroner til 35 millioner kroner.

Samlet set blev resultatet før værdiregulering et overskud på 207 millioner kroner, hvilket er en forbedring på 40 millioner kroner sammenlignet med samme periode sidste år.

Som tidligere oplyst har Scandlines i 2013 indgivet en klage til EU-Kommissionen over påstået ulovlig statsstøtte til Øresundsbro Konsortiet i form af statsgarantier med videre. EU-Kommissionen afgjorde 15. oktober sidste år sagen, idet EU-Kommissionen fandt garantier med videre fuldt forenelige med statsstøttereglerne. Denne afgørelse har Scandlines efterfølgende indbragt for EU-retten.

## Busser og lastbiler tegner sig for en stor stigning

I gennemsnit kørte der i årets første kvartal 16.316 biler over Øresundsbron. Det er en stigning på 4,2 procent. Ser man på de forskellige kategorier, markerede busserne sig for den største fremgang fra 77 busser dagligt i første kvartal sidste år til 85 busser dagligt i første kvartal i år. Det svarer til en procentvis fremgang på 9,8 procent. Lastbilerne er også kørt frem over broen mellem Danmark og Sverige i løbet af første kvartal i år

Her er der tale om en fremgang på 6,9 procent fra 1.121 lastbiler i døgnet i første kvartal sidste år til 1.198 lastbiler i døgnet i første kvartal i år.

## Antallet af busvognmænd er faldet med knap 29 procent

I 2004 var der 769 virksomheder med tilladelse til at udføre buskørsel. I 2014 var tallet faldet til 549 virksomheder. Det er en nedgang på 220 virksomheder hvilket svarer til et fald på 28,6 procent

Samtidig er antallet af tilladelser til buskørsel steget. Hvor der i 2004 var udstedt 9.938 tilladelser, var tallet i 2014 steget til 11.334.

Der er godkendt fem buskørselsvirksomheder, som tilsammen råder over cirka. 3.550 tilladelser. De fem virksomheder er Arriva Danmark A/S, Thykjær, Keolis A/S, Tide bus Danmark og Ditobus.

## Busområdet har fået flere tilladelser

I Danmark var der i 2014 udstedt 11.334 tilladelser til buskørsel. Det er 190 flere end i 2013. Tilladelserne er fordelt på 549 virksomheder. Det er 53 færre end i 2013

Der er godkendt fem buskørselsvirksomheder, som tilsammen råder over cirka. 3.550 tilladelser. De fem virksomheder er Arriva Danmark A/S, Thykjær, Keolis A/S, Tide bus Danmark og Ditobus.

Ser man bort fra de ovennævnte fem virksomheder og deres tilladelser, råder de øvrige 544 buskørselsvirksomheder i gennemsnit over 14,0 tilladelser hver. Det er en mere end i 2013, hvor gennemsnittet var på 13,0.

## Vejtrafikken over Storebælt kørte frem

Den samlede vejtrafik over Storebæltsbroen er i årets første kvartal steget til i alt 2.458.410 biler sammenlignet med samme periode sidste år. Størst fremgang er der sket på bustrafikken over broen

Hvor den samlede stigning i vejtrafikken ifølge de seneste tal fra Storebæltsbroen er på 4,6 procent fra 2.349.603 store og små køretøjer i første kvartal sidste år til 2.458.410 køretøjer i år, er bustrafikken steget med 28,5 procent fra 5.074 busser i første kvartal sidste år til 6.522 busser i første kvartal i år.

Personbiltrafikken er steget med 5,8 procent, mens motorcykeltrafikken er steget med 5,8 procent og lastbiltrafikken er steget med 2,9 procent.



## Eftermarkedschef skifter job

VDL Bus & Coach Danmark A/S har ansat en ny eftermarkedschef. Det er Jesper Mathiesen, der har en baggrund som eftermarkedschef hos Evobus Danmark i Køge. Jesper Mathiesen, der tiltrådte sin nye stilling 1. april, har været i branchen i 28 år

Stillingen som eftermarkedschef er en nyoprettet stilling hos VDL Bus & Coach Danmark. Jesper Mathiesen skal i den nye stilling være med til at sikre et velfungerende eftermarked hos VDL Bus & Coach Danmark. Jesper Mathiesen har fået det overordnede ansvar for VDL Bus & Coach Danmarks eftermarked, som både inkluderer service og reservedele og den daglige drift af disse.



Derudover vil Jesper Mathiesen have den daglige kontakt til selskabets kunder og fungere som bindeled mellem VDL's fabrikker i Holland og Belgien og kunderne.

- Vi byder Jesper Mathiesen velkommen til VDL-familien og ser frem til et spændende samarbejde. Vi har brugt meget tid på at finde den rette person til at løfte denne opgave, og det føler vi, at vi har haft succes med. Jesper Mathiesen besidder egenskaberne til at skabe en struktureret, dynamisk og effektiv hverdag for vores eftermarked, og vi har stor tiltro til at Jesper Mathiesen formår at skabe den fornødne tillid mellem VDL og vores kunder, siger Anita Palm Laursen, der er administrerende direktør i VDL Bus & Coach Danmark A/S.

---

## Scanias topchef kører til Volvo

Martin Lundstedt, der efterfulgte Scania's mangeårige topchef Leif Östling i 2012, er blevet ansat som administrerende direktør og koncernchef i AB Volvo-koncernen, som blandt andet står for Volvo Trucks og Renault Trucks

Flere svenske medier skriver i dag, at Martin Lundstedt er blevet udpeget af AB Volvo's bestyrelse til at efterfølge Olof Persson, som har ledet AB Volvo i knap fire år.

Martin Lundstedt, der er uddannet civilingeniør på Chalmers Tekniska Högskola, har gennem hele sin erhvervs-karriere været ansat hos Scania.

## Den tunge trafik på Bornholm kom i søgelyset

Fra mandag 20. april til onsdag 22. april havde Bornholms Politi besøg af personale fra Tungvognscenter Øst (TCØ) fra Færdselsafdelingen under Midt- og Vestsjællands Politi. Sammen satte de fokus på den tunge trafik på øens veje. Det betød blandt andet, at en chauffør blev taget for at køre i spirituspåvirket tilstand

Ved indsatsen deltog 10 medarbejdere fra TCØ, og Bornholms Politi assisterede med 3 medarbejdere. Assistenten fra Bornholms Politi er en del af den løbende uddannelse af de bornholmske medarbejdere, så vi kan varetage den fornødne tungvogns kontrol under TCØ's fravær.

Ved indsatsen i de tre dage kontrollerede politiet i alt 154 køretøjer - herunder 3 udenlandske. Ved kontrollerne blev der optaget 81 rapporter, hvor 9 sager vedrørte dyrevelfærd, 12 sager vedrørte transport af farligt gods (ADR) og 17 sager vedrørte særtransporter og busser. Derudover var der 2 sager om overlæs med personbiler, hvor overlæssene blev målt til henholdsvis 41 og 120 procent, samt sager om overlæs på lastbiler. Der blev ligeledes konstateret en del fejl og mangler på de kontrollerede køretøjer.

TCØ medbragte en mobil bremseprøvestand til indsatsen, og 28 køretøjer blev testet, hvilket betød, at politiet kunne sende ni køretøjer til syn og klippe nummerpladerne af et enkelt køretøj.

Af særlige forseelser kan nævnes, at en buschauffør blev anholdt efter en alkometertest gav udslag over det tilladte. Chaufføren skulle afhente en skoleklasse ved færgen i Rønne, men blev forinden anholdt og sigtet for spirituskørsel.

Et selskab fik ved den indledende kontrol i løbet af kort tid taget 4 busser ud af drift på grund af grove tekniske fejl ved nødudgangene. Efter en kontakt til selskabet, blev samtlige busser efterkontrolleret og to dage efter var busserne repareret og atter i lovlig stand.

I forbindelse med dyrevelfærd var de generelle overtrædelser manglende strøelse og rengøring.

Slutteligt konstateredes der brud på reglerne om kørsel og godshåndtering på afmærkede og åbne havne- og terminalområder.

TCØ varetager i lighed med tungvognscentrene i Nord- og Syddjylland kontrollen med den tunge trafik i de danske politikredse, herunder særtransporter, transport af dyr, transport af farligt gods samt køre- hviletidsregler. TCØ varetager således kontrollen med den tunge trafik for Sjælland og Bornholm.

### Om Bornholms Politi

- Bornholms Politi dækker Bornholm og ø-gruppen Ertholmene
- Bornholms Politi opererer fra politigården i Rønne, hvor ca. 80 medarbejdere har deres daglige virke
- Bornholms Regionskommune har et befolkningstal på ca. 41.000, en kyststrækning på 158 km og et areal på 588 kvadratkilometer
- Afstanden fra Bornholm er 145 km til København, 37 km til Sverige, 88 km til Tyskland og 90 km til Polen
- Bornholm besøges hvert år af ca. 600.000 turister, og farvandet omkring Bornholm er et af verdens mest trafikerede



## Lov om alkoholåse er trådt i kraft

Efter en ventetid på fem år er nye regler om alkoholåse trådt i kraft 1. april. Loven betyder, at en gruppe af danskere, der er dømt for spirituskørsel, kan få lov til at køre bil tidligere end hidtil med en alkoholåsordning

- Ikke alene vil de nye regler sænke antallet af trafikdræbte, men de vil også gøre det lettere for spritdømte at vende tilbage til et normalt liv. Alt i alt er lovgivningen en kæmpe fordel for både samfundet og de tusindvis af dømte spritbilister, siger Jan Winum Povlsen, der er dansk importør af de amerikanske Smart Start alkoholåse.

I Sverige har man i over fem år brugt et system, der minder om det, som nu er indført i Danmark. I Sverige har spritbilister kunnet sætte sig bag rattet med det samme, hvis blot de fik en alkoholås installeret, og det har blandt andet betydet, at spiritusdømte nemmere kan beholde deres arbejde.

- Vigtigst af alt har det vist sig, at alkoholåsene har fået antallet af spritgængere til at falde drastisk. Hvor rigtig mange danske bilister falder i alkoholfælden igen og igen, er det betydeligt færre i Sverige, forklarer Jan Winum Povlsen, der også er blandt initiativtagerne til den brancheorganisation, der organiserer landets distributører af alkoholåse.

I Sverige er der op mod 90.000 alkoholåse i brug, men en stor del af dem er installeret i firmabiler, hvor arbejdsgiveren gerne vil være sikker på alkoholfri kørsel hos medarbejdere, der ikke nødvendigvis er dømt for at køre med sprit i blodet.

### Sådan fungerer alkoholåsen

Som eneste danske distributør har Jan Winum Povlsens firma, Jawin Safe Trip, fået godkendt Smart Start alkoholåse til den nye lovgivning, og han lover, at låsen er sikker og holder et vågent øje med spritbilisterne:

- Med låsen følger en overvågningsløsning, der sikrer, at der ikke kan snydes med ordningen. Blandt andet får politiet



besked, hvis en af personerne har for høj promille mange gange, da det jo kan indikere, at vedkommendes alkoholvaner er uforenelige med bilkørsel under nogen former, siger Jan Winum Povlsen.

Ud over, at bilisten skal blæse i alkoholåsen ved start af bilen, skal vedkommende også lave et kontrolblæs efter alt fra 20 til 90 minutter. Det sikrer ifølge Jan Winum Povlsen, at man har en ædru fører under hele køreturen.

## Fakta om Smart Start alkoholås

Smart Start alkoholås er ifølge den danske importør, Jawin Safe Trip, siden 1993 installeret over 500.000 gange og har været med til omkring 500 millioner alkoholfrie starter. I samme periode har systemet på verdensplan forhindret syv millioner køreture med alkohol i blodet.

Smart Start alkoholås er CENELEC-godkendt og kan udvides med billedeidentifikation.

Selvom både antallet af ulykker og sigtelser for spirituskørsel er faldet de seneste år, er der alligevel hvert år flere tusinde danskere, der bliver taget med for høj promille. Spiritusulykker giver ofte de værste personskader, og derfor har politikerne haft fokus på problemet i mange år.

## Bilister har frivilligt testet dem selv:

# Otte ud af ti bilister dumper teoriprøve

Seat i Danmark har i samarbejde med Dansk Kørelærer Union testet danskernes viden om færdselsregler og konkluderer, at danske bilister har det svært med reglerne i trafikken. Dumpeprocenten i Danmark ligger på omkring 80 procent. Testen viser også, at det er de unge bilister, der kender reglerne bedst

Gennem årets første måneder har Seat i samarbejde med Dansk Kørelærer Union og Seat Danmark - som en del af Seat's "Kør-Smukt-kampagne" - testet danske bilisters viden om grundregler og anvisninger om færdsel i trafikken. Over 7.000 har aflagt en online teoriprøve på Facebook, og resultatet må ifølge Seat få selv den mest hårdføre kørelærer til at krumme tæer.

- Med en dumpeprocent på ca 80 procent må vi nok konkludere, at danskerne er lidt rustne på de teoretiske færdigheder i trafikken. Dumpeprocenten afviger ikke meget mellem landsdelene, så det er hele Danmark, som har det svært med at klare sig over dumpegrænsen, når en frisk teoriprøve bliver udleveret, siger direktør for Seat i Danmark, Jesper Stoltenberg-Mathiesen.

- Danskernes manglende viden om de grundlæggende regler i trafikken kan selvfølgelig ikke undgå at influere på den måde, hvorpå vi kører og agerer ude på vejene. Når vi ikke er helt klar over, hvornår vi skal flette, give plads, vinke frem og holde afstand, så bliver det selvsagt svært at vise det rette hensyn til ens medtrafikanter, siger Jesper Stoltenberg-Mathiesen.

## Hvem kører hensynsløst

I 2013 satte Seat Danmark sig for at sætte fokus på danskernes opførsel i trafikken og har siden lanceret en række initiativer og tiltag. Både for at gøre opmærksom på, at alle kan køre mere hensynsfuldt, men også fordi manglende

viden om de fælles spillerregler i trafikken er farlig for ens medtrafikanter. Ifølge Jesper Stoltenberg-Mathiesen vil Seat Danmark i fremtiden lancere flere initiativer, som kan få danskere til at vise mere hensyn og køre smukkere.

- Aggressiv kørsel og opførsel er stadigvæk almindelig i trafikken, og det er som regel de andre, den er gal med, når man sidder stresset bag rattet og er ved at komme for sent til en aftale. Men måske burde man starte med at spørge sig selv, om det er alle de andre, der kører hensynsløst, eller om man selv kunne gøre noget bedre. Vores teoriprøve vidner i hvert fald om, at de fleste af os kunne have godt af få opfrisket færdselsreglerne, siger Jesper Stoltenberg-Mathiesen og fortsætter:

- Kampen for at få os alle til at køre smukkere er derfor langt fra forbi. Hvis trafikken skal blive et bedre sted at færdes, så må alle gøre en indsats for det. Derfor vil vi fra Seat's side fortsætte med vores "Kør-Smukt"-budskab og mange initiativer og tiltag som for eksempel online køreprøve, som sætter fokus på danskernes trafikultur. I sidste ende er vi sikre på, at det er med til at gøre vejene til et smukkere og bedre sted at færdes for alle.

## Redaktøren deltog også - og dumpede

Her på transportnyhederne har vi deltaget i Seats teoriprøve. Vi kan lige så godt indrømme det med det samme. Redaktøren talte med i de 80 procent, der dumpede. Vi tillader os dog at bemærke, at han dumpede, fordi han var for forsigtig i en række spørgsmål om, hvad han særligt skulle lægge mærke til.

## Fakta om dumpeprocenter

### Dumpeprocent fordelt på regioner

Region Hovedstaden  
Dumpeprocent: 80,5 pct.

Region Midtjylland  
Dumpeprocent: 78,8 pct.

Region Nordjylland:  
Dumpeprocent: 78,8 pct.

Region Sjælland:  
Dumpeprocent: 80,8 pct.

Region Syddanmark  
Dumpeprocent: 79,6 pct.

Lands gennemsnit  
Dumpeprocent: 79,9 pct.

\*Respondenterne skulle have 16 ud af 20 svar korrekte for at bestå.

## Transportuddannelsesudbyder betaler tilskud tilbage

TUC Dekra, der siden 2012 har været ejet af den tyske non-profit organisation DEKRA Akademie, skal betale 1,4 millioner kroner tilbage, som TUC Dekra sidste år fik udbetalt i støtte til timer, hvor der var undervisning, men nogle af timerne blev brugt til transport af kursister mellem Ishøj og TUC Dekra's køretekniske anlæg på Fyn. Men transporttid er ikke undervisningstid, og derfor skal TUC Dekra betale 1,4 millioner kroner tilbage

Sagen drejer sig ifølge avisen.dk om et køreteknisk kursus, der blev afholdt i forsommeren 2014. Undervisningstiden var normeret til 7,4 timer, men omkring tre af timerne blev brugt til at køre kursisterne frem og tilbage mellem Ishøj ved København og TUC Dekra's køretekniske anlæg i Ørbæk på det østlige Fyn.

Avisen.dk skriver, at der ifølge TUC Dekra foregik undervisning under bustransporten, men to af deltagerne på det køretekniske kursus har oplyst til Kvalitets- og Tilsynsstyrelsen under Undervisningsministeriet, at de ikke fik undervisning, under transporten.

TUC Dekra tilbagebetaler derfor 1,4 millioner kroner.

På sin web-side skriver TUC Dekra følgende om sagen:

"...vi er naturligvis ærgerlige over, at have fået en tilsynssag - hvor vi har fejlet i forhold til AMU kravene - i forhold til Køreteknisk Ajourføring - som er et af de forløb vi har afholdt på Køretekniske anlæg.

Vi har afholdt det således, at transporttiden til og fra Køreteknisk anlæg - er indgået i de 8 lektioner, som er afsat til undervisningen. Dette er en fejl - i forhold til undervisningsministeriet. I forhold til selve undervisningen er den blevet gennemført til kundernes tilfredshed - og evalueringerne fra vores kursister ligger i den høje ende af skalaen.

Efterfølgende er netop problematikken omkring de bedste undervisningsforhold for at højne indlæringen, blevet diskuteret indgående med både Transporterhvervets Uddannelser (TUR) og Kvalitets- og Tilsynsstyrelsen, men ifølge Kvalitets og -Tilsynsstyrelsen kan AMU lovgivningen ikke rumme dette for nærværende.

Derfor tilbagebetaler TUC A/S hele det modtagne tilskud for disse afholdte kurser - ligesom vi straks ændrede praksis, da vi blev opmærksomme på en mulig problematik i vores hidtidige praksis på området.

Dette skete tilbage i juni 2014. I den anledning har vi kun ros til overs for samarbejdet med Kvalitets- og Tilsynsstyrelsens professionelle arbejde, samt ligeledes konstruktive dialoger med Transporterhvervets Uddannelser (TUR)".

Ifølge avisen.dk har seks udbydere af AMU-kurser oplyst til myndighederne, at kursister selv møder op på det køretekniske anlæg til den tid, hvor undervisningen starter.



## Rejsekortet:

# En stor vision er kørt i grøften

Rejsekortet var i 2005 tænkt som landsdækkende og med et nyt takstsystem, som skulle gøre op med sære zonegrænser og ulogiske billetpriser. Ti år efter er Rejsekort næsten landsdækkende. Den manglende takstreform er årsagen til meget af kritikken mod Rejsekort – en kritik som Rigsrevisionen har formuleret skarpt og præcist i en ny redegørelse

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

Næsten alle, som kører med bus eller tog kender de blå lys fra Rejsekortet ind- og udtjekstandere, måske også den karakteristiske lyd, når et Rejsekort møder det blå lys. Og hvorfor i alverden skal det nu være så svært?

Svaret er det kort: Det er heller ikke så svært.

Det nemme er kortlæserne på stationer, i busser og i togførernes lommer. Det er kendt teknologi – i princippet noget, der kan købes i nærmeste IT-butik.

Det svære er alt det, der gemmer sig i rejsekortsystemets store servere – det såkaldte back office system. Det er her de mange millioner er brugt på at skabe sammenhæng i det store e-handelssystem, som rejsekortet også er.

Rigsrevisionens redegørelse fokuserer på en anden del af det, som gemmer sig bag panelerne, nemlig styringen af rejsekortprojektet – samarbejdet mellem trafikselskaberne. Det viser sig, at styringen har været meget vanskelig og også ineffektiv. Rejsekortselskabet – Rejsekort A/S – bygger nemlig på en koncensus-princip: Alle parter skal være enige, før noget kan besluttes og udføres. Og det har åbenbart været overordentlig vanskeligt at blive enige. Laveste fællesnævner præger desværre rejsekortsystemet.

Økonomien

Økonomistyringen har endda været så dårlig, at Rejsekort A/S har været tæt på en betalingsstandsning – i stærk kontrast til parternes udmeldinger undervejs, hvor alle typer problemer er blevet nedtonet.

Fire transportministre kritiseres for at have grebet ind for sent. Bl.a. er der øjensynlig tilført flere penge som kapitalindskud og lån fra det statsejede DSB og det delvist statsejede Metroselskabet i strid med de aktstykker, som har været forelagt Folketingets Finansudvalg. Det er en alvorlig ministerkritik, som vel ikke kan undgå at føre til uddeling af indtil flere "næser" til ministrene.

### Forsinkelser

En stor del af problemerne skyldes forsinkelser i leveringen af rejsekortsystemet fra leverandøren East-West Denmark. I 2010 var planen, at alt skulle være leveret i slutningen af 2013, men i dag mangler der stadig 2. del af den såkaldte version 5. Det udestående er bl.a. en system til at håndtere periodekort, noget som oprindeligt ikke skulle have været nødvendigt. Forsinkelserne har gjort rejsekortsystemet dyrere – ikke i betaling til leverandøren, men i øgede udgifter i Rejsekort A/S og hos trafikselskaberne. Redegørelsen fjerner ikke det store ansvar, som ligger hos leverandøren, men bestyrelsen i Rejsekort A/S får adskillige anmærkninger for at have reageret for sent og for tøvende på en lang række udfordringer.

### Takstvisionen, der kørte i grøften

Rigsrevisionen kommer snart med en supplerende redegørelse for takstproblemerne i rejsekortet. Men allerede nu kan det konstateres, at den takstvision, der var lagt ind i rejsekortprojektet, ikke er realiseret. Visionen var at de nuværende zonetakster skulle erstattes af en fælles afstandstakst i luftlinje og en nyt trinløst rabatsystem, som skulle give mere rabat, jo mere kortet blev brugt. Hermed skulle Rejsekort kunne erstatte både klippekort, periodekort og mange kontantbilletter.

# Billetter

Men især trafiksselskaberne i Hovedstadsområdet fik kolde fødder og valgte at implementere det nuværende zone-takstsystem i Rejsekortet uden mængderabat, og dette har skabt hovedparten af de takstproblemer, som Rejsekortet i dag får skylden for. Der findes blandt andet en række meget ulogiske billetpriser, når man rejser på tværs af de tre sjællandske takstområder.

Et nyt forslag fra Trafikstyrelsen om et samlet takstsystem for Rejsekort på Sjælland bygger videre på zonetaksten uden mængderabat. I realiteten har det nye forslag ikke bevæget sig mange millimeter ud over den oprindelige idé om zonetakst, siden HT blev dannet i 1974. De nye fleksible takstmuligheder i rejsekortteknologien ser heller ikke ud til at blive udnyttet i fremtiden.

Desuden har DSB indført tre rabatområder for Rejsekort for lange togrejser: Sjælland, Storebælt og Vestdanmark. Rabatten kan ikke overføres mellem rabatområderne. Det skaber store problemer for den kommende implementering af Rejsekort på Fyn.

Derfor er udviklingen af et periodekortmodul også blevet tilføjet til rejsekortet, og det har givet yderligere forsinkelser.

## Øvrige billettyper

Mens vi har ventet på rejsekortet har en række nye billettyper set dagens lys: SMS-billetter og mobilbilletter og desværre udviklet i flere udgaver – ét i hvert trafiksselskab for sig – dog er der en fælles mobilbillet for de tre trafiksselskaber på Sjælland. Dette har trukket omsætning væk fra Rejsekort.

Trafiksselskaberne bliver også kritiseret for at udfase klippekortene for sent. Kritikken rammer her mest Metroselskabet, DSB og til dels Movia. Nordjyllands Trafiksselskab og Sydtrafik har foretaget en hurtig udfasning af klippekort, og det har Movia i øvrigt også lykkedes med i Vest- og Sydsjælland.

Planen om et fælles landsdækkende enkeltbilletsystem afgik ved en stille død i sommeren 2014 – endnu et symptom på, at samarbejdet mellem trafiksselskaberne ikke er så velfungerende, som det burde være.

## Brugervenlighed

Rigsrevisionen kritiserer også trafiksselskaberne for ikke at arbejde målrettet nok for at løse problemerne med rejsekortets brugervenlighed. Det gælder blandt andet muligheden for at tjekke ud, hvis man har glemt det og muligheden for at skifte betalingskort på tank-op aftaler. Rigsrevisionen påpeger, at det først var efter transportminister Magnus Heunicke's indgriben i november 2014, at der kom fart på forbedringen af brugervenligheden. Om denne vurdering holder helt er nok et åbent spørgsmål. Lanceringen af den private app "Rejs Nemt" i samarbejde med Rejsekort A/S skete godt nok i januar 2015, men udviklingen havde været længe undervejs. Appen giver en tjek ud mulighed og mulighed for at aflæse sin status på mobiltelefonen.

## Problemløsning

Rigsvisionens redegørelse er et wake-up-call for trafiksselskaberne. Visionen om at gøre Rejsekort landsdækkende er tæt på at være realiseret, men trafiksselskaberne må nu leve op til det ansvar, som følger af en landsdækkende system. Mange af de aktuelle problemer med rejsekortet er reelt selvskabte plager.

Kunderne forventer helt naturligt et logisk og sammenhængende produkt bag rejsekortet. Kritikken af forsvinder ikke, før det er realiseret.

Læs også lederen.

Interesserede kan hente redegørelsen fra Rigsrevisionen **her**:

# Statsrevisorerne kommer med markant kritik af rejsekortet

De seneste fire transportministre og trafiksselskaberne bag Rejsekort A/S kritiseres for dårlig styring af rejsekortets økonomi og en utilstrækkelig udvikling af brugervenligheden i rejsekortet. Transportminister Magnus Heunicke har forlods erklæret sig enig i kritikken.

### Af Mikael Hansen

Kritikken af rejsekortet og parterne bag det er ganske voldsom i Statsrevisorernes beretning om Rejsekort A/S. De seneste fire transportministre kritiseres for ikke at have grebet ind i forhold til rejsekortets økonomi. Det fremgår, at rejsekortselskabet har været tæt på betalingsstandsning.

Kritikken er også rettet mod trafiksselskaberne bag rejsekortet, som ifølge Statsrevisorerne har gået mere op i at være uenige end i at løse problemer.

Desuden kritiseres både transportministre og trafiksselskaberne for ikke at have arbejdet hårdt nok på at udvikle rejsekortets brugervenlighed, blandt andet i forhold til check-ud og optankning. Rejsekortselskabet kritiseres også for ikke at have udviklet fælles billetløsninger til mobiltelefoner.

Transportministeriet har nu to måneder til at svare på Statsrevisorernes kritik, men allerede nu åbner transportminister Magnus Heunicke for den videre diskussion:

- Jeg må sige, at jeg er fuldkommen enig i den grundlæggende kritik, der er af rejsekortsystemet. Det er jo et system, der har betydet rimelig mange problemer og også nogle økonomiske skandaler igennem historien, siger Magnus Heunicke til DR Nyheder.

De kritiserede trafiksselskaber havde ved redaktionens slutning endnu ikke reageret på de konkrete punkter i Statsrevisorernes kritik.

Læs også dokumentationen på næste side:

## Dokumentation: Statsrevisorernes kritik af rejsekortet



Dokumentation:

## Statsrevisorernes kritik af rejsekortet

Magasinet Bus bringer her ordlyden af Statsrevisorernes beretning

Statsrevisorerne har 21. april 2015 afgivet beretning nr. 11/2014 om driften af rejsekortet med denne bemærkning:

Rejsekort A/S, der ejes af DSB, Metroselskabet, Movia, Nordjyllands Trafikselskab, Midttrafik og Sydtrafik, står for udvikling og drift af rejsekortsystemet.

Rejsekortet er et elektronisk billetsystem, som skulle gøre det lettere og billigere for kunderne at rejse overalt i Danmark, og som skulle give trafikselskaberne bedre data til planlægning af den kollektive trafik. Det har kostet ca. 2 mia. kr. at udvikle rejsekortsystemet.

Statsrevisorerne kritiserer skarpt, at Transportministeriet og parterne bag rejsekortet hverken har sikret, at rejsekortet er brugervenligt, eller at Rejsekort A/S' økonomi er tilfredsstillende. Parterne bag rejsekortet har brugt tid og kræfter på at være indbyrdes uenige frem for at løse problemerne med rejsekortet.

### Statsrevisorerne kritiserer i den forbindelse:

- At rejsekortsystemet bliver 6 år forsinket. Det har bl.a. haft den konsekvens, at rejsekortet er langt mindre udbredt end forudsat, og at indtægterne i perioden 2011-2014 kun har været ca. halvdelen af det budgetterede.
- At Rejsekort A/S og trafikselskaberne ikke i tilstrækkelig grad har prioriteret at løse brugernes problemer med rejsekortet, bl.a. glemt tjek-ud og tank op. Transportministeriet burde tidligere have engageret sig i sagen med henblik på at sikre løsninger på brugerproblemerne.
- At Transportministeriet først foreslog en mere holdbar finansieringsmodel, da der var risiko for, at Rejsekort A/S ville træde i betalingsstandsning. Transportministeriet har været vidende om, at Rejsekort A/S' økonomi var utilfredsstillende, og at organiseringen gav trafikselskaberne ringe incitament til selv at løse problemerne vedrørende økonomi og kundetilfredshed.
- At Transportministeriet ikke har fulgt op på, om forudsætningerne i aktstykkerne om kapitalindsud i Rejsekort A/S er blevet overholdt. Således har kapitaltilførslen været større end forudsat i det seneste aktstykke fra 2011. En del af kapitaltilførslen er – uden hjemmel – sket som forøgede lån fra DSB og Metroselskabet til Rejsekort A/S.
- Statsrevisorerne finder det utilfredsstillende, at trafikselskaberne - som en reaktion på den manglende brugervenlighed - har svækket rejsekortets økonomi, bl.a. ved ikke at udfase eksisterende billetprodukter med den forudsatte hastighed. Statsrevisorerne finder det endvidere utilfredsstillende, at trafikselskaberne ikke har sikret, at nye tidssvarende løsninger til fx mobiltelefon blev udviklet af Rejsekortet A/S frem for af de enkelte trafikselskaber.

Ministerens svarfrist er to måneder.





## Rejsekortet er trådt ind i Aarhus bybusser

Fra 22. april kan man bruge rejsekort i Aarhus bybusser. Klippekort, periodekort og kontantbilletter kan stadig bruges. I forbindelse med introduktionen af Rejsekortet opstiller Midttrafik infostand på Park Allé, hvor mange af byens bybusser holder, mens DSB og Arriva opstiller en infostand på banegården i Aarhus

Rejsekort bliver i første omgang et supplement til de eksisterende billetter i Aarhus' bybusser. Dermed er det stadig muligt at bruge klippekort, periodekort eller købe kontantbillet.

Med Rejsekort i Aarhus bybusser er Midttrafik færdig med udrulningen af Rejsekortet i Midtjylland og der kan bruges rejsekort i de fleste af Midttrafik's busser og tog - undtagen på Lemvigbanen, på Samsø, i flybussen 925X og på lokale ruter. Nogle lokale ruter får i løbet af 2015 og 2016 installeret en light version af rejsekort, der kaldes check ind mini.

På midttrafik.dk kan man under køreplaner søge på sin bus og se om den har rejsekort. Alle busser med rejsekort er markeret med det blå rejsekort-symbol.

Norske vejmyndigheder:

## Husk brobizz'en

Fra 1. januar i år er det lovpligtigt for alle lette og tunge lastbiler og busser, der vejer over 3,5 ton, at have installeret en bombrik - eksempelvis en dansk Brobizz - når de kører på de norske veje. Den nye lov giver mulighed for en mere effektiv indsamling af vejafgifter fra norske og udenlandske selskaber samt selvstændige busejere og chauffører. Det vil også sikre lige konkurrencevilkår mellem den norske og udenlandske transportvirksomheder

Det norske politi, de norske toldmyndigheder og det norske vejvæsen har indført en stram kontrol af, om bus- og lastbilvognmænd overholder den nye lov. I den forbindelse påpeger de norske myndigheder, at en førstegangsforsæelse koster 7.000 kroner. Er den ikke betalt inden for tre uger, stiger den til ca. 10.500 kroner. I tilfælde af at forsæelsen gentages inden for to år, pålægges en ekstra bøde på 13.800 kr.

### **Brobizz'en virker også**

De norske myndigheder opfordrer bus- og lastbilvognmænd til at få installeret bombrikken, inden turen går til Norge.

Man kan underskrive en aftale og bestille en bombrik på web-siden [www.autopass.no](http://www.autopass.no) eller på [www.easygo.com](http://www.easygo.com). Bombrikken vil herefter blive sendt med posten til den adresse, man har angivet. Det er også muligt at underskrive en aftale og få brikken udleveret direkte ved grænsen til Norge.

Hvis man har en dansk Brobizz installeret i sit køretøj, kan man betale de norske vejafgifter med den.

Interesserede kan på websiden [fjellinien.no](http://fjellinien.no) se eksempler på, hvad de norske bompenger bliver brugt til.

## Kvinde fik stjålet tegnebog under bustur

Mandag 13. april om eftermiddagen fik en 21-årig kvinde sin tegnebog stjålet fra sin taske under en bustur mellem Brønderslev og Tyl

Tegnebogen indeholdt blandt andet kørekort, hævekort og kontanter. Politiet opfordrer til, at man holder øje med sine ting - også når man rejser med offentlige transportmidler.

## Transportorganisation forsvarede udlånsordning

DI Transport og ATL var sidst i april i foretræde for Folketingets Transportudvalg. Formålet var at forsvare den udlånsordning for chauffører, som SR-Regeringen lægger op til at afskaffe. Bliver den afskaffet, vil det ramme både busvognmænd og godsvognmænd. Forslaget giver de danske vognmænd begrænsninger, så der fremover kun må benyttes ansatte chauffører i den virksomhed, der har tilladelsen, eller chauffører fra godkendte vikarbureauer

Udlånsordningen blev indført i 1996 og benyttes i dag af danske vognmænd, der i tilfælde af sygdom, ferie eller ekstra opgaver har mulighed for at låne en chauffør af en anden vognmand. Ordningen er især brugt inden for bustransporten og specialiserede godstransport så som tanktransport og særtransporter.

- Forslaget medfører en unødvendig indskrænkning af den fleksibilitet, som er nødvendigt for vognmænd for at få hverdagen til at hænge sammen. Derfor bad vi Folketingets Transportudvalg om at overveje alternative løsninger, siger branchedirektør Michael Svane fra DI Transport.

SR-Regeringen anfører i bemærkningerne til lovforslaget, at chaufførvikarordningen giver den nødvendige fleksibilitet. Men det afviser DI Transport, som påpeger, at det blandt andet kræver forudgående tilladelse fra Trafikstyrelsen for at blive vikarvirksomhed.

- Chaufførvikarordningen giver ikke den tilstrækkelige fleksibilitet, og især for mindre vognmænd er der en administrativ byrde forbundet med at blive godkendt som vikarvirksomhed, siger Michael Svane.

Det fremgår også af lovforslaget, at embedsmændene vurderer, at udlånsordningen er i strid med EU-reglerne. I DI Transport er man enig i, at EU-reglerne skal overholdes. Men ifølge DI er det ikke nogen undskyldning for at afskaffe ordningen.

- Vi mener, at man godt kan bevare udlånsordningen og bringe den i overensstemmelse med EU-reglerne. Ordningen har eksisteret i godt 20 år uden problemer, så det var måske værd at undersøge, hvordan EU-Kommissionen forholder sig til ordningen, inden man laver et så vidtgående indgreb mod transportbranchen, siger Michael Svane.

På mødet i Folketingets Transportudvalg blev der rejst spørgsmål ved om udlånsordningen kan bruges til at omgå overenskomstkravet i godskørselsloven. Det afviser DI Transport.

- Virksomheden, der låner en chauffør ind, skriver under straffeansvar og med risiko for at miste sine tilladelser under på, at man vil overholde overenskomstkravet i godskørselsloven. Det er ikke sværere at kontrollere end vikarordningen, så det mener vi ikke er et problem, siger Michael Svane.

Derudover er der i dele af Folketinget bekymring over at afskaffelsen af udlånsordningen vil skade konkurrenceevnen for danske vognmænd. Og det er en bekymring DI Transport deler.

- Jo flere omkostninger, bånd og begrænsninger man lægger på danske vognmænd, desto mere attraktivt bliver det at benytte udenlandske lastbiler, påpeger Michael Svane.

DI Transport og ATL håber, at Folketingets Transportudvalg vil ændre lovforslaget under udvalgets behandling, så udlånsordningen bliver bevaret.

# Transportministeren er positiv over for flere investeringer i E45

Dansk Folkepartis med af Folketinget, Mette Hjermind Dencker, har fået svar på et spørgsmål om, hvad transportminister Magnus Heunicke (S) vil gøre for at minimere trængslen på motorvej E45 mellem Randers og Vejle. Transportministeren er positiv indstillet med hensyn til at investere flere penge i motorvejen

Baggrunden for Mette Hjermind Dencker's spørgsmål er et tidligere svar fra transportministeren, hvor han anerkender de økonomiske og konkurrencemæssige tab, som trængsel på vejene koster, sammenholdt med at Østjylland er i vækst med både virksomheder og antallet af arbejdspladser.

Derfor ville hun vide, hvad Magnus Heunicke som transportminister vil ministeren gøre for at minimere trængslen på E45 mellem Vejle og Randers.

Magnus Heunicke svarer:

*“Den Østjyske Motorvej, E45, er præget af en stor trafikbelastning blandt andet som følge af den omfattende gods-transport på strækningen.*

*Netop derfor har vi i forligskredsen bag aftale om en grøn transportpolitik, som Dansk Folkeparti som bekendt også er en del af, løbende haft fokus på at forbedre fremkommeligheden til gavn for de mange daglige pendlere og lastbiler på strækningen.*

*I 2013 blev strækningen over Vejlefjordbroen således udbygget fra 4 til 6 spor mellem Vejle og Skærup. Dette har betydet en væsentlig forbedring i mobiliteten over Vejlefjordbroen.*

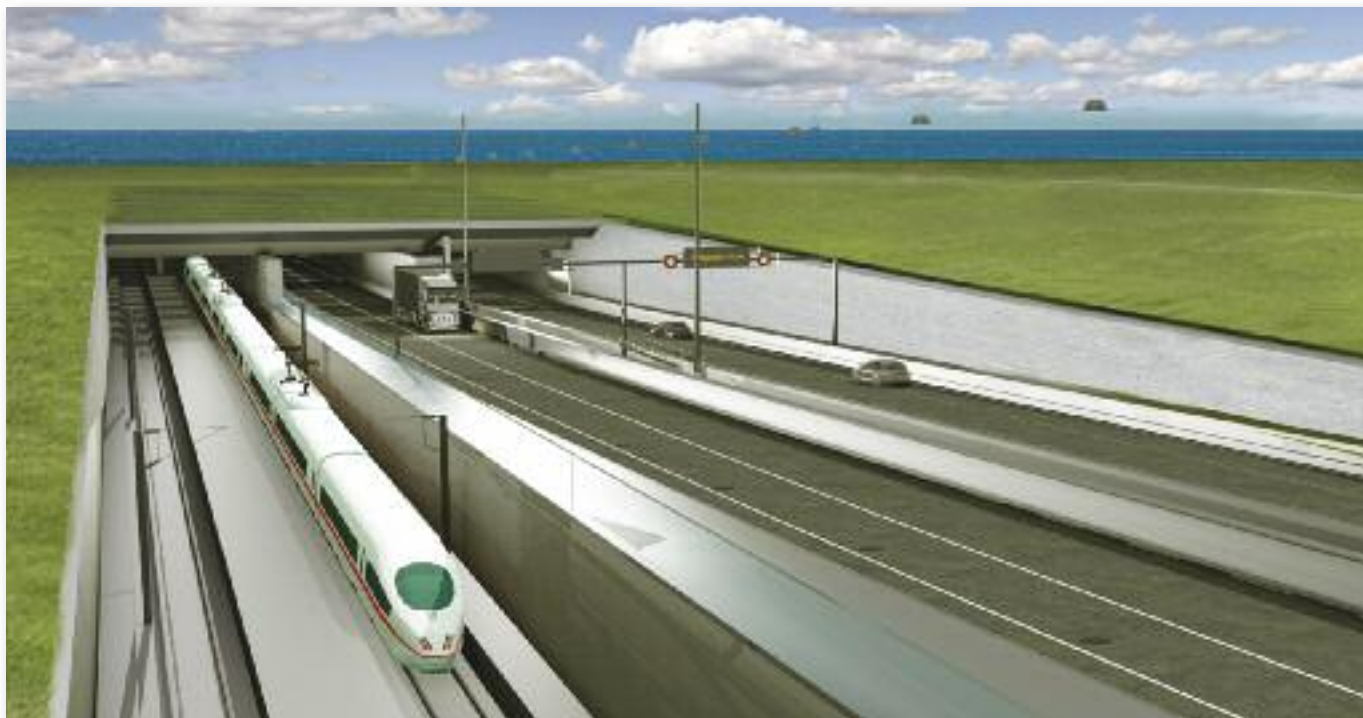
*På baggrund af erfaringerne med anvendelse af nødspor som kørespor besluttede vi med Trafikaftale 2014 at afsætte 5 millioner kroner til en analyse af mulighederne for kørsel i nødspor på andre strækninger, herunder blandt andet mellem Vejle og Randers.*

*Samtidig afsatte vi i alt 73,5 millioner kroner til medfinansiering af kommunale ønsker til infrastrukturprojekter på E45 på strækningen mellem Vejle og Randers. Det drejer sig om etablering af sydvendte ramper ved Skanderborg, ombygning af tilslutningsanlæg 49 ved Aarhus S samt etablering af et nyt tilslutningsanlæg mellem Horsens V og Horsens S.*

*Vi har således iværksat en række tiltag og analyser med henblik på. at forbedre fremkommeligheden og reducere trængslen på E45 på strækningen mellem Vejle og Randers.*

*Yderligere konkrete tiltag vil bero på en ny politisk aftale. Det er min holdning, at E45 også fremover skal prioriteres, når vi igen kan udmønte midler fra Infrastrukturfonden.”*





## Et politisk flertal i den tyske Forbundsdag holder fast i Femern-aftale

Udvalget for trafik og digital infrastruktur i den tyske Forbundsdag afviser at genforhandle den tysk-danske aftale om en fast forbindelse under Femern Bælt. Femern A/S, der står for byggeriet af den faste forbindelse kalder beslutningen for et klart signal fra koalitionen side for en fast forbindelse under Femern Bælt

Udvalget for trafik og digital infrastruktur i den tyske Forbundsdag har med stemmer fra CDU/CSU og SPD afvist en anmodning fra partiet Die Grünen, der krævede en ensidig opsigelse af statstraktaten mellem Tyskland og Danmark.

- Koalitionen står ved den faste forbindelse under Femern Bælt. Forbindelsen er det vigtigste TEN-projekt i Nordeuropa. Det understregede CDU/CSU og SPD i dag i udvalget for trafik og digital infrastruktur. Med koalitionen stemmer blev en anmodning fra Die Grünen om en ensidig opsigelse af statstraktaten med Danmark afvist. En ensidig opsigelsesklausul findes slet ikke i traktaten. Afvisningen af anmodningen er et klart signal fra koalitionen side for den faste forbindelse under Femern Bælt, lyder det fra den trafikpolitiske talsmand fra CDU/CSU's parlamentariske gruppe, Ulrich Lange, og den ansvarlige ordfører, Gero Storjohann.

### CDU/CSU fremhæver videre:

- Grundlaget for opførelsen af den faste forbindelse under Femern Bælt er statstraktaten mellem Danmark og Tyskland, der trådte i kraft den 14. januar 2010. Ifølge den overtager Danmark projektering, anlæg og finansiering af kyst til kyst-forbindelsen, der bygges som en sænketunnel. Traktatens kerneudsagn er, at begge partier gør alt i deres magt, for at realisere projektet.
- I Danmark er der ligeledes mange tilhængere af en fast forbindelse under Femern Bælt. Sverige og Norge er i gang med at modernisere deres vej- og baneforbindelser til den faste forbindelse under Femern Bælt. Det er et fælles mål at gøre jernbane- og vejtrafikken til Skandinavien mere attraktiv. På grund af dette vigtige investeringsprojekt forventes der væsentlig vækst-stimuli for erhvervsliv og handel.

De hvide Busser 70 år:

## 120 danske rutebiler evakuerede danske og norske KZ-fanger

Den berømte aktion med De hvide Busser havde den svenske greve Folke Bernadotte som initiativtager og ildsjæl. Næsten glemt er det, at 120 jyske rutebiler blev mobiliseret til hjemtransporten af ca. 3000 danske og norske kz-fanger fra koncentrationslejren Neuengamme i dagene 18. - 21. april 1945. I disse dage har aktionen 70-års jubilæum.

**Af: Mikael Hansen**

De hvide Busser bliver med rette forbundet med Folke Bernadotte og hans svenske redningskorps, som i perioden november 1944 - maj 1945 evakuerede knap 4500 danske og norske kz-fanger. I krigen allersidste dage blev ca. 7000 polske og franske kvinder hentet til Sverige fra Ravensbrück kz-lejren.

Bernadotte rådede over 36 busser, 19 lastbiler, 7 personbiler og 7 motorcykler. Mandskabet var på lidt over 300 personer. Ud over det svenske redningskorps spillede forskellige danske organisationer en rolle, bl.a. Det danske Hjælpekorps, som var en uofficiel organisation med deltagelse fra Civilforsvaret og flere ministerier.

### Rutebilejernes bidrag

De jyske rutebilejere blev 18. april 1945 bedt om at mobilisere alt tilgængeligt busmateriel til brug for en større hjælpeaktion. Hele 120 busser samledes 19. april 1945 i Padborg, hvor Det danske Hjælpekorps havde sørget for brændstof til busserne og hvor et mobilt hospital blev etableret. Alle rutebiler var i hast malet hvide og med Dannebrog malet på taget. Enkelte busser havde kun fået en gang hvidtekalk, og inden aktionen var omme, var kalken regnet af.

Om morgenen 20. april 1945 kørte de mange busser i kolonner af 4-8 busser mod Neuengamme syd for Hamburg. Og 21. april vendte de tilbage med de mange danske og norske fanger, som siden blev kørt med tog og busser til København og senere med færge til Sverige. Flere af buskolonnerne blev angrebet fra luften og én af de danske busser blev ramt og udbrændt. Fire danske chauffører blev såret under aktionen. En svensk buschauffør blev dræbt i én af de sidste dages kørsler.

Baggrunden for aktionen var Folke Bernadottes forhandlinger med Henrich Himmler, hvor han opnåede accept fra det tyske militær - både i Tyskland og i Danmark.

Deltagelsen i aktionen med De hvide Busser var en oprejsning for de danske rutebilejere, som var underlagt hårde restriktioner og desuden var presset til at køre for besættelsesmagten, hvilket især i de sidste krigsår var meget upopulær i den danske befolkning.

Lørdag 20. juni 2015 åbner Nationalmuseet en særudstilling om redningsaktionen i 1945 med "De hvide busser".

## Taxi-selskab lukker med knap to procent til de simple kreditorer

Retten i Odense forventer at afslutte et konkursbo efter et taxi-selskab i Assens på en skiftesamling 21. maj. På skiftesamlingen kan de simple kreditorer se frem til at kunne tage hjem med knap to procent af deres tilgodehavende

Ifølge Statstidende drejer det sig om Assens Taxi I/S, CVR-nr. 25468554, der havde adresse på Rønnevej i Ebberup.

Den afsluttende skiftesamling finder sted i Retten i Odense, Skifterettens mødelokale, Albanigade i Odense torsdag 21. maj klokken 12.00. Her vil udkast til regnskab og udlodning med en dividende på 1,962404 procent til paragraf 97-krav blive forelagt og eventuelt stadfæstet.

Udkastet ligger til eftersyn i skifteretten.

Fordringer og andre krav, der først anmeldes efter stadfæstelse af regnskabet, tages ikke i betragtning. Udbetaling foretages fire uger efter stadfæstelsen, medmindre anke forinden er sket.

## Sæt fokus på din historie

Har du snart jubilæum? Eller har du fundet en bunke gamle billeder i arkivet?

Få din og virksomhedens historie skrevet til dit formål - til hjemmesiden, en artikel eller et jubilæumsskrift.

Vi graver i arkivet for dig, og vi interviewer dem, der oplevede det hele.

Vi kombinerer nutid og nostalgi



**Mikael Hansen**

journalist og konsulent

IMAGITA Kommunikation

Sanderumvej 16 B, 5250 Odense SV

tlf. 70 27 96 96 mail@imagita.dk



## Skolebusserne har kørt nye tider ind i Guldborgsund Kommune

Busvognmand Vagn Nymand i Nykøbing Falster har for nylig indkøbt tre nye, lange turistbusser, der nu bruges som skolebusser i Guldborgsund Kommune

Af Mikael Hansen

Busserne har hver 64 siddepladser alle med sikkerhedsseler. Og det lige præcis kravet om sikkerhedsseler og siddepladser til alle, der har fået Vagn Nymand til at skrotte de hidtidige ældre rutebiler som skolebusser.

- Det er både nye lovkrav og nye skærpede krav i udbudsmaterialet, der har ført til denne løsning, siger Vagn Nymand til Magasinet Bus.

- Det var alt for dyrt at eftermontere sikkerhedsseler i de busser vi havde i forvejen, og kravet om seler var ufravigeligt. De hidtidige busser har tidligere kørt regionale eller lokale ruter, og den kørsel har ikke noget krav om sikkerhedsseler. Men det er ikke så ligetil at eftermontere sikkerhedsseler på en forsvarlig måde, og derfor bliver det meget dyrt- alt for dyrt.



# Specialkørsel

Som vi tidligere har skrevet om i Magasinet Bus har Trafikstyrelsen for nylig skærpet kravene til den tekniske standard og prøvning af eftermonterede sikkerhedsseleer i busser. Stramningen betyder, at ældre rutebiler i praksis bliver umulige at bruge som skolebusser og f.eks. busser til skovbørnehaver.

## Logistikken

Vagn Nymand valgte altså at indløbe tre nye turistbusser med ekstra mange sæder som skolebusser. Han forklarer: - Efter skolereformen er skolekørslen ændret, sådan at vi har to fremkørsler om morgenen og nu kun to hjemkørsler om eftermiddagen. Tidligere var der fire hjemkørsler. Men det betyder også, at vi skal bruge samme kapacitet om morgenen og om eftermiddagen.

- Det er selvfølgelig et markant kvalitetsløft, vi har kunnet tilbyde Guldborgsund Kommune. Både skolebørn, forældre og lærere har været ganske imponeret af den nye høje busstandard. Vi kan også bruge busserne til andre opgaver såsom udflugter og almindelig turistikørsel i skoleferierne, men det har nu ikke været det væsentlige.

Skolebusserne køreplaner er lagt sådan, at de kan betjene flere skoler på skift. Det er et stort puslespil at få til at gå op, men det er lige præcis den slags opgaver, der ligger godt for Vagn Nymands forretning. Med et selvudviklet planlægningssystem styrer hans kørselskontor også handicap- og specialkørslen i Guldborgsund og Lollands Kommuner, som udføres med ca. 35 minibusser.

- Vi har lagt køreplanen for skolekørsel sådan, at vi næsten kan undgå dubleringskørsel, vi har dog nogle enkelte ture, som vi må dublere med en minibus, siger Vagn Nymand.

Og Vagn Nymand er klar til en ny planlægningsrunde til næste skoleår, for skolekørslen ændres år for år, alt efter hvor de kørselsberettigede skoleelever bor.

*Et kig ind i de nye busser, som Vagn Nymand har indført som skolebusser på Lolland og Falster.*



## Busvognmand får brug for 70 nye busser og endnu flere medarbejdere

Terndrup Taxa & Turistkørsel i Himmerland har vundet omkring 80 procent af den kommunale buskørsel i Viborg Kommune. Kørslen omfatter lukkede skoleruter, kørsel med specialskele børn og kørsel for ældrecentre. Aftalen træder i kraft 1. august i år og beløber sig til 29,5 millioner kroner årligt i fem år

Vognmandsforretningen i Terndrup blev grundlagt i 1983 blandt andet med det formål at køre netop den form for kørsel for kommuner.

Ind til i dag har forretningen rådet over omkring 90 biler - personbiler, taxier, minibusser, rutebusser og turistbusser. Med den nye kørsel skal Terndrup Taxa & Turistkørsel udvide med 70 nye busser - først og fremmest minibusser - og et tilsvarende antal chauffører. Det er en udvidelse på knap 80 procent målt på vognparken.

Kenny Thygesen siger til transportnyhederne.dk, at de fleste af busserne er på plads, og at det også går den vej med at finde de nye medarbejdere.

I forbindelse med udbuddet står Terndrup Taxa & Turistkørsel helt frit med hensyn til busser og chauffører. Det skal busvognmandsforretningen selv stå for.

Kenny Thygesen forklarer, at han får mange henvendelser fra de chauffører, der i dag udfører den udbudte kørsel.

Når aftalen træder i kraft, vil Terndrup Taxa & Turistkørsel beskæftige omkring 200 medarbejdere.

Terndrup Taxa & Turistkørsel A/S kom ud af 2013, der er det senest offentliggjorte regnskabsår, med et overskud på 2.260.000 kroner. Egenkapitalen var på 8.348.000 og balancen på 17.834.000, hvilket giver en soliditetsgrad for 2013 på 46 procent.



Letbaneråd:

## Letbanen kører ligesom regionale busser uden toiletter

Letbanerådet i Østjylland har på et møde drøftet spørgsmålet om toiletter i letbanetogene på letbanen i Aarhus. Spørgsmålet var sat på dagsordenen på baggrund af en aktuel debat om planerne om, at letbanetogene bliver sat på sporene uden toiletter ombord

Selskaberne bag Aarhus Letbane har besluttet, at de letbanetog, der indkøbes til Aarhus Letbane, skal køre uden toiletter. Baggrunden for beslutningen er en afvejning af fordele og ulemper sammenholdt med den relativt store andel af korte rejser, der vil være på den kommende letbane, der forbinder Odder og Grenaa via Aarhus.

Letbanerådet, der består af repræsentanter for de involverede parter - Region Midtjylland, Midttrafik og de otte østjyske kommuner Norddjurs, Syddjurs, Randers, Favrskov, Silkeborg, Skanderborg, Odder og Aarhus - erkender, at toiletter i køretøjerne isoleret set vil være en komfortmæssig fordel for passagererne. Men de vil optage plads for 10 regulære sæder og flere sæder skal omdannes til klapsæder. Der vil også være færre ståpladser. Hertil kommer, at det erfaringsmæssigt er vanskeligt over tid at holde toiletter i tog hygiejniske. Toiletter vil med andre ord koste komfort for passagererne på andre fronter.

Dertil kommer, at det er dyrt at etablere toiletter i letbanevogne og at drive dem. Den samlede omkostning i køretøjerne og til anlæg med videre på vogndepoter vil beløbe sig til omkring 10 millioner kroner.

Driftsmæssigt skal der etableres vandtanke i køretøjerne, som skal holdes frostfri. Toiletterne skal tømmes, og der skal dagligt gennemføres ekstra rengøring. Der vil erfaringsmæssigt ofte være problemer med toiletter i tog, hvor de må aflåses og køretøjerne tages ud af drift for fejlretning. Det er vurderet, at de ekstra årlige driftsomkostninger vil være i størrelsesordenen 2 millioner kroner årligt.

Alle rejser på Odderbanen vil være under ca. 40 minutter, og på Grenaabanen er det ifølge tidligere tællinger ca. 10 procent af rejserne, der varer længere end ca. 45 minutter. Det gælder især rejser mellem Grenaa til Aarhus, hvor rejsetiden med den nye letbane vil være knap 70 minutter. Til sammenligning er køretiden med bus Aarhus - Ebeltoft 73 minutter, og en busrejse mellem Viborg og Silkeborg varer ca. 60 minutter. Mange regionale mellembys busrejser ligger på dette niveau - og foregår i busser uden toilet. Der er endvidere ikke toiletter i S-togene i København, ligesom der ikke er toiletter i lokalbanetogene på Sjælland og i Nordjylland.

Letbanerådet besluttede på baggrund af ovennævnte punkter at undlade at kræve toiletter i køretøjerne. Letbanerådet fandt det på den anden side vigtigt, at der etableres gode toiletfaciliteter på udvalgte stationer langs banen. Odder, Aarhus, Syddjurs og Norddjurs Kommune, som alle er repræsenterede i Letbanerådet tilkendegav, at man er indstillet på at gå ind i arbejdet med at etablere gode toiletfaciliteter, der kan kompensere for, at der ikke vil komme toiletter i letbanekøretøjerne.



## Letbanen er ved at komme på sporet

Den århusianske letbane er ved at sætte sine rigtige spor i form af de skinner, der skal sørge for, at der eksempelvis kan køre op til 16 letbanetog gennem Aarhus H

Arbejdet med at lægge skinner er gået i gang, og Aarhus Kommunes rådmand for Teknik og Miljø, Kristian Würtz, besøgte fornylig sammen med byens tidligere borgmester og nuværende forsvarsminister Nikolaj Wammen Aarhus H, hvor Aarhus Letbane i disse dage er ved at lægge to nye letbanespor.

Arbejdet på Aarhus H omfatter ud over de to nye letbanespor - en ombygning af det nuværende spor 1 til letbanedrift og anlæg af et nyt spor 0 mellem spor 1 og banegårdsbygningen - at der skal anlægges en ny letbaneperron mellem de to spor, hvor passagerer får adgang til perronen via både rulletrappe og elevator fra vandrehallen på Aarhus H. Derudover bliver der også adgang til den nye perron via en trappe på Bruuns Bro.

- Med Letbanens indtog på et trafikalt knudepunkt som Aarhus H, bliver det tydeligt for mange mennesker, at Aarhus Letbane for alvor er ved at blive til virkelighed. Med to spor og op til 16 letbanetog, der kommer forbi her i timen, bliver Aarhus H et sted, hvor rigtig mange mennesker vil stige af og på Letbanen, når den kører i 2017, siger Claus Rehfeld Moshøj fra Aarhus Letbane.

Rådmænd Kristian Würtz glæder sig over, at arbejdet med Letbanen forløber planmæssigt.

- Man begynder virkelig at kunne se, hvor meget der er at glæde sig til. Når man står her på Aarhus H, får man et godt indtryk af, hvor attraktiv Letbanen bliver for passagerer og pendlere. Uanset om du skal op på Strøget, en tur i Bruuns Galleri eller videre med bus eller tog, kører Letbanen lige til døren, siger han.

Rådmænd er sikker på, at Letbanen bliver en gevinst ikke bare for Aarhus, men store dele af Østjylland.

- Letbanen er det rigtige svar på den udfordring, som bevægelsen fra land til by udgør. Aarhus og omegn vokser så hurtigt, at området i dag kan sammenlignes med hovedstadsområdet for få årtier siden. Dengang traf man en visionær beslutning om at lave et S-togsnet, der bandt det storkøbenhavnske område sammen. På samme måde skal Aarhus Letbane udbygges til at være vores S-togsnet, der binder de østjyske byområder sammen til én, stærk enhed, fremhæver Kristian Würtz.

*(Foto:Aarhus letbane)*



# Magasinet Bus

Fredag 27. marts til onsdag 29. april 2015 - nummer 3 - 3. årgang

## MAN sætter ind med en ny intercitybus

Læs mere side 11 - 14

## Kommune og busoperatør samarbejder om deres jobindsats

Læs mere på siderne 40 - 45

## Busmessen udløser tilfredshed

Læs mere side 24 - 30

## Bornholmerbussen vil være et alternativ

Læs mere side 5

## Frivillige skal køre shuttlebus

Læs mere side 9

## Dom i højesteret udløser for- slag om lovændring

Læs mere side 46 og 52

## Prisvinder vil udvikle busrejserne

Læs mere side 32 - 35

Gik du glip af Magasinet Bus 3 - 2015?  
Så hent det her!