

# Magasinet Bus

Torsdag 24. september til onsdag 28. oktober 2015 - nummer 9 - 3. årgang

## Hedensted Kommune dyrker deleøkonomi og jordnær transportpolitik

Læs mere side 14 - 19

## Busvedligeholdelsen er lagt i faste rammer

Læs mere side 20 - 24

## Nogle typer rutekørsel vil kunne udføres uden tilladelse til rutekørsel

Læs mere side 13

*Iveco's Magelys  
kørte med prisen  
Læs mere side 26*

*MAN fik bæredygtig  
udmærkelse  
Læs mere side 38*

*Taxi-chauffører: Der er brug for  
stærkere fagforeninger  
Læs mere side 54*

*Københavnske busser  
får filtre på  
Læs mere side 39*

*Dansk virksomhed har en løsning  
på udstødningen  
Læs mere side 44*

*København kan vinde stort  
på samkørsel  
Læs mere side 58*

# Bag rattet i busbranchen: Personlig eller anonym

Buschaufføren er trafikskabs, rejsebureauets eller kommunens vigtigste servicemedarbejder, trafiksystemets ansigt over for kunderne.

Sådan lyder det i talrige festtaler – utvivlsomt ærlig ment, når det siges.

Alligevel er der en tendens til, at buschaufføren, busmekanikeren, trafikplanlæggeren, personen bag stemme fra call-centret og mange andre bliver mere og mere anonyme brikker i det store spil.

Afmagten er tydeligt i udtalelsen fra en stort chaufførmøde, som fornylig blev holdt i Horsens, og som er citeret her i bladet. Chaufførhvervet er presset – mindst på busområdet, langt mere på gods-transport og taxikørsel.

Opråbet fra Horsens har en meget traditionel konklusion: Slut op om fagforeningerne, så de hårdt tilkæmpede rettigheder kan fastholdes.

Forholdet mellem arbejdsgivere og arbejdstagere er stadig helt afgørende, her er der stadig mange kampe at udkæmpe.

Men det er ikke nødvendigvis den bedste strategi, at chaufførerne kun skal kæmpe i flok. Den anonyme chauffør er mere en del af problemet end af løsningen.

Hvad kan passagererne med rette forvente af en professionel buschauffør eller taxichauffør? Sikker kørsel, god kundeservice og styr på tingene. En ny tendens kunne være den personlige betjening, som er godt på vej til at blive en sjældenhed i dagens samfund.

Chaufføren må og skal være en tjenende ånd i forhold til passagererne. Det er den svære balancekunst at give og fastholde en positiv, professionel profil for chaufførjobbet - uden at det blive anonymt.

Chaufførens personlige service kan blive en ny tids styrke.

Jesper Christensen og Mikael Hansen

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

*Ansvarshavende redaktør:  
Jesper Christensen*

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

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



# 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)



## Bybusser tager mod mobil betaling

Som det første sted i landet kan kunderne i Horsens bybusser betale for deres busrejse med MobilePay. Midttrafiks bestyrelse besluttede i foråret at gennemføre et forsøg med mobilbetaling af busbilletter. Bybuskunderne i Horsens kan derfor, som de første i Danmark, bruge MobilePay til køb af enkeltbilletter i bybusserne

Betalingsprocessen svarer til den, som kunderne kender, når de betaler med MobilePay i detailhandlen. Kunderne skal oplyse chaufføren, hvor rejsen går til. Herefter skal kunden holde sin mobiltelefon hen til den lille boks i bussen, som overfører betaling for billetten via MobilePay. Kunderne er fri for selv at indtaste nummer og beløb. Når betalingen er godkendt, får kunden selve papirbilletten, som vises ved eventuel kontrol eller omstigning.

Horsens bybusser er valgt som forsøgsområde, fordi mobilbetaling i forvejen er udbredt i Horsens. Ikke bare i detailbutikker, men også hos kommunens borgerservice, når borgere eksempelvis skal betale for pas.

Forsøget skal afdække tilfredsheden og interessen blandt kunderne i bussen omkring mobilbetaling, men også give erfaring med bussen som "rullende butik" - for eksempel dataforbindelse.

- Vi er glade for at kunne tilbyde kunderne at benytte mobilbetaling ved køb af enkeltbilletter i bybusserne i Horsens. Kunderne efterlyser mobilbetaling, og med dette tiltag er jeg sikker på, at vi her er med til at øge tilgængeligheden til den kollektive trafik. Hvis forsøget bliver en succes, vil vi overveje at udbrede tiltaget til hele Midttrafik, siger Hans Bang-Hansen, der er formand for Midttrafiks bestyrelse.

Det har siden 2014 været muligt at bruge MobilePay til køb af busbilletter til fast pris til bl.a. Smukfest i Skanderborg og andre arrangementer i Midttrafiks område.

# Trafikselskab tilbyder pendlertjek og kaffe

Et rejsehold fra trafikselskabet Movia tilbyder studerende på en række uddannelsesinstitutioner at tjekke, hvordan de kommer hurtigst, billigst og sundest til og fra studiet. Det sker med et nyt elektronisk værktøj 'Pendlertjek', som på få sekunder kan vise, hvor lang tid det tager at komme hjem fra og til studiet med kollektiv trafik, bil eller cykel - og hvad det koster pr. måned. Med sig ud på uddannelsesstederne har rejseholdet en lille kaffevogn og tilbyder de studerende et gratis pendlertjek og en god kop kaffe

Movia's rejsehold har i september været rundt på en række højere uddannelsesinstitutioner. Sidst i september var rejseholdet på besøg på DTU i Lyngby, mens det i oktober besøger Københavns Universitet i København.

- Mange af os vælger transportform af vane. Med et hurtigt pendlertjek, der dokumenterer og visualiserer fakta, forventer vi, at flere vil opleve, at den kollektive trafik kan ret meget og er konkurrencedygtig i flere sammenhænge, siger Movia's områdechef for mobilitet, Anette Enemark.

Pendlertjekket viser også, hvor mange kalorier man forbrænder afhængigt af, hvilken transportform man vælger, og hvor meget transportforbruget belaster klimaet.

Pendlertjekket er en del af projekt Bedre Bus til Nørre Campus og denkvikkevej.dk, som er et samarbejde mellem Movia og Københavns Kommune. Rejseholdet besøgte DTU i Kgs. Lyngby i uge 38, mens KU-Sund får besøg i uge 40 og KU-Science i uge 41.







## Radioevent om busrute vinder pris

Radioeventen "Næste Stop Hjem", som blev til i samarbejde mellem Movia og DR, synliggjorde på enestående vis, hvordan bussen binder by, kvarterer og mennesker sammen. Nu har "Næste Stop Hjem" gjort holdt ved et prisuddelingsstoppested for at blive kåret som Årets Event

Baggrunden for "Næste Stop Hjem" er, at rejseoplevelsen for de knap 220 millioner passagerer, som hvert år bruger Movia's busser, er af stor betydning for trafiksselskabet, som står for busdriften på hele Sjælland og Lolland-Falster.

I februar i år indgik Movia et samarbejde med Danmarks Radio om et radioprojekt "Næste Stop Hjem" med fokus på passagerne i busserne på linie 5A. "Næste Stop Hjem" beskriver de forskellige kvarterer, som Nordeuropas største buslinje, linie 5A, kører gennem på sin rute fra Husum Torv til Københavns Lufthavn samt de mange og meget forskellige mennesker, som bor i dem.

Projektet er med til at sætte positivt fokus på bussen som kollektivt transportmiddel og på den mangfoldighed, som passagererne repræsenterer. Ved at inddrage passagerne i projektet blev der skabt bro mellem brugerne af den kollektive trafik. Det bidrager til at skabe god adfærd i bussen. Movia sætter løbende fokus på god adfærd i kampagner for at skabe forståelse mellem de forskellige passagerer for at understøtte den gode rejseoplevelse.

Det var juryen bag den prestigefyldte Radio Prix pris enige i, da Movia fornylig med "Næste Stop Hjem" vandt prisen for Årets Event.

Prix Radio uddeles af Radiodays Danmark. Prisen for Årets Event tildeles den event "der med dets form involverer lytterne, og inviterer dem indenfor i radioens verden".

Prisen uddeles til den radiostation, der har skabt årets mest spændende og eventuelt nytænkende event. Eventen

kan være produceret til prismodtageren selv eller i samarbejde med en kunde, en organisation eller andre parter.”

## Om "Næste Stop Hjem"

"Næste Stop Hjem" radioeventen fortæller nogle af de mange historier, der udspiller sig i storbyernes bybusser. Flere busstoppesteder i København blev forvandlet, så de kom til at se ud som stuen hos nogle af passagererne, der bruger bus 5A. De fem udvalgte stoppesteder langs ruten var: Brønshøj Torv, Frederikssundsvej nr. 24, Vesterport, Sundbyvester Plads og Nørrebrogade v/Sjællandsgade.

Projekt "Næste Stop Hjem" kørte tilsvarende i Aarhus i uge 8.

Interesserede kan læse, se og høre mere om "Næste Stop Hjem" **her**:

## Fakta om linie 5A

- Linie 5A er Nordens største buslinje
- I 2014 havde linie 5A 20.102.081 passagerer. Til sammenligning har Københavns Lufthavn ca. 22 millioner udenrigspassagerer per år.
- Linie 5A har lige så mange passagerer som hele Fynbus (18-19 millioner påstigere)
- Linie 5A's passagertal svarer til, at hver svensker kører med 5A to gange årligt. Sverige har 9,74 millioner indbyggere.
- Københavns kommune har ca. 600.000 indbyggere. Det svarer til, at hver eneste københavnere (ung og gammel) kører ca. 30 ture med 5A hvert år.
- Hvis der kan stå fire personer pr kvadratmeter i en bus, så vil 20 millioner passagerer optage 5 millioner kvadratmeter, hvilket svarer til ca. 36.000 parcelhuse på 140 kvadratmeter.
- En gennemsnitlig dansk husstand består af 2,15 personer, så det svarer til en by med ca. 75.000 indbyggere, hvilket er lidt flere end Esbjerg.
- Den danske gennemsnitshøjde er 172,3 cm. Hvis 5A-passagererne lægges i forlængelse af på hinanden, vil de nå 87 gange rundt om jorden. (Jordens omkreds er 40.075 km)





## Trafikselskab vil etablere cykelparkering ved busstoppesteder

Det skal være enklere at kombinere cyklen med den kollektive transport. Derfor undersøger trafikselskabet Movia i samarbejde med Københavns, Furesø og Gladsaxe kommuner, Supercykelstisekretariatet og Region Hovedstaden, hvordan cykelparkering ved stoppesteder kan designes og hvor de kan placeres

Udgangspunktet for arbejdet med at etablere cykelparkering ved busstoppesteder i Hovedstadsområdet er resultatet fra en undersøgelse, der viser, at mens 94 procent af københavnere er overordnet set tilfredse med København som cykelby, er kun 33 procent tilfredse med cykelparkeringen. Ser man på muligheden for at kombinere cyklen med den kollektive transport ligger tilfredsheden på 60 procent.

Derfor er der politisk fokus på at forbedre cykelparkeringen i København, og et af fokuspunkterne er cykelparkeringen ved stationer og busstoppesteder. København har fået 1,2 millioner kroner i støtte fra staten til et forsøg med bedre cykelparkering langs den nye hurtigbusrute +Way fra Hans Knudsens Plads til Nørreport via Nørre Campus. Nu vil teknik- og miljøborgmesteren i København finde den kommunale medfinansiering til projektet.

- Vi skal give københavnere og byens mange pendlere gode alternativer til bilen. Vi arbejder sammen med Movia benhårdt på, at gøre det nemmere for busserne at komme hurtigt gennem trafikken. Og nu tager vi også hul på et



# Kollektiv trafik

samarbejde om at forbedre mulighederne for at parkere cyklen ved busstoppestederne, siger teknik- og miljøborgmester Morten Kabell (EL).

## Projektet begynder med spørgsmål

- Vi ved ikke nok om, hvad der får pendleren, skoleeleven eller pensionisten til at kombinere cykel og bus, eller hvilke ønsker, de har til det optimale busstoppested og cykelparkering. Derfor begynder projektet med at spørge dem, siger Anette Enemark, der er chef for Mobilitetsrådgivningen hos Trafikselskabet Movia.

Passagererne bliver spurgt om deres ønsker til stoppested og cykelparkering, og svarene skal ud over passagerernes konkrete ønsker også vise, om der er forskel på ønskerne hos passagerer i boligområder, erhvervsområder, den tætte by og uden for byen.

- Mange bruger automatpiloten når de vælger transportmiddel. Enten er man cyklist, busbruger eller bilist. Vi vil gerne opnå, at flere vælger det transportmiddel - eller kombination af transportmidler - der passer til den konkrete tur. Og selvfølgelig gerne, at flere kombinerer bus og cykel oftere, siger Anette Enemark.

## Fakta

Københavns Kommune har fået tildelt 784.000 kroner fra den statslige "Pulje til Supercykelstier og Cykelparkering" til projektet "Cykelparkering ved større busstop".

Den nødvendige egenfinansiering til projektet på 1,2 millioner kroner indgår aktuelt i kommunens forhandlinger om budgettet for 2016.

Projektet vil forbedre kapaciteten og opgradere cykelparkeringsfaciliteterne med omkring 200-400 cykelparkeringspladser ved udvalgte busstoppesteder for at gøre det attraktivt for pendlere at kombinere cyklen med bus. Projektet vil tage udgangspunkt i et pilotprojekt langs +Way-ruten i København og vil på baggrund af erfaringerne udvikle et mere generelt koncept, der vil kunne implementeres på andre udvalgte busstoppesteder i København.



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!

## Sydtrafiks bestyrelse bakker op om trafikskabets fokus på kunderne

En enig Sydtrafik-bestyrelse har vedtaget budgettet for næste år. Ligesom i år er der plads til øgede investeringer i kundetilrækning og forbedring af kundernes rejseoplevelse. Dermed er der fortsat opbakning omkring trafikskabets nye linje og det store fokus på kunderne

- Jeg er glad for, at en enig bestyrelse fortsat bakker op om den nye linje, hvor der er fokus på, at vi både skal have flere passagerer og flere tilfredse passagerer. Budgetvedtagelsen giver os mulighed og rammer for at fortsætte de sidste to års positive udvikling, og som organisation vil vi gøre alt for at leve op til den tillid, bestyrelsen har vist os, siger Lars Berg, direktør i Sydtrafik.

Også Sydtrafiks formand glæder sig over vedtagelsen af budgettet for 2016.

- Det er meget positivt, at der er så bred opbakning omkring budgettet, det relativt nye kundefokus og endnu flere investeringer i kunderne. Jeg ser et stort fremtidigt potentiale i at rykke Sydtrafik endnu mere i netop den retning, siger bestyrelsesformand i Sydtrafik, Jesper Frost Rasmussen.

### Mere digitalisering og opgraderede regionalruter

Med den nylige budgetgodkendelse er scenen sat for at sætte gang i en række nye projekter. Der er blandt andet blevet bevilget midler til analyser om, hvorledes de trykte køreplaner eventuelt kan digitaliseres eller på en anden måde gøres mere nutidige, samt hvordan Sydtrafiks fysiske kundebetjening skal være i fremtiden. Ligeledes er der afsat midler til opstart af et projekt omkring øget chaufførfokus, da Sydtrafiks egne kundeundersøgelser viser, at chaufførernes adfærd udgør en væsentlig del af kundens oplevelse af busturen.

Udover investeringer i nye projekter sker der i 2016 også en kraftig opgradering af de regionale busruter. Det betyder næsten 20.000 ekstra køreplanstimer for at tilgodese specielt de uddannelsessøgende og arbejdspendlerne samtidig med, at tiderne på ruterne er blevet tilrettet, så de passer med de nye togtider, som DSB og Arriva sætter i værk 13. december i år.

### Gode takter fra 2015 fortsætter

De nye investeringer ligger i forlængelse af de mange digitale initiativer, som Sydtrafik søsatte i 2015 - blandt andet et nyt system til digital billetkontrol samt indarbejdning og installation af et nyt realtidssystem, som skal sikre, at korresponderende busser "snakker bedre sammen" og at kunderne får at vide, hvis bussen er forsinket. Dette system forventes at blive taget i brug i begyndelsen af næste år.

- I 2015 foretog vi en række investeringer i nye projekter, der alle er gået rigtig godt eller stadig kører – og kører efter planen. De projekter danner et stærkt grundlag for vores fortsatte arbejde i 2016 og vores målsætning om at give vores kunder en endnu bedre rejseoplevelse, siger direktør Lars Berg.

### Om Sydtrafik

Sydtrafik er et fælleskommunalt trafikskab i den jyske del af Region Syddanmark

Selskabet blev dannet i forbindelse med kommunalreformen 2006 med baggrund i de daværende tre trafikskaber; VAT, Ribe Amts Trafikskab og Sydbus

Busdriften udgør den væsentligste aktivitet i virksomheden, der også omfatter togdrift (Vestbanen) samt Flextrafik

# 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.



## Buslinie kører til Hospitalet

Fra april næste år bliver der direkte busforbindelse fra Nørrebrogade og Frederikssundsvej i København til Herlev Hospital. Den direkte mulighed åbner, når linie 5A opgraderes til en +Way, som er Movia's nye standard for bustrafik med høj kvalitet

Forlængelsen af Linie 5A, der er besluttet af Københavns, Herlev og Tårnby kommuner, betyder, at hver anden bus fra april næste år fortsætter fra Husum Torv ad Herlev Hovedgade og Herlev Ringvej til Herlev Hospital.

- Den kommende forlængelse af linie 5A vil give nye, direkte rejsemuligheder, så det bliver enklere at benytte den kollektive trafik blandt andet for de mange, der har deres gang på hospitalet i Herlev, siger Thomas Gyldal Petersen, borgmester i Herlev Kommune og bestyrelsesformand for Trafikselskabet Movia.

I Københavns Kommune glæder man sig også over, at linie 5A bliver forlænget.

- Forlængelsen af linie 5A styrker sammenhængen i den kollektive trafik - både på kort og på længere sigt. Med forlængelsen får mange københavnere en direkte, kollektiv forbindelse til Herlev Hospital, og på længere sigt vil forlængelsen også koble byens største buslinje direkte til den kommende letbane i Ring 3, siger overborgmester Frank Jensen.

Busserne, der kører efter Movia's standard for bustrafik med høj kvalitet, har et strømlinet design med let ud- og indstigning og god trafikinformation, der giver bedre muligheder for at holde sig opdateret om sin rejse. Også gader og stoppesteder tilpasses den særlige +Way-standard, blandt andet omlægges Frederikssundsvej for at gøre det nemt for bussen at komme igennem trafikken, og langs ruten anlægges busperroner. De vigtigste stoppesteder får digital trafikinformation, så passagererne kan se, hvordan bussen passer med øvrig kollektiv trafik som metro, S- og regionaltog.



De nye busser bliver CO2-neutrale og forurener dermed langt mindre end de nuværende busser på linie 5A. Dermed kan borgere og passagerer glæde sig over renere luft langs ruten.

### Fakta om +Way og linie 5A

Linie 5A er med 20 mio. årlige passagerer en af Nordeuropas travleste buslinjer. Busserne på den nye +Way bliver 18 meter lange led-busser og det forventes, at passagertallet vil stige med 5 pct.

+Way er Movia's koncept for højklasset bustrafik og omfatter busser med høj komfort, bedre fremkommelighed i byrummet, særlige stoppesteder og digital rejseinformation. Busserne på 5A +Way bliver CO2-neutrale gasbusser og bidrager dermed til Københavns Kommunes vision om at blive verdens første CO2-neutrale storby. Samtidig reducerer de nye busser udledningen af NOx og partikler med henholdsvis 72 og 33 procent i forhold til de nuværende busser på buslinjen.

# Nogle typer rutekørsel vil kunne udføres uden tilladelse til rutekørsel

Trafik- og Byggestyrelsen har udarbejdet en ændret bekendtgørelse om rutekørsel. I bekendtgørelsen, der er sendt i høring, undtages visse typer af rutekørsel fra kravet om tilladelse til rutekørsel

Med ændringen vil al speciel rutekørsel, der ikke er skolekørsel eller arbejdstagerkørsel, fremover være undtaget fra tilladelseskravet. Der skal i stedet foreligge en skriftlig kontrakt mellem buskørselsvirksomheden og transportarrangøren. Kopi af kontrakten, eventuelt i elektronisk form, skal medbringes under kørslen.

Trafik- og Byggestyrelsen har udarbejdet et udkast til en blanket, der kan bruges til den ovennævnte kontrakt. Blanketten vil kunne findes på Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside, når den ændrede bekendtgørelse er trådt i kraft.

Der er høringsfrist den 9. oktober 2015.

Den ændrede bekendtgørelse forventes at træde i kraft 1. november 2015.

Udkastet til bekendtgørelsen kan læses på Høringsportalen - klik [her](#):

## Bustrafik-selskab bliver lukket endeligt ned

Skifteretten under Sø- og Handelsretten i København forventer at kunne afslutte behandlingen af et konkursbo efter en busvogndmand i Hvidovre. Den konkursramte virksomhed blev etableret 16. november 2009

Ifølge Statstidende drejer det sig om konkursboet Hvidovre Bustrafik ApS, CVR-nr. 32565727, der havde adresse på Paul Bergsøes Vej i Glostrup.

Da der ikke er midler ud over, hvad der medgår til dækning af omkostningerne vil bobehandlingen blive afsluttet på en skiftesamling i Sø- og Handelsrettens skifteret, Amaliegade i København, tirsdag 6. oktober klokken 12.00.

Regnskab med bilag ligger til eftersyn på skifterettens kontor.

I det senest afsluttede regnskabsår opgjort 30. juni 2012 kom selskabet ud med et resultat på minus 1.503.000 kroner efter skat. Egenkapitalen var på minus 1.173.000 kroner, mens balancen var på 1.816.000 kroner.



## Hedensted Kommune dyrker deleøkonomi og jordnær transportpolitik

Hedensted Kommune er én af landets få rene landkommuner klemt inde mellem Vejle og Horsens. Jordbunden økonomisk tænkning går hånd i hånd med nytænkende initiativer omkring samkørsel og Flextur

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

Hedensted Kommune strækker sig fra Juelsminde i sydøst til landsbyen Hjortsvang i kommunens yderste spids med nordvest uden et egentlig bysamfund som samlingspunkt. Hedensted kommune er i udgangspunktet jysk bondeland i det sydøstlige hjørne af Region Midtjylland.





# Kollektiv trafik



*Kørselskoordinator Lars Oksbjerg, Hedensted Kommune.*

- Rigtig mange borgere i Hedensted Kommune har langt til nærmeste busstoppested, og samtidig har vi rigtig gode aftaler med vore nabokommuner i Vejle og Horsens, siger Lars Oksbjerg.

- Hedensted Kommune har valgt den lavest takst i Midttrafiks Flextur- koncept, og vores tidligere udvalgsformand har direkte udtalt, at det vil være en positiv opgave for ham at finde flere penge til Flextur, for så er det beviset på, at borgerne har taget Flextur til sig.

## **Jobcentret fremstiller læskærme**

Hedensted Kommune har som enhver anden kommune ansvaret for etablering og vedligeholdelse af busstoppesteder. I Hedensted Kommune er det stoppestederne på fire regionale busruter og 6 lokalruter, og 17 skolebusruter der skal passes.

- Vi har etableret et rigtig godt projekt i samarbejde med kommunes jobcenter, hvor ledige i jobtræning eller aktivering tager ud og registrerer og fotograferer alle vore stoppesteder. Vi er allerede nu i gang med en plan for udskiftning af de ældste læskærme, hvor den nye type læskærm fremstilles på jobcentrets værksted, fortæller Lars Oksbjerg.

- Det er en typisk Hedensted-løsning, som er enkel, billig og gavnlig på flere måder. Den øger serviceniveauet i bus-trafikken. Stoppesteder er generelt et forsømt område, og har også været det hos os. Det giver også meningsfuld beskæftigelse til en gruppe af kommunens ledige.

## **Hedensted Kommune har sit eget busselskab**

Fire af de hjemtagne skolebusruter er ikke blevet udliciteret, men er overgået til Hedensted Kommune eget busselskab "Hedenstedernes Trafik". Busserne serviceres på et privat autoværksted. Det helt særlige er dog, at buschauf-



# Kollektiv trafik

førerne er ansatte på kommunens genbrugscentral. De kører skolebusser om morgenen og om eftermiddagen, og resten af tiden arbejder de på genbrugspladsen.

- Det er en succes på alle niveauer. Chaufførerne og skolebørnene er meget glade for ordningen, og vi har fået den suverænt billigste løsning, fordi vi kun skal betale for chaufførernes effektive arbejdstid bag rattet, fortæller Lars Oksbjerg.

- Det er jo ikke noget kritik af busoverenskomstens regler for delevagter, det er fuldt ud forståeligt, at en chauffør skal have betaling for mindst 2½ time, hver gang han møder ind. Men det er en dyr løsning for kommunen og den er heller ikke optimal for chaufføren, som får hakket sin dag i stykker.

For en sikkerheds skyld tilføjer Lars Oksbjerg, at det kommunale busselskab ikke er et discount-projekt og at Hedensted Kommune naturligvis overholder alle regler om tilladelser, chaufføruddannelse med videre.

## Flextur erstatter busser

Som i alle andre kommuner med store landområder er driften af lokale busruter en problematisk sag. Der er kun få passagerer, køreplanen bliver tynd, og alligevel er det dyrt. Borgernes transportbehov og busbetjeningen passer dårligt sammen.

Trafikselskaberne tilbyder nu Flextur over hele landet til kommunerne. Flextur er en dør-til-dør eller dør-til-stoppested teletaxi åben for alle og til en takst, der ligger imellem busbillet og prisen for en tilsvarende taxitur. Hedensted Kommune satser på Flextur, som det transporttilbud, som kan dække mange flere borgeres transportbehov.

- Hedensted Kommune har sammen med andre kommuner været med til at presse på overfor Midttrafik for at gøre servicetilbuddet bedre i Flextur, og det er nu lykkedes at få bestillingstiden udvidet ligesom ledsagerrabatten er hævet, siger Lars Oksbjerg.

- Normalt kan man kun bestille Flextur inden for kommunegrænsen. Hedensted Kommune har derfor indgået såkaldte venneafta-



**HEDENSTEDERNE®**

**FOR ALLE DER VIL**



# Kollektiv trafik

ler med Horsens og Vejle kommuner, så borgerne kan bestille Flextur fra alle lokaliteter i Hedensted Kommune til Horsens og Vejle. Hedensted og Horsens har samme pris, Midttrafiks laveste, som er 4 kroner pr. kilometer. Vejle Kommune bruger Sydtrafiks laveste pris, som er 5 kroner pr. kilometer.

Systemet fungerer sådan, at udturen er til Hedenstedpris, hjemturen til henholdsvis Vejle- og Horsenspris. Horsens Kommune har valgt, at i byzonen kan Flextur kun starte og slutte ved en busstoppested.

- Ca. 45 procent af borgerne i Hedensted har kendskab til Flextur, det tror jeg er tæt ved Danmarksrekord, men der er langt færre der bruger ordningen. Brugen af Flextur er dog i stadig stigning, men det tager tid at introducere nye transportvaner og nye transporttilbud, forklarer Lars Oksbjerg.

## Hedensted Borgerbil 2.0

Deleøkonomien kommer, foreløbig er den mest slået igennem i storbyerne, og den er knyttet til den teknologiske udvikling.

Ud fra erfaringerne i Hedensted Kommune ser det ud til, at deleøkonomien og samkørsel har en ganske lang indkøringstid. Politikerne i Hedensted Kommune har set mulighederne i for eksempel samkørsel, som ligger tæt på, hvad folk på landet ofte gør i forvejen, nemlig hjælper hinanden på en uformel basis.



- Kunsten er at ramme helt rigtigt, måske har

vi været lidt for tidligt ude med bl.a. Hedensted Borgerbil, men vi har netop fået støtte fra Trafik- og Byggestyrelsens Yderpulje til at fortsætte forsøget nu kun med 7 biler. To af bilerne er minibusser, som vi tilbyder "på omgang" til de mindste landsbysamfund i kommunen, siger Lars Oksbjerg.

- Vi har også fået penge til at gå mere i dybden med at undersøge brugernes og ikke- brugernes motiver. Der er faktisk flere borgere, der kender Hedensted Borgerbil, end der kender Flextur, nemlig 55 procent. 1 procent af borgerne siger, at de kunne tænke sig at benytte Hedensted Borgerbil, men i praksis har det kun været 1 promille af borgerne, der har gjort det i den første forsøgsperiode. Det vil vi gerne bore mere i, blandt andet for at kunne justere konceptet, så det passer til borgerens behov.

## Kommunal befordring og ø-færgen

Hedensted Kommune skal ligesom andre kommuner tilbyde befordring til forskellige grupper af svage borgere. Disse kørselsopgaver er udliciteret og udføres i dag af kommunens største taxiselskab Hedensted Taxi med et af kommunens landtaxiselskaber som underleverandør på nogle af opgaverne. Hedensted Kommune har på taxiområdet ikke en generel tilslutningspligt for til et bestillingskontor, og det betyder, at en række landtaxier opererer i begrænsede geografiske områder.

# Kollektiv trafik

- Vi må nok erkende, at der findes områder i de yderste landområder, hvor det er svært at få en taxi, siger Lars Oksbjerg.

Hedensted Kommune driver også ø-færgen til Hjarnø. Der er 104 beboere på Hjarnø.

- Ø-færger er et kapitel for sig, og det styres fra Indenrigs- og Økonomiministeriet. Der er helt særlige regler for dette område, hvor kommunen har en meget begrænset råderum til at gennemføre egne løsninger, konstaterer Lars Oksbjerg.



## Natbusser og pendlerbusser

Hedensted Kommune har fået støtte fra Yderpuljen til yderligere to projekter – natbusser mellem Vejle og henholdsvis Juelsminde og Tørring samt til en pendlerrute til industriområdet i Hedensted, tæt på motorvejen.

- Du kan spørge: Hvad med natbus til Hedensted- Løsning- området. Svaret er: Den findes allerede, og den har pænt mange passagerer, og der er et langt mindre tilskudsbehov end for andre lokalruter. Vi har planlagt de nye natbusser med én afgang hver nat og forskudt, så begge natbusruter kan betjenes af én bus og én chauffør.

- Pendlerbussen ser vi som en oplagt mulighed for at skabe sammenhæng mellem togbetjeningen af Hedensted og motorvejen, som ligger meget tæt på. Pendlere møder som regel samme tid hver dag, det passer til bussen eller toget. Men der kan være variation i hjemkørselstidspunktet. Det kræver måske nye fleksible løsninger. Vi undersøger, om vi kan kombinere pendlerbussen med en særlig samkørselsordning fra samkørselspladsen ved motorvejsafkørslen Hedensted, siger Lars Oksbjerg.







## Busvedligeholdelsen er lagt i faste rammer

Lars Frederiksen er busmekaniker på Arrivas busværksted i Odense. Arbejdet med service og fejlretning er lagt i meget faste rammer – senest som følge af, at værkstedet er blevet miljøcertificeret.

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

- Du må egentlig ikke være lige her uden sikkerhedsfodtøj.

Det er velkomsten til Magasinet Bus' udsendte reporter på Arriva's busværksted på Kildemosevej i Odense. Busmekaniker Lars Frederiksen viser venligt gæsten over på den anden side af den gule streg på gulvet.

Det er den nye virkelighed på de fleste danske busværksteder i dag. Det er miljøcertificeringen efter ISO 14001 normen, der sætter et skarpt skel mellem mekanikerne, der arbejder på værkstedet, og alle andre, som betragtes som gæster. Og det er uanset om man virkelig er en gæst udefra, eller om man er buschauffør eller chef i firmaet. Hvis man skal ind på selve værkstedsområdet, skal man være iført sikkerhedsfodtøj og en gul refleksevest.

- Der er kommet rigtig mange regler, det skal jeg lige vænne mig til, siger Lars Frederiksen. Han har været hos Arriva



# Setra Busser

## Skræddersyet mangfoldighed

I mere end 60 år har mærket Setra været ensbetydende med fremragende busproduktion. Vores passion for busser står bag Setra bussers høje standard. Sikkerhed, komfort, rentabilitet og individualitet præger mærket Setra.

Hver eneste Setra bus er unik. Fra multifunktionel rutebus over luksuriøs turistbus til bogbus eller bus til medicinske formål: Setra omsætter dine ønsker i overensstemmelse med dine krav.



**SETRA**



# Arbejdspladsen



i 6 år og før den tid var han 15 år i værkstedet i Odense Bytrafik og i en kortere periode på MAN's busværksted i Odense.

- De nye miljøregler er der mest for vores egen skyld. Det handler jo om sikkerhed for personalet, men det har altså gjort vores arbejde mere besværligt og mere langsommeligt, fordi vi skal følge de nye procedurer, fortæller Lars Frederiksen.

Ny er for eksempel reglen om, at en mekaniker kun må løfte ting på højst 20 kg. Der er kommet nye løfteværktøjer på værkstedet i den forbindelse. Og Lars Frederiksen må ind imellem tage sig i at gøre nogle ting på den "gamle måde", som tit er nemmere og hurtigere.

## I ilden ved gennemgangen

For nylig blev den endelige eksamen gennemført – en såkaldt audit. Og ved den lejlighed var det Lars Frederiksen, der blev udvalgt til at forklare og fremvise forskellige dele af det nye miljøsystem for auditøren.

# Arbejdspladsen

- Jeg havde for eksempel en sprayflaske stående på mit arbejdsbord, jeg skulle så forklare, om jeg skulle bruge maske, og hvor arbejdspladsanvisningen var placeret, og hvor de forskellige mapper til miljøsystemet stod henne, forklarer Lars Frederiksen.

Både han og hele værkstedet klarede testen, og de har nu fået certifikatet.

Der er mange ting at huske, synes han, men med en glimt i øjet fremhæver han også en positiv effekt:

- Vi får lov at være lidt mere i fred nu, hvor chaufførerne er gæster på værkstedet.

## Busserne gennemgås hver fjerde uge

Arbejdet på værkstedet er lagt i meget faste rammer. Hver bus indkaldes til service hver sjette uge, og Lars Frederiksen og han kolleger følger et helt fast skema for A-serviceeftersynet. Skemaet har ca. 50 punkter, og hver konstateret fejl noteres sammen med en beskrivelse af, hvad der er gjort, og hvem der har udført arbejdet.

To gange om året indkaldes busserne til større eftersyn. B-eftersynet er mere omfattende og C-eftersynet er det helt store udtræk.

- Til C-eftersynet én gang om året er det virkelig mange punkter. Der er to ekstra serviceskemaer ud over A-skemaet, siger Lars Frederiksen.

Der arbejder fire mekanikere, en smøremand, to lærlinge, en pladesmed og en såkaldt morgenstarter på værkstedet. Værkstedet servicerer Arrivas udkørsler i Assens, Bogense, Otterup og en del af busserne fra Nyborg. Et tilsvarende værksted i Svendborg servicerer udkørslerne i Faaborg, Svendborg og de øvrige busser fra Nyborg. Kørselsopgaverne er de regionale busruter på Fyn, bybustrafikken i Svendborg samt en del dubleringskørsel og skolekørsel. Morgenstarteren møder klokken 2 om natten og sørger for, at de busser, som har været til service dagen før, køres ud til udkørslerne og at de busser, som skal til service står klar ved porten klokken 6, når mekanikerne møder.

## Lars er dækmand

Hver af de fire mekanikere på busværkstedet i Odense har særlige ansvarsområder. For Lars Frederiksen er det dæk til busserne.





# Arbejdspladsen

- Dækkene er leasede hos Euromaster, og Arriva betaler pr. millimeter slidbane, vi forbruger. Derfor måler vi altid dækmønstrene ved service, fortæller han.

- Euromaster kommer og henter de slidte dæk til opskæring og eventuel regummiering. Hvis en bus punkterer på ruten, er det Falck, der henter et nyt dæk og fælg her på værkstedet og kører ud og skifter det, og kommer tilbage med det punkterede dæk.

Der står en hel container på pladsen ved værkstedet med nye busdæk.

- Det er mit job at sørge for, at der altid er de dæk til rådighed, vi skal bruge, siger Lars Frederiksen.



## **Kører ud til havarede busser**

Normalt transporteres havarede busser til værkstedet med Falck, men i andre tilfælde kører Lars og hans kolleger ud for at reparere busser ude på ruten – og der skal også ryddes op.

- For nylig var vi ude på pladsen ved Aarslev Station, hvor der var sprunget en servoslange på en bus, fortæller Lars Frederiksen.

- Der var olie overalt, og vi brugte godt nok meget kattegrus for at få samlet al olien op. Det er vigtigt at rydde ordentlig op efter den slags uheld, ellers vanker der store bøder til Arriva.

## **Sådan er jobbet som busmekaniker**

Lars Frederiksen er godt tilfreds med sit job som busmekaniker.

Magasinet Bus: *Er der noget opgaver du hellere vil lave end andre?*

- Jeg har den holdning, at jeg laver det, jeg får besked på, Der er selvfølgelig mange gentagelser, og det hele er som sagt meget skemalagt, så det er bare at følge skemaet. Det har jeg det udmærket med. Det vigtigste for mig er nok, at vi arbejder sammen som et team her på værkstedet med hver vores specialiteter og ansvarsområder, siger Lars Frederiksen.

Da Lars Frederiksen for mange år siden var i lære hos Scania var det en almindelig holdning hos mekanikerne at undgå at reparere busser, for de var mere besværlige end lastbiler. Den modvilje er Lars Frederiksen dog kommet over for mange år siden. Det er indtil videre blevet til 22 år med busser, busser og atter busser. Og han ser stadig glad ud.

## Nyt fra VBI Oktober 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 +4540359308 [lb@busimport.dk](mailto:lb@busimport.dk)  
Svend Pedersen +4540174791 [sp@busimport.dk](mailto:sp@busimport.dk)

### Salg Sjælland

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

### Udvalg af nye MB Sprintere Euro 6



Mercedes sprinter 313 cdi 3500 kg M1. lift 8 + 1	fra kr. 375.000. -
Mercedes sprinter 316 cdi 3500 kg R2. lift 8 + 1	fra kr. 385.000. -
Mercedes sprinter 313 cdi 3880 kg R3 lift 11+1	fra kr. 395.000. -
Mercedes sprinter 516 cdi 5000 kg R3L lift 20+1	fra kr. 485.000. -
Mercedes sprinter 516 cdi 5300 kg R3L forlænget 23+1	fra kr. 469.000. -

Vi bygger din nye mini bus efter dine ønsker og behov. Taxa – flexkørsel – syge transport – VIP. De anførte priser er standard opbygninger + moms

### Udvalg af brugte Mini Buser



4 stk. MB Sprinter 315 cdi R2 m1 / m2 lift årg. 06-08 pers. 5-11	fra kr. 55.000. -
5 stk. MB Sprinter 315 cdi R3 lift årg. 06-10 pers. 5-10	fra kr. 105.000. -
4 stk. MB Sprinter 511,515, 518 cdi R3L årg. 07 - 08 19 pers lift	fra kr. 175.000. -
3 stk. Iveco Daily årg. 07/09 fra km. 177.000 19+1 med lift	fra kr. 180.000. -

### Udvalg af brugte turistbuser

Irisbus Arway årg. 2010 km 350.000 pladser.54+1 wc, klima, køkken. Kr. 695.000. -  
Irisbus Arway årg. 2010 km 550.000 pladser.54+1 wc, klima, køkken Kr. 665.000. -  
Irisbus Arway årg. 2008 km 290.000 pladser.54+1 wc, klima, køkken. Kr. 595.000. -  
Irisbus Arway årg. 2008 km 258.000 pladser.54+1 lift klima, køkken Kr. 605.000. -  
MAN Lions Regio årg. 2010 km. 60.000 pl 55+1+1 wc, klima, køkken kr. 825.000. -  
Bova Futura årg.2012 km. 195.000 pl 55+1 wc, klima, køkken, lift til **Reserveret**  
Setra S 415 UL årg. 2008 km. 720.000 køkken klima lift til kørestole kr. 810.000. -



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

### Udvalg af nye IVECO BUSSE

IVECO BUS Lande vejs busser af type. Crossway i 12 meter, 2 døres.  
Motor: ny euro 6 tector 7, Gear: Voith automatisk, pladser 47/24  
IVECO BUS Lande vejs busser af type. Crossway i 13 meter, 2 døres.  
Motor ny euro 6 tector 7, Gear: Voith automatisk  
IVECO BUS Lande vejs busser af type. Crossway i 13 meter, 2 døres.  
Motor: ny euro 6 tector 7, Gear: Voith automatisk  
Bygget som X bus. F. eks. pladser 49 fremadvendt samt 4 lux klapsæder  
IVECO BUS Crossway LE Intercity 12 m Type HL2. Dør kombination 1 + 2  
Motor: Iveco Tector 7 Euro 6, Gear: Voith automatisk2  
IVECO BUS Crossway LE Intercity 13m Type HL3 Dør kombination. 1 + 2  
Motor: Iveco Tector 7 Euro 6, Gear: Voith automatic  
IVECO BUS Crossway LE 10,8m Type HL1 Dør kombination. 1 + 2  
Motor: Iveco Tector 7 Euro 6, Gear: Voith Automatic







## Iveco's Magelys kørte med prisen

Prisen som "International Bus & Coach of the Year", der blev uddelt af en juryen bestående af 22 fagjournalister på busområdet, blev givet til Iveco Magelys foran fem andre kandidater: Setra TopClass S516HDH, Neoplan Skyliner, Volvo B11R Sunsundegui SC7, Tamsa HD12 og VDL Futura FMD2-129/370. Vinderen blev udpeget i forlængelse af eventen "Coach Euro Test", som i år blev afholdt i Plovdiv, Bulgariens næststørste by, i juni

Juryen bag "Coach of the Year" fremhævede i sin begrundelse for at tildele Iveco Magelys prisen som International Coach of the Year 2016, at Magelys ikke var et nyt navn på turistbusmarkedet, men at juryen satte pris på Euro VI-versionen, der byder på en række fornyelser, der går videre end frontens 'Silver Smile' styling, der nu er et karakteristisk kendetegn for alle medlemmer af Iveco-familien. Juryen fremhævede, at Iveco havde fokuseret på effektivitet i udviklingen af Magelys, og juryen lagde vægt, hvordan dette kom til udtryk på en række måder, der har til formål at reducere de samlede ejeromkostninger. En væsentlig faktor ved valget af Magelys var forholdet mellem pris og kvalitet. Ifølge Juryens vurdering får man som kunde meget for pengene med denne bus, som ikke går på kompromis med specifikationen eller standarden af de anvendte materialer. Endvidere pegede juryen på, at der var tale om en bus, der kan anvendes til en række forskellige formål og som har en lang levetid.

- Vi er meget stolte over, at vores Magelys gik af med sejren og vandt hædersbevisningen "Coach of the Year 2016" efter omfattende testkørsler med deltagelse af stærke konkurrenter. Det viser, at vores bus er helt igennem attraktiv og i stand til at møde de kommende regionale og internationale ruter i Tyskland og Frankrig, siger Sylvain Blaise, der er chef for Iveco Bus.

Han siger videre, at trofæet vil blive præsenteret på Iveco Bus' stand på Busworld-udstillingen i Kortrijk, Belgien, som vil åbne sine døre for offentligheden mellem 16. og 21. oktober 2015.



# Iveco's Magelys må kunne betegnes som mageløs i 2016

Juryen bag uddelingen af prisen "International Coach of the Year 2016" valgte Iveco Magelys. Med prisen må man kunne tilladelse sig at kalde den for mageløs i det næste års tid. Iveco Magelys markerer sig på en række punkter - eksempelvis ved at leve op til Euro 6-normen udelukkende ved at benytte SCR-teknologi

Magelys er designet til at øge udsynet og skabe en god rejseoplevelse for passagererne i komfortable rammer. Sammenlignet med en traditionel turistbus giver standardpanelerne i glas på begge sider af taget eksempelvis en god panoramaudsigt.

Med sine to forskellige længder (12,2 m og 12,8 m) og to versioner (Magelys Line og Magelys Pro), opfylder Magelys-familien de mange behov hos busvirksomheder - både når det gælder turistikørsel og når det gælder rutekørsel. For at vise Magelys' fleksibilitet havde Iveco udstyret vinderen af den Internationale Coach of the Year 2016 i Bulgarien med alt det udstyr, der kræves til den voksende rutebusstrafik, som er opstået som følge af den tyske og nu også franske deregulering af regionale og internationale ruter i Europa.



Bussen var leveret i den mest udstyrede version - Magelys Pro - med følgende ekstraudstyr: kørestolslift med en særlig dør og et aftageligt bordarrangement, så chaufføren let kan få en handicappet passager om bord i bussen uden at skulle fjerne sæder, 46 Kiel lædersæder, toiletter, tre motoriserede LCD-skærme, tilslutning til WiFi, 220V- og USB-stik, GPS og videokamera.

På motorsiden anvender Magelys ikke EGR (Exhaust Gas Recirculation) til behandling af motorens udstødningsgasser, men alene SCR (Selective Catalytic Reduction). Iveco Cursor 9-motoren på 8,7 liter og yder 400 hk og har et drejningsmoment på 1.700 Nm ved 1.250 omdrejninger i minuttet. Den er tilpasset til den automatiserede gearkasse AS-Tronic fra ZF, der giver en komfortabel kørsel. Brændstofforbruget er reduceret med op til 10 procent sammenlignet med Euro V - blandt andet ved en 200 kg vægtreduktion og optimeret aerodynamik.

Magelys er rustbeskyttet med kataforese-behandling, der giver længere levetid, ligesom den er udstyret med alle de nyeste sikkerhedsfunktioner som LDWS og AEBS, og omfatter en selvbærende konstruktion, der opfylder overrulningstest-krav. Denne internationale norm sikrer, at bussens konstruktion forbliver sikker og beskytter passagererne i tilfælde af en vælteulykke.

Iveco Magelys bliver produceret i Annonay i Frankrig. Den sidste Iveco turistbus, der vandt titlen som International Coach of the Year, var EuroClass HD tilbage i 1995.



## Ledbusser med hybriddrift kører i fast rutefart

Midt i august fik Göteborg sine første højkapacitetsbusser med hybriddrift. Operatøren GS Buss AB har købt syv Volvo hybridledbusser som nu kører på stambuslinie 17, der er en af de mest trafikerede i Göteborg. De nye hybridbusser bruger cirka 30 procent mindre brændstof end konventionelle dieselbusser

Operatøren GS Buss AB har siden 2012 haft over 30 to-akslede Volvo-hybridbusser i trafik. De bliver nu suppleret med de syv nye hybrid-ledbusser, Aftalen om de syv nye busser omfatter også service, vedligeholdelse og reparationer.

- Vi har meget positive erfaringer med Volvo's hybridbusser. De kombinerer gode miljøegenskaber med en god totaløkonomi, er støjsvage, rene og bruger kun lidt brændstof. Desuden er de driftsikre og værdsatte af både chauffører og rejsende, siger Bernt-Erik Johansson, affärsenhetschef hos GS Buss.

### Høj kapacitet

For busser, der skal benyttes på linier med mange rejsende er kapaciteten af afgørende betydning. Volvos hybridledbusser i Göteborg har plads til cirka 140 passagerer.

# Materiel

- Med de nye busser har vi mulighed for at tage mange flere rejsende pr. tur. Samtidigt betyder det, at vi har kunnet øge turtætheden på linien, så der i myldretiden afgår en bus hver fjerde minut.

## 30 procent lavere brændstofforbrug

De nye ledbusser hos GS Buss AB er udstyret med samme gennemprøvede drivlinie, som busoperatørens to-akslede hybridbusser, hvor el-motorer og dieselmotorer kan anvendes sammen eller hver for sig. Energien, som opsamles ved motorbremsning lagres i bussens batteripakke og give strøm til el-motoren. Ved stoppesteder drives busserne frem af el-motoren uden motorstøj og udslip. Volvos hybridledbus bruger omkring 30 procent mindre brændstof end konventionelle dieselbusser, hvilket mindsker CO2-udslippet i samme takt. GS Buss AB har valgt at benytte biodiesel som mindsker klimabelastningen yderligere.

## 70 elektrificerede busser i Göteborg

Med de syv nye hybridledbusser findes der nu 74 elektrificerede Volvo-busser i trafikken i Göteborg. Her indgår også de tre helt eldrevne konceptbusser, som kører inden for rammerne af samarbejdet Electricity. Globalt har Volvo Busser hidtil solgt over 2.200 elektrificerede busser.

### Fakta om Volvo 7900 Ledbus Hybrid, Euro 6

- Tre-akslede 18 meter lange lavgulvsbusser
- Støjsvage og udslipfrie ved stoppesteder
- 30 procent lavere brændstofforbrug end tilsvarende dieselbusser
- 40-50 procent lavere udslip af NOx'er og partikler

Du kan automatisk få  
**Magasinet Bus**

hver gang det udkommer  
direkte i den indbakke

Klik [her](#) og skriv dig på vores mail-liste

Det er ganske uforpligtende  
og uden omkostninger



# Volvo er i stødet på busmessen

På den internationale busmessen - Busworld, der finder sted i den belgiske by Kortrijk tæt på den franske grænse midt i oktober, viser Volvo Busser blandt andet en Volvo 7900 Electric, der er koncernens første serieproducerede bybus, der er helt eldrevet

Volvo 7900 Electric kører støjsvagt og udslipfrit i byen. Den er omkring 80 procent mere energieffektiv, end tilsvarende dieseldrevne busser. Bussens batterier oplades dels ved at opsamle energi under opbremsning - dels via el-nettet, når bussen holder ved stoppestederne. En opladning via el-nettet tager mindre end seks minutter og rækker til cirka 10 kilometers kørsel.

Volvo 7900 Electric findes i en 12-meter version. Med lanceringen af Volvo 7900 Electric har Volvo Busser et omfattende program af elektrificerede bybusser. I programmet indgår ud over Volvo 7900 Electric også Volvo 7900 Hybrid (som også findes som ledbus) og Volvo 7900 Electric Hybrid. Totalt har Volvo solgt over 2200 elektrificerede busser, siden den første hybrid-bus blev introduceret i 2010.


*Volvo Busser præsenterer en elektrisk udgave af sin 7900-serie, som i en dieselelektrisk hybridudgave blev fanget på et hjørne i Hamburg tidligere på året.*



## Dynamisk styring er også til busser




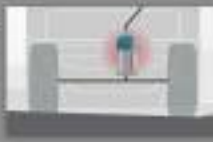
### VOLVO DYNAMIC STEERING

Volvo Lastvagnars nya progressiva servostyrning, Volvo Dynamic Steering, förbättrar lastbilens styrförmåga i alla typer av kör situationer. Systemet består av en precist styrd elektrisk motor, som har monterats på den hydrauliska styrenheten. Baserat på input från föraren och sensorer i lastbilen, kontrolleras motorn 2 000 gånger per sekund. Det skapar den precisa styrkänslan.



**Elektrisk motor**  
**Hydraulisk styrväxel**

#### VOLVO DYNAMIC STEERING HAR FYRA STORA FÖRDELAR:

- 1 Systemet minimerar den fysiska ansträngningen det innebär att styra vid låga hastigheter. 
- 2 Systemet förbättrar riktinstabilitet vid höga hastigheter. 
- 3 Systemet minskar effekten av störningar från vägbanan, som gropar och gropor. 
- 4 Systemet känner av och hjälper till att bevara utriktingsstabilitet. 

På den internationale bussmessen - Busworld, der finder sted i den belgiske by Kortrijk tæt på den franske grænse midt i oktober, viser Volvo Busser blandt andet busser med koncernens dynamiske styretøj - Dynamic Steering

Volvo-koncernen introducerer sit Dynamic Steering (VDS) på flere af sine turistbusmodeller. Systemet, der har været brugt på flere af Volvo's lastbiler siden 2013, forbedrer kørestabiliteten, komforten, sikkerheden og mindsker risikoen for, at chaufføren pådrager sig arbejds skader.

Volvo Dynamic Steering kompenserer automatisk for ujævnheder i vejen og eliminerer vibrationer og ratslag. Under kørsel med lav hastighed mindsker systemet trægheden i rattet med omkring 75 procent, hvilket chaufføren også vil opleve under bakning. Styringen forenkles også ved, at rattet automatisk begynder at gå tilbage, når chaufføren letter sit greb. Ved høje hastigheder holder bussen retningen stabilitet, selvom underlaget er dårligt.

Volvo fremhæver Dynamic Steering som en af de vigtigste innovationer i de seneste år.



## Busserne kan køre på andet end diesel

Svenske Scania, der er en del af VW-koncernen, viser et bredt udvalg af køretøjer, der kan køre på alternative brændstoftyper, når busmessen Busworld åbner i den belgiske by Kortrijk tæt på grænsen til Frankrig i dagene 16. til 21. oktober

Ifølge Scania er der tale om det bredeste udvalg af busser med alternative brændstoftyper til alle slags formål - fra tæt bytrafik til langturskørsel - konstrueret til en forbedret passageroplevelse, maksimal driftssikkerhed og minimal belastning af miljøet.

- Scania har gradvist øget sit udbud, og vi har styrket vores evne til at dække næsten alle behov på markedet, og - måske endnu mere vigtigt - vi kan levere busser til drift med alle tilgængelige brændstoftyper, siger Klas Dahlberg, som er Head of Buses and Coaches hos Scania.

- Scania kan hjælpe kunderne med at gøre en reel forskel i forhold til reduktion af CO<sub>2</sub>-emissionerne, understreger han forud for messen i Belgien.

### Spritbusser og biodiesel

Scania tilbyder busoperatører et bredeste udvalg af Euro 6-motorer, der kan køre på alternative brændstoftyper - bioethanol, biodiesel og biogas. Scania har over 30 års erfaring med bioethanol, der er den mest tilgængelige alterna-



tive brændstoftype i verden. Her kan Scania levere busser med et potentiale til en CO<sub>2</sub>-reduktion på op til 90 procent.

Scania har også busser på programmet, der kan også køre på biodiesel som eksempelvis HVO (BTL) og RME.

På busmessen i Kortrijk viser Scania et udvalg af sin modelrække - eksempelvis Scania Citywide. Med sin hybriddrivlinje, som også er certificeret til alternative brændstoftyper, er den tilpasset til kombineret drift i storbyer og forstæder med hastigheder på op til 100 km/t. Det giver kunderne mulighed for at investere i en CO<sub>2</sub>-besparende drift med en beregnet tilbagebetaling på lidt over fem år inklusive batteriudskiftninger i løbet af levetiden. Ved ren storbydrift er tilbagebetalingen ca. to år længere.

## Gas er mere end naturgas

Interessen for gas-brændstof-drift er kraftigt stigende over hele verden på grund af potentialet for omkostningsbesparelser, lavere CO<sub>2</sub>-emissioner og et lavere støjniveau. Flere og flere europæiske operatører vælger gasdrevne Scania busser med Euro 6-motor med præstationer, som er sammenlignelige med dieselmotorer. Da flere og flere byer indfører restriktioner, er naturgas og - hvor den er tilgængelig - biogas et konkurrencedygtigt alternativ.

Når det gælder langtursbusser, har Scania sin Scania Touring 450 hk SCR med på messen. Med nye køreprogrammer til Scania Opticruise og Active Prediction, der kan tage se, hvornår det går opad eller nedad bakke og tilpasse kørslen efter det, er Scania førende inden for optimering af brændstofforbruget.

- Hos Scania ser vi frem til gavnlige samtaler med operatørerne i Kortrijk. Sørg for at besøge vores stand, for vi medbringer nogle fantastiske nyheder, siger Klas Dahlberg.

## Scania har gearet busproduktionen i Indien op

Scania har siden 2013 produceret busser i byen Narasapura i den indiske delstat Karnatakaden. Scania har ind til nu investeret tæt på 400 millioner kroner i produktionen i Narasapura, som nu er sat op i et højere gear

De busser, der bliver produceret på anlægget i Indien vil i fremtiden også blive eksporteret til andre markeder i regionen - og på længere sigt også til den øvrige verden.

Scania's industrielle virksomhed i Narasapura, 40 km øst for Bangalore, omfatter slutmontering af lastbil- og buschassis samt opbygning og udrustning af komplette vogntog. Produktionen af helbyggede langtursbusser har været i gang et stykke tid, mens produktionen af bybusser går i gang om kort tid. De første busser produceret i Narasapura skal leveres ved årsskiftet. I Narasapura har Scania også sit indiske hovedkontor, ligesom et serviceværksted og et centrallager for reservedele.

Produktionsanlægget, hvor der arbejder 600 mand, er i dag dimensioneret til en årlig produktion på 2.500 lastbiler og 1.000 busser. Scania regner med at fordoble kapaciteten og at ansætte yderligere 200 medarbejdere frem til 2017.

Scania har været i Indien siden 2007, hvor den svenske koncern indledte et samarbejde med Larsen & Toubro. I 2011 etablerede Scania det indiske selskab Scania Commercial Vehicles India med det formål at øge sin tilstedeværelse i på det indiske marked for lastbiler og busser. Etableringen i Narasapura blev indledt for omkring to år siden.

## Transportens Dag: Transportministeren vil have vækst i balance

Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt (V) var klar i mødet, da han på Dansk Industris "Transportens Dag" fornylig fremlagde V-Regeringens bud på den fremtidige politik på transportområdet i Danmark

Af Mikael Friis

- Vi vil have vækst i balance. Der skal være balance i investeringerne mellem de forskellige transportformer, og her er det værd at notere, at 80 procent af al transport foregår på landevejene, fastslog transportministeren.

- Der skal også være geografiske balance i infrastruktur-investeringerne i Danmark, og det vil vi holde nidkært fokus på, tilføjede han.

Transportministerens udmeldinger kom foran et rekordstort publikum i Industriens Hus, hvor næsten 250 repræsentanter fra interesseorganisationer, private og offentlige virksomheder, Christiansborg med flere mødtes for at lytte til oplæg om alt fra, hvad holdbarhed for vækst over brug af sociale medier og deleøkonomi til vækst gennem kundefokus vil betyde for udviklingen i transportsektoren de kommende år.



- Investeringer giver vækst og udvikling, og det fører igen til øget velstand. Sådan hænger tingene sammen for mig, og det gælder også for investeringer i infrastruktur på transportområdet, sagde Hans Christian Schmidt og fortsatte:  
- Der skal skabes arbejdspladser, men det skal ske inden for den økonomiske virkelighed, der i dag. Det er jo ingen hemmelighed, at Venstre-regeringen er en meget smal en af slagsen, så vi må prioritere og finde samarbejdspartnere for at få vores politik igennem.

Blandt de områder, hvor V-Regeringen især ville sætte ind på transportområdet er cabotage-problematikken, hvor slaget ifølge Hans Christian Schmidt skal slås i EU og ikke gennem særlovgivning i Danmark. Det samme gælder for fortolkning og håndtering af køre-/hviletidsbestemmelserne, som han gerne ser taget op til diskussion i EU-regi. Og apropos EU, så vil transportministeren også give den over-implementering af EU-regler, som ifølge ham har hersket i Danmark i de senere år til skade for den danske konkurrenceevne, et grundigt serviceeftersyn.

- Når det gælder Femern-forbindelsen må vi erkende, at der kan komme til at gå længere tid, end vi ønsker fra danske side. Miljøgodkendelser sker bare i et langsommere tempo i Tyskland end i Danmark, men jeg både håber og tror, at Femern-forbindelsen kommer. Måske skal vi frem til 2017, før tyskerne er klar til at gå i gang, men så er vi også klar, sagde Hans Christian Schmidt.

Også en revision af havneloven samt implementering af en overordnet dansk luftfartsstrategi er på V-Regeringens tapet, lige som smertensbarnet Rejsekortets fremtid skal fastlægges i regeringens handlingsplan for transportområdet i de kommende år.

- Siden Statsrevisorerne udtalte deres endog meget skarpe kritik af trafikselskabernes håndtering af Rejsekortet har jeg indkaldt både trafikselskaberne, DSB og øvrige interessenter samt de politiske ordførere til en snak, og jeg forventer, at vi har en afklaringen inden for nogle uger, sagde transportministeren.

## Transportens Dag: Politikerne siger ja tak til samarbejde om transportinvesteringer - lige indtil pengene skal findes

Hvis mulighederne for et bredt samarbejde omkring transportbranchens rammevilkår og udvikling i de kommende år skal vurderes på udmeldingerne fra Socialdemokraternes transportordfører Rasmus Prehn og Venstres Kristian Pihl Lorentzen på Transportens Dag, ser det rigtig godt ud. Men når pengene skal findes, ser det mindre positivt ud

**Af Mikael Friis**

De to transportordførere var inviteret til Transportens Dag for at give deres politiske bud på, hvordan de hver især vil styrke transportsektoren både ad landevej, på skinner, til vands og i luften. På mange punkter var der nemlig overraskende stor enighed, ikke mindst når det gælder behovet for langsigtet planlægning omkring de største infrastrukturprojekter med tidshorisonter på 15-20 år.



# Transportpolitik

- I Socialdemokratiet vil vi gerne være med til langsigtet planlægning med brede forlig omkring blandt andet Femern, elektrificering af jernbanenettet, Togfonden og en luftfartsstrategi. Det er usmart, at vi har vænnet os til kun at planlægge én regeringsperiode frem ad gangen, sagde Rasmus Prehn.

- Enig, regeringen er gerne med på brede forlig omkring de store infrastrukturprojekter. Øget mobilitet er til gavn for både udvikling og vækst, og også de private virksomheder har brug for langsigtede planer, så de får mulighed for at investere og få en rimelig lang afskrivningsperiode, svarede Kristian Pihl Lorentzen.

Således enige om, at langsigtet planlægning og brede forlig omkring store infrastrukturprojekter er til gavn for alle, viste uenighederne sig dog hurtigt. For hvor skal pengene komme fra.

- Som alle nye regeringer har Venstre-regeringen også foretaget et kasseeftersyn efter den tidligere regering. Vi må desværre konstatere, at der slet ikke er de penge i kassen, som den tidligere regering havde lovet. Derfor er der dømt smalhals for yderligere investeringer i de kommende år, sagde Kristian Pihl Lorentzen og fortsatte:

- Og så er der Togfonden, hvor der forsigtigt skønnet mangler 9 ud af de 28,5 mia. kr., som den tidligere regering hævdede, at de kunne anvise.

Togfonden blev etableret af i den forrige regeringsperiode uden støtte fra Venstre.

- Vi tror, at man ved fornuftig planlægning og prioritering kan nå meget langt. Problemet er, at den nye regering her i starten af deres regeringsperiode gør tingene værre end de er for så at komme på banen med nogle skattelettelser, når vi kommer tættere på næste valg, svarede Rasmus Prehn.

Heller ikke på den grønne omstilling og behovet for at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen fra blandt andet transportsektoren kunne de to transportordførere enes om indsats og tidsperspektiv.

- Vi ønsker grøn omstilling så hurtigt som muligt. Det kan blandt andet ske gennem en styrkelse af den kollektive trafik, så vi kan leve op til EU's mål om 40 procent reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet inden 2030, foreslog Rasmus Prehn.

- Venstre-regeringen har naturligvis ambitioner om en grøn omstilling, men vi skal passe på, at vi ikke bliver overambitiøse. Det bliver alt for dyrt, hvis vi bliver overambitiøse, så derfor har vi foreslået initiativer, der giver 37 procent CO<sub>2</sub>-reduktion. Det kan gøres på en meget mere økonomisk forsvarlig måde, og vi vil samtidig ligge langt foran mange andre EU-lande, replicerede Kristian Pihl Lorentzen.

Og således bød Transportens Dag heller ikke denne gang på store politiske gennembrud om transportbranchens rammevilkår og udvikling i de kommende år.



Transportens Dag:

## En gennemarbejdet forretningsplan er vejen til vækst - uanset branche

På Transportens Dag hos Dansk Industri fornylig gav professor i markedsstrategi og forretningsudvikling på CBS, Thomas Ritter, de næsten 250 deltagere en hurtig lektion i vejen til vækst gennem kundefokus

Af Mikael Friis

- En gennemarbejdet forretningsmodel er fundamentet for vækst. Grundlaget for forretningsplanen skal være et præcist kendskab til kundernes behov, til virksomhedens produkter eller serviceydelser, en seriøs og gennemarbejdet salgsindsats samt kortlægning af virksomhedens kompetencer. Så er det muligt at skille sig ud fra konkurrenterne og opnå vækst og dermed succes, fastslog Thomas Ritter.

- Og så er det vigtigt, at man som virksomhed - også i transportbranchen - har modet til at fravælge dårlige kunder. En dygtig sælger skal kunne komme hjem til chefen og glædestrålende meddele, at han i dag har besøgt nogle kunder og fravalgt at sælge noget til dem, fordi det ikke er muligt at tjene penge på dem, sagde han og citerede Simon Spies for at have sagt:

- Det sværeste ved at gøre gode forretninger er at undgå at gøre de dårlige.



For at kunne vælge mellem gode og dårlige kunder skal virksomhederne investere i både kundeforståelse og -segmentering.

- Hvis man ikke kender kundernes behov, kan man ikke tilbyde dem de rigtige produkter. Og hvis man ikke segmenterer sine kunder, kan man ikke vælge de rigtige kunder at fokusere på, fastslog Thomas Ritter.

## MAN fik bæredygtig udmærkelse

Forbedrede resultater sikrede den tyske MAN-koncern en plads i Dow Jones Sustainability World og Europe Index. Dermed er MAN også i 2015 med på en verdensliste over de virksomheder, der er de mest bæredygtige

MAN har opnået forbedringer i alle tre hovedkategorier: økonomi (+4 point), miljø (+5 point) og sociale faktorer (+8 point). Sammenlignet med året før har selskabet i alt scoret yderligere 5 point, hvilket giver et samlet pointantal på 85 af 100 mulige. Dermed er MAN fortsat det eneste tyske firma i sektoren „Machinery and Electrical Equipment“, der er repræsenteret på listen. Koncernen har opnået de største forbedringer på områderne „Talent Attraction“ (+20), „Human Resources Development“ (+17), „Customer Relationship Management“ (+16) og „Supply Chain Management“ (+12).



Over 100 selskaber i maskinbranchen blev bedømt på områderne økonomisk, økologisk og social bæredygtighed. DJSI er den vigtigste indikator for finansielle investorer, når det drejer sig om udviklingen i de virksomheder, der drives på den mest bæredygtige måde.

- Vores strategi for Corporate Responsibility for en bæredygtig fremtid betaler sig, siger Josef Schelchshorn, der er direktør for Human Resources hos MAN SE.

- Udmærkelse skyldes især vores medarbejdere verden over, der har gjort MAN til en af de mest bæredygtige virksomheder, siger han videre.

MAN er en af verdens førende producenter af erhvervskøretøjer. MAN Truck & Bus Danmark A/S er et datterselskab i MAN-koncernen og en del af VW Group.



## Københavnske busser får filtre på

288 ældre busser, der kører for trafikselskabet Movia i København, vil inden marts næste år, få monteret et røgrensningssystem, der fjerner 95 procent af forureningen fra busserne. Miljø- og fødevareminister Eva Kjer Hansen (V) var fornylig med til at skrue første rensesystem på en ældre bus, der kører på linie 6A. Når alle de ældre busser har fået monteret et røgrensningssystem, vil busserne i Hovedstaden forurene mindre

Miljø- og fødevareminister Eva Kjer Hansen vil sammen med Københavns overborgmester Frank Jensen (S) og Frederiksbergs borgmester Jørgen Glenthøj (K) skrue det første rensesystem på en bus, der kører på linie 6A. Rensesystemet fjerner skadelige stoffer fra bussernes udstødning.

- Det er godt, at vi nu får fjernet 95 procent af luftforureningen fra busserne. Det er et initiativ, der virker, og som følges op af blandt andet indsatsen for at nedsætte forureningen fra brændeovne og skibstrafik, så luften i hovedstaden og resten af Danmark bliver endnu renere, siger miljø- og fødevareminister Eva Kjer Hansen.

Inden marts 2016 skal en række af Movia's busser, der kører på de mest forurenede strækninger i Hovedstaden, udstyres med de nye rensesystemer, der vil fjerne 95 procent af forureningen fra busserne.

Der er i alt afsat 84 millioner kroner til at installere rensesystemerne på busserne i København. Heraf kommer 74 millioner kroner fra Miljø- og Fødevareministeriet, 9 millioner kroner fra Københavns Kommune og 1 millioner kroner fra Frederiksberg Kommune.

- Ved at sætte rensesystemer på 288 busser kan vi reducere luftforureningen i København med det, der i dag svarer til osen fra de 15-20 procent mest svinende personbiler og varevogne. Det er noget, der kan mærkes. Blandt andet reducerer vi nogle af de mest alvorlige kilder, vi har til kræft- og luftvejssygdomme hos københavnere, siger Frank Jensen overborgmester i Københavns Kommune.

- Frederiksberg lægger stor vægt på miljøvenlige tiltag, og vi arbejder kontinuerligt for at skabe en grøn og bæredygtig by, hvor borgerne trives. Derfor er det naturligt, at vi er en del af dette projekt, som forhåbentlig vil bidrage til at gøre hovedstaden endnu rarere at færdes i, siger borgmester i Frederiksberg Kommune Jørgen Glenthøj.

- Movia arbejder målrettet for at sikre en grønnere kollektiv trafik. Med dette initiativ får vi opfyldt et væsentligt miljømål, og får samtidig sat et godt eksempel for effektive samarbejder mellem offentlige og private aktører, siger administrerende direktør i Movia Dorthe Nøhr Pedersen.

Der er i alt afsat 149 millioner kroner til at bekæmpe luftforurening i Danmark over de næste tre år. Indsatserne er rettet mod de tre vigtigste danske kilder til luftforurening - vejtrafik, skibe og brændeovne.

### Fakta

Rensesystemerne, der består af dels SCR-katalysatorer og dels partikelfiltre, erstatter det eksisterende udstødningsystem i busserne. Systemerne skal rense gassen for sundhedsskadelige NOx og sodpartikler.

Det er den danske Green Tech virksomhed Amminex, der har leveret systemerne.

Rensesystemerne bliver installeret på busser, der kører på de særligt forurenede vejstrækninger i København - eksempelvis 1A, 2A og 6A



## Serviceværksted i Ishøj skal eftermontere rensesystemer på 288 busser

Den danske Green Tech virksomhed Amminex har valgt Scania til at eftermontere nye rensesystemer på 288 ældre busser, der kører for trafikelskabet Movia. Rensesystemerne vil fremover fjerne 95 procent af forureningen fra de 288 busser i hovedstadsområdet. Det første rensesystem blev for nylig monteret ved en ceremoni hos Scania i Ishøj

Opgraderingen af de 288 busser sker med en betydelig støtte fra Staten og med mindre bidrag fra Københavns og Frederiksberg Kommuner. Med opgraderingen med rensesystemerne, der består af filtre og SCR-katalysatorer bliver der skåret markant ned på NOx-udslip og partikelforurening i bymiljøet. Rensesystemerne eftermonteres på en række ældre Movia's busser, som kører på de mest forurenede strækninger i Hovedstaden - og eftermonteringen kommer ti at foregå hos Scania i Ishøj.

Det første rensesystem blev symbolsk monteret af miljø- og fødevarerminister Eva Kjer Hansen (V), Københavns overborgmester Frank Jensen (S) og Frederiksbergs borgmester Jørgen Glenthøj (K) på en bus på linie 6A.

- Vi er stolte af, at Amminex har valgt Scania til at montere de nye rensesystemer på mere end 200 busser, siger servicedirektør hos Scania Allan Kiby og fortsætter:

- Scania arbejder målrettet for at sikre et grønnere miljø, og samarbejdet omkring Amminex's emissionsløsning er helt i tråd med vores fokus på at opnå de vigtige miljømål.

## Fakta om rensesystemerne

- Rensesystemerne, der består af dels SCR-katalysatorer og dels partikelfiltre, erstatter det eksisterende udstødningssystem og indbygges ved motoren i busserne. Systemerne skal rense gassen for sundhedsskadelige NOx'er og sodpartikler
- Det er den danske Green Tech virksomhed Amminex, der leverer systemerne og det additiv, der benyttes i katalysatoren
- Rensesystemerne bliver installeret på busser, der kører på de særligt forurenede vejstrækninger i København - eksempelvis 1A, 2A og 6A
- Der er i alt afsat 84 millioner kroner til at installere rensesystemerne på busserne i København. Heraf kommer 74 millioner kroner fra Miljø- og Fødevareministeriet, 9 millioner kroner fra Københavns Kommune og 1 million kroner fra Frederiksberg Kommune

## Anderledes SCR-teknik giver renere luft

Mange års test og demonstrationer af, hvordan ny teknologi kan sænke udledningen af giftige NOx gasser fra dieselmotorer i bymiljøer, bærer frugt i form af et kommercielt gennembrud for den danske virksomhed Amminex. Det er realiteten, efter at virksomheden har indgået en kontrakt med trafikelskabet Movia, hvor en række af Københavns bybusser skal opgraderes med teknologi, der vil skabe et renere luftmiljø i byen. Staten støtter sammen med Københavns og Frederiksberg Kommuner et projekt, hvor omkring 300 bybusser får monteret en teknologisk opgradering, der begrænser udledningen af skadelige NOx-forbindelser og partikler i bymiljøet. I dag medfører udledningerne sundhedsproblemer hos borgere i visse dele af byen. Derfor blev det besluttet, at opgradere busserne fra deres nuværende og ældre Euro-norm den nyeste Euro 6-norm

Amminex er i samarbejde med lokale partnere i Danmark og det britiske selskab EminoX, blevet valgt til at gennemføre opgraderingen, som vil bestå i en komplet installation af et katalytisk baseret SCR-system, som sammen med Amminex' ASDS-teknologi effektivt reducerer udledningen af skadelige NOx-gasser. Dermed vil busserne ikke bare leve op til den seneste Euro 6-norm, men også en mere krævende version kaldet RDE (Real Driving Emissions), som ventes indført i fremtiden. Denne kommende standard tager mere præcist højde for de faktiske driftsforhold som busserne er udsat for, når de kører i byen.

## Teknologi kampen

Amminex' ASDS-teknologi gør det muligt at udnytte det fulde potentiale af SCR-katalysatorer ved at lagre og indsprøjte ammoniak (NH<sub>3</sub>) i gasform i udstødningssystemet fra en særligt designet beholder. Ammoniakken går i forbindelse med NOx'erne i udstødningssystemet og omdanner de skadelige forbindelser til vand og kvælstof, som i forvejen udgør den største del af den atmosfæriske luft.

Det medfører en meget effektiv reduktion af NOx'er og fungerer uafhængigt af de køreforhold, der er til stede, hvilket har en række fordele - især i kolde klimazoner, hvor busser kører langsomt i tæt bebyggede og trafikerede områder og dermed kører med lave udstødningstemperaturer. Desuden medfører teknologien hverken en dårligere brændstoføkonomi eller et større CO<sub>2</sub>-udslip.



Amminex vandt opgaven, der har været i EU-udbud, i konkurrence med andre teknologier - blandt andet den kendte NOx-reduktionsteknologi med SCR-katalysatorer, der bruger AdBlue - en syntetisk fremstillet ureaopløsning - til efterbehandling af udstødningsgassen. Denne teknologi har tidligere være brugt på nogle af busserne, men har en række kendte begrænsninger. Ved lave udstødningstemperaturer, når busserne kører igennem byen, sker der for eksempel ingen eller meget begrænset reduktion af NOx-gasser.

- De busser, vi allerede har opgraderet og sat i drift, fungerer allesammen upåklageligt, og vi tror på at Amminex ASDS-teknologien har potentialet til at sætte helt nye standarder for NOx-reduktion globalt, siger Tue Johannessen, der er teknisk direktør og medstifter af Amminex.

- Vi er stolte af vores ASDS-teknologi og den forskel, vi kan gøre for at forbedre luftkvaliteten for alle borgere i København. I øjeblikket undersøger vi lignende opgraderingsprojekter i andre storbyer rundt om i verden. Sammen med en af vores ejere, Faurecia, ser vi for eksempel på, hvordan vi kan få bedre fodfæste på de lokale bus og lastbil-markeder i de store byer i Asien og Kina, så det er meget spændende tider i Amminex lige nu, siger Annika Isaksson, der er administrerende direktør i Amminex.



Installeringen af den nye teknologi er startet og forventes ifølge den nuværende plan afsluttet i marts 2016. De busser, der opgraderes, vil blive meget lette at spotte for københavnere, da Movia sætter synlige klistermærker på dem for at gøre opmærksomhed på den positive forandring. Projektet er et samarbejde mellem Movia, Miljøministeriet, Miljøstyrelsen, Trafikstyrelsen, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune samt Anchersen Rute ApS, Arriva Danmark A/S og Nobina Danmark A/S.

## Fakta om Amminex

- Amminex Emissions Technology A/S er et dansk clean-tech selskab. Det primære produkt er NOx reduktionsteknologien ASDS, der er i stand til at lagre og dosere ammoniak i udstødningssystemet på dieselkøretøjer. I systemet er ammoniakken bundet i et fast stof kaldet AdAmmine, der reducerer udledningen af skadelige NOx-gasser markant fra busser, lastbiler og dieselmotorer.
- Sammenholdt med konventionelle NOx-teknologier sætter ASDS nye standarder. Teknologien gør det eksempelvis muligt at leve op til de grænseværdier, der findes i den fremtidige emissions standard Euro VI for RDE (Real Driving Emissions). Amminex har hovedsæde i Søborg tæt på København og ejer en større produktionsfacilitet i Nyborg.
- Ejerkredsen bag Amminex er Faurecia, SEED Capital Denmark og Nordea-fonden.

## Teknik- og miljøborgmester stiller krav om renere luft til københavnernes

Teknik- og miljøborgmester Morten Kabell (EL) vil have den nye miljøminister til at gøre mere for at sikre ren luft til københavnernes. Udmeldingen kommer på en dag, hvor ministeren sammen med Københavns overborgmester Frank Jensen (S) og Frederiksbergs borgmester Jørgen Glenthøj (K) er med til at skrue det første røgrensningssystem på i alt 288 ældre københavnske dieselbusser, der kører for trafikskabet Movia. Morten Kabell vil have V-Regeringen til at skærpe kursen over for andre ældre dieseldrevne biler

Det er godt, men efter Morten Kabell's opfattelse ikke godt nok til at sikre ren luft til københavnernes. Han vil have regeringen til at skærpe kursen overfor ældre dieselbiler.

- Hvert år dør over 500 københavnere for tidligt på grund af luftforurening, mens mange tusinde bliver syge. Det går ud over den enkelte københavners livskvalitet, mens samfundet lider store økonomiske tab på grund af udgifter til sundhedsvæsenet og tabt arbejdsfortjeneste. Den nye minister burde sætte alle sejl til for at sikre københavnernes sundhed. Og her er skærpede ren luft zoner et af de mest effektive redskaber, siger teknik- og miljøborgmester Morten Kabell (EL).

Han peger på, at København i dag ikke lever op til EU's grænseværdier for luftforurening, hvilket ifølge borgmesteren er regeringens ansvar. Den tidligere SR-Regering ville løse problemet ved at flytte Københavns eneste målestation længere væk fra trafikken. Teknik- og miljøborgmester Morten Kabell lover den nye miljøminister Eva Kjer Hansen kamp til stregen, hvis hun også vil måle forureningen et sted med mindre biltrafik.

- Den nye miljøminister bør lægge klart afstand til sin forgængers hokus pokus politik med at flytte målestationen længere væk fra trafikken og den luft, som tusinde københavnske cyklister og fodgængere rent faktisk indånder på deres daglige vej gennem byen. Regeringsgrundlaget slår fast, at de miljøpolitiske mål skal opnås på den samfundsøkonomiske mest effektive måde. Der er solid dokumentation for, at netop en skærpelse af ren luft zonerne har en samfundsøkonomisk gevinst på 360 millioner kroner. Det bør ministeren lytte til og handle på, siger Morten Kabell.

### Brændeovne bidrager mindre

DCE Nationalt Center for Miljø og Energi fremlagde i denne uge nye beregninger af luftforureningen i København. Tallene viser, at brændeovne bidrager væsentligt mindre til luftforureningen i København, og dermed er trafikken tilbage som den store udfordring, når det gælder luftforurening med sundhedsskadelige partikler og NOx.

Det skønnes, at der i dag kører over 12.000 gamle person- og varebiler, der bidrager uforholdsmæssigt meget til luftforureningen i København. Beregninger foretaget for Københavns Kommune, Miljøstyrelsen og Miljøministeriet viser, at den samfundsøkonomiske gevinst ved at få de mest forurenende biler væk fra vejene ved hjælp af ren luft zoner er på 360 millioner kroner.

# Dansk virksomhed har en løsning på udstødningen

Den danske virksomhed Amminex, der har vundet opgaven med at opdatere 288 ældre busser, der kører for trafikkselskabet Movia, benytter en ny teknologi. Med opgaven med de 288 busser overhaler Amminex de konkurrerende teknologier og kan se frem til et kommercielt gennembrud. Amminex' teknologi er skabt på baggrund af flere års test og demonstrationer af, hvordan ny teknologi kan sænke udledningen af skadelige NOx'er fra dieselmotorer i bymiljøer

Amminex har i samarbejde med lokale partnere i Danmark og britiske EminoX fået opgaven med at opgradere de 288 ældre busser. Opgraderingen af busserne, der lever op til Euro 3, Euro 4, Euro 5 og EEV-normerne, består af en komplet installation af et katalytisk baseret SCRT-system, der sammen med Amminex' ASDS-teknologi effektivt reducerer udledningen af NOx'er fra bussernes udstødning. Når busserne er blevet opgraderet, vil de ikke alene leve op til Euro 6-standarden, men også en mere krævende version kaldet RDE (Real Driving Emissions), som ventes indført i fremtiden. Denne standard tager mere præcist højde for de faktiske driftsforhold som busserne er udsat for, når de kører i trafikken.

## Teknologisk kamp

Amminex' ASDS-teknologi gør det muligt at udnytte det fulde potentiale i en SCR-katalysator ved at lagre og indsprøjte ammoniak (NH<sub>3</sub>) i gas-form i udstødningssystemet fra en særligt designet beholder. Ammoniakken går i forbindelse med NOx'erne i udstødningssystemet og omdanner de skadelige forbindelser til kvælstof og vand. Kvælstof, N<sub>2</sub>, udgør størstedelen af den luft, vi indånder.

Systemet med gasformig ammoniak medfører en effektiv reduktion af NOx og fungerer uafhængigt af de køreforhold, der er til stede, hvilket har en række fordele - især i kolde klimazoner og ved lave udstødningstemperaturer, som er typisk for busser, der færdes langsomt i tæt bebyggede og trafikerede områder. Desuden medfører teknologien hverken en dårligere brændstoføkonomi eller større CO<sub>2</sub>-udslip.

Amminex vandt opgaven med at opgradere de ældre Movia-busser i konkurrence med andre teknologier - eksempelvis den kendte SCR-teknologi, der bruger AdBlue - en syntetisk fremstillet ureaopløsning - til efterbehandling af udstødningssystemet. Denne teknologi har tidligere været brugt på nogle af busserne, men har en række kendte begrænsninger. Ved lave udstødningstemperaturer, når busserne kører igennem byen, sker der eksempelvis ingen eller meget begrænset reduktion af NOx-udslippet.

- De busser, vi allerede har opgraderet og sat i drift, fungerer allesammen upåklageligt. Vi tror på, at Amminex ASDS-teknologien har potentialet til at sætte helt nye standarder for NOx-reduktion globalt, siger Tue Johannessen, Teknisk Direktør og medstifter af Amminex.

- Vi er stolte af vores ASDS-teknologi og den forskel, vi kan gøre for at forbedre luftkvaliteten for alle borgere i København. I øjeblikket undersøger vi lignende opgraderingsprojekter i andre storbyer rundt om i verden. Sammen med



en af vores ejere, Faurecia, ser vi for eksempel på, hvordan vi kan få bedre fodfæste på de lokale bus og lastbilmarkeder i de store byer i Asien og Kina, så det er meget spændende tider i Amminex lige nu, siger Annika Isaksson, der er administrerende direktør i Amminex.

Installeringen af den nye teknologi er i gang hos Scania i Ishøj og forventes afsluttet i marts næste år. De busser, der opgraderes, vil blive lette at spotte, hvor de kører, da Movia sætter synlige klistermærker på dem for at gøre opmærksomhed på den positive forandring.

Projektet er et samarbejde mellem Movia, Miljøministeriet, Miljøstyrelsen, Trafikstyrelsen, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune samt Anchersen Rute ApS, Arriva Danmark A/S og Nobina Danmark A/S.

**AMMINEX**  
Bike Technology - Clean Air

Home Technology Products Engineering R&D About

ASDS™ for retrofit

ASDS™ - Retrofit

In addition to the environmental benefits through superior De NOx performance, operating cost savings and reduced CO2 footprint, ASDS™ enables a number of Customer specific advantages.

The real-life advantages and fleet operators ASDS™ enables:

- Emissional upgrade to Euro VI/EC6-620™ replacing liquid based system – either with original SCR catalyst or new exhaust system
- System reliability - Diesel's problems with liquid systems are resolved
- Reduced CapEx - full your existing fleet longer after up ASDS™ upgrade
- Reduced operating cost - uptime, fuel & maintenance

ASDS™ - DME  
ASDS™ - Power  
AdAmminex™  
Cell infrastructure  
Core components

**Non-conforming vehicles**  
**From Euro V to Euro VI RDE through Amminex upgrade**

- ASDS™
- SCR catalyst
- Particulate filter
- 95% NO<sub>x</sub> reduction
- State-of-the-art
- No fuel/CO<sub>2</sub> penalty

**Non-conforming vehicles**  
**Amminex cure for Euro V RDE**

- ASDS™
- 80% NO<sub>x</sub> reduction
- Low cost and simple

## Fakta om Amminex

Amminex Emissions Technology A/S er et dansk clean-tech selskab. Det primære produkt er NOx reduktionsteknologien ASDS, der er i stand til at lagre og dosere ammoniak i udstødningssystemet på dieselmotorer. I systemet er ammoniakken, der er bundet i et fast stof kaldet AdAmminex, og som reducerer udledningen af skadelige NOx gasser markant fra busser, lastbiler og dieselmotorer.

Sammenholdt med konventionelle NOx teknologier sætter ASDS nye standarder. Teknologien gør det eksempelvis muligt at imødekomme de grænseværdier, der findes i den fremtidige emissionsstandard Euro 6 for RDE (Real Driving Emissions). Amminex har hovedsæde i Søborg tæt på København og ejer et større produktionsanlæg i Nyborg.

Ejerkredsen bag Amminex er Faurecia, SEED Capital Denmark og Nordea-fonden.



## Første oktober træder nye energi- og miljøkrav til taxier og limousiner i kraft

Trafik- og Byggestyrelsen har udstedt en revideret udgave af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav. Det betyder blandt andet skærpede krav til taxaer. Bekendtgørelsen træder i kraft 1. oktober

Med den nye bekendtgørelse indfører Trafik- og Byggestyrelsen en række skærpede krav til blandt andet følgende køretøjer:

- Diesebiler med plads til otte-ni personer skal kunne køre minimum 14,1 km/l svarende til energiklasse D
- Diesellimousiner med plads til op til fem personer skal kunne køre minimum 17,3 km/l svarende til energiklasse B
- Diesellimousiner med plads til seks-syv personer skal kunne køre minimum 14,1 km/l svarende til energiklasse D

Derudover bliver der i bekendtgørelsen stillet krav om, at alle biler, som bekendtgørelsen berører, skal opfylde Euro-norm 6.

Bekendtgørelsen berører biler, der anvendes til taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller til kørsel på grundlag af tilladelse til offentlig servicetrafik.

Siden bekendtgørelsen blev indført i 2009 er kravene til bilernes energi- og miljøegenskaber løbende blevet skærpet. Trafik- og Byggestyrelsen analyserer årligt udbuddet af relevante bilmodeller på markedet og vurderer på baggrund af denne analyse, hvorvidt energi- og miljøkravene kan skærpes.

Den nye bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier er Bekendtgørelse nr. 1085 af 11. september 2015.

## El-biler skal kunne parkere billigere

V-Regeringen vil åbne for, at kommunerne kan tilbyde el-bilister billigere parkering - op mod 5.000 kroner årligt. Helt gratis vil V-Regeringen dog ikke tillade, da el-drift ikke altid er CO2-neutral

Ifølge dr.dk oplyser transportminister Hans Christian Schmidt (V), at V-Regeringen med en ny bekendtgørelse vil give kommunerne mulighed for at sænke priserne på parkering for el-biler.

- Det er selvfølgelig mange penge. Men vi synes også, der er rimeligt overfor de kommuner, der vil gøre noget for el-bilerne, som sparer samfundet for miljøbelastning, siger transportministeren ifølge dr.dk.

V-Regeringen agter ikke at åbne for, at kommunerne kan gøre det helt gratis for el-biler, at parkere. Det skyldes, at en del af den strøm, el-bilerne kører på er produceret på fossile brændstoffer og dermed ikke er helt CO2-neutral. Ifølge transportministeren er rabatten på op til 5.000 kroner beregnet ud fra, hvor meget eller lidt el-biler belaster CO2-regnskaber i forhold til biler, der kører på benzin og dieselolie.

- Der skal være en rimelighed i de fordele, vi giver el-bilerne i forhold til sammenlignelige køretøjer, siger Hans Christian Schmidt.

Bekendtgørelsen skal i høring, før den kan træde i kraft.



Et Daimler-vejsk

**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.

EvoBus Danmark A/S, *BusStore*, Centervej 3, 4600 Køge



## Busbestanden er vokset

I løbet af august kom der nummerplader på 45 nye busser og på 68 busser, der tidligere havde været registreret. Det betød, at bestanden af busser voksede med 37

I forhold til samme måned sidste år er der tale om en vækst på 1,3 procent fra 8.730 busser i august 2014 til 8.842 busser i august i år.

Ser man på perioden fra januar til og med august i år er der også tale om en fremgang. I begyndelsen af januar var busbestanden på 8.769, mens den ved udgangen af august var vokset med 72 til 8.841 - en stigning på 0,8 procent.

Tallene for august ligger også over tallet for januar 2014, der var på 8.646.

## 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



## Antallet af konkurser steg i august

Antallet af konkurser steg i august med 12,7 procent måned i forhold til samme måned sidste år. Det viser nye tal fra analysevirksomheden Experian. I august gik 213 virksomheder konkurs, det er 24 flere end i august sidste år, hvor 189 virksomheder gik konkurs. Sammenlignet med antal konkurser i august 2012 er der tale om mere end en halvering

Lolland-Falster og Grønland har haft de største relative stigninger - for Lolland-Falsters vedkommende betyder det seks konkurser mod bare en enkelt for et år siden. Sydjylland og Midt- og Vestjylland tegner sig omvendt for de største relative fald, idet Sydjylland har reduceret antallet fra 15 til 9 konkurser, mens Midt- og Vestjylland har nedbragt antallet med 4, så det i august i år var 16 - mod 20 sidste år. Ser man på udviklingen over en 12 måneders periode, har Bornholm og Hovedstadsområdet holdt fast i en nedadgående retning, mens resten af landet har oplevet et stigende antal konkurser.

Udviklingen har samlet fået 12 måneders gennemsnittet til at stige en anelse til 363.

Administrerende direktør i Experian, Jens Hjørtflod, minder om, at det er udviklingen igennem en række kriseår, vi er i færd med at vende.

- Det er ikke overraskende, at det tager tid. Mange selskaber har skåret til benet, og der opereres med smalle marginer. Derfor er det vigtigt at minde hinanden om, at skibet er på rette kurs. Vi har ikke set et lavere 12-måneders gennemsnit siden februar 2009. For tre år siden i august 2012 var niveauet 459 konkurser. Med 213 konkurser i august i år er det en antal, der er mere end halveret, siger Jens Hjørtflod.

# Chauffører skal være opmærksomme på passagerne

Tilstrømningen af flygtninge har præget aviser, radio og tv i de seneste uger. 15. september understregede politiet på Sydsjælland og Lolland-Falster, at det er "...ulovligt at fragte udlændinge uden gyldigt rejse-id ind eller gennem landet". Det fik os her på redaktionen på transportnyhederne.dk ti at spørge politiet om, hvordan man som professionel bus- eller taxichauffør skal forholde sig til passagerer, der vil med bussen eller taxi'en. Skal man som chauffør bede om at se legitimation?

Vores spørgsmål lød:

- Hvad skal en buschauffør gøre, når der står et menneske ved et busstoppested og vil med op at køre?
- Hvad skal en taxichauffør gøre, hvis han bliver præjet at et menneske.

Vi uddybede med at skrive, at det kunne være mennesker, der ikke har gyldig rejse-id.

- Er det chaufførernes opgave at kontrollere det?

Hos Sydsjællands og Lolland-Falsters Politi's ledelsessekretariat lyder det, at det beror på en konkret vurdering.

- Der er forskel på den situation, hvor man som buschauffør eller taxichauffør tager en gruppe unge mænd op syd for grænsen, som tydeligvis er flygtninge/emigranter og så transporterer dem til Sverige, og så den situation, hvor man som chauffør på linje 14 i København tager nogle udlændinge op, som skal fra Østerbro til Rådhuspladsen, skriver sekretariatschef Claus Mohr Hansen til transportnyhederne.dk.

- I nogle situationer bør man sikre sig, at de pågældende har tilladelse til at være i landet inden man hjælper/transportere dem, og i andre tilfælde er der intet som indikerer, at man bør foretage nogen kontrol, fortsætter han.

Sydsjællands og Lolland-Falsters Politi understreger, at det fremgår af udlændingelovens paragraf 59, stk. 8, at man kan straffes med bøde eller fængsel i indtil 2 år, såfremt man blandt andet forsætligt bistår en udlænding med ulovligt at indrejse i eller rejse gennem landet.

- Som det fremgår, skal det således lægges til grund, at man forsætligt har overtrådt regler, hvilket betyder at man har handlet "med viden og vilje". Forenklet sagt skal det, for at man kan straffes, kunne lægges til grund, at man har haft viden om eller kendskab til det pågældende gerningsmoment. Det vil i denne situation betyde, at man bistår en udlænding med at rejse ind i eller gennem landet, uagtet at man ved eller har anset det for overvejende sandsynligt, at den pågældende udlænding ulovligt opholder sig i landet, skriver Claus Mohr Hansen og fortsætter:

- Vurderingen af, om der i det enkelte tilfælde foreligger en overtrædelse af blandt andet udlændingelovens paragraf 59, vil altid bero på en helt konkret vurdering af omstændighederne i den pågældende sag samt den foreliggende retspraksis.





## Nye regler for førere af ikke-erhvervsmæssige busser bliver udskudt

Transport- og Bygningsministeriet har besluttet, at kravet om chaufføruddannelsesbevis til førere af ikke-erhvervsmæssige busser, som modtager betaling for at føre bussen, først skal gælde fra 1. marts 2016

Det var oprindeligt planen, at reglerne skulle træde i kraft samtidig med, at overgangsordningen for førere af busser i EU's Uddannelsesdirektiv ophørte pr. 10. september i år. I stedet udskydes fristen nu ca. et halvt år for at give de berørte førere mulighed for at gennemføre grundlæggende kvalifikationsuddannelse eller efteruddannelse inden for en rimelig periode

Uanset at fristen udskydes, anbefaler Trafik- og Byggestyrelsen, at førere af ikke-erhvervsmæssige busser ved kørsel til udlandet har et chaufføruddannelsesbevis. I modsat fald kan føreren risikere at få bøde og kørselsforbud af de udenlandske kontrolmyndigheder.

### Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



Du kan hente tidligere numre af Magasinet Bus **her**:



## Busoperatør holder på de ældre medarbejdere

For persontransportvirksomheden Arriva's afdeling i Aalborg, hvor en tredjedel af medarbejderne er over 60 år, er det vigtigt at kunne holde på de mange erfarne medarbejdere. En seniorpakke gav ledelse og medarbejdere de rigtige redskaber

Med en tredjedel af medarbejderne over 60 år er det vigtigt for ledelsen i virksomheden at have overblik over personaleressourcerne.

Er de på vej væk? Eller hvad skal der til for at holde på dem? Det er væsentlige spørgsmål, for det koster både tid og penge at rekruttere og oplære nye medarbejdere.

Arriva har drevet busruter i Nordjylland siden 2006. Efterhånden som der er kommet flere ruter til og flere medarbejdere, hvor nogle har hørt til den ældre og erfarne gruppe, blev det tydeligt, at var vigtigt at have en god fornemmelse for medarbejdernes tanker om jobbet.

Ledelsen ville gerne holde på de mange erfarne medarbejdere over 60 år, men manglede viden om, hvad medarbejderne havde af ønsker til arbejdslivet.

Også medarbejderne havde brug for afklaring, for mange havde ikke helt styr på regler om efterløn og pension.

### Mange af muligheder - også efter 60 år

Løsning for Arriva i Aalborg blev en seniorpakke fra Fonden for Forebyggelse og Fastholdelse.

- Jeg havde en fornemmelse af, at når medarbejderne blev 62-63 år, stoppede de nok. Vi havde ikke så meget fokus på de enkelte medarbejdere, og vi fik ikke talt om, hvad der skal til, for at de bliver, siger Claus Børsting, driftschef hos Arriva Aalborg.

# Arbejdsforhold

Med seniorpakken kom alle medarbejdere på et éndags kursus, der var særligt tilpasset Arriva Aalborg. Kurset tjente som medarbejdernes forberedelse til en samtale med deres leder om ønskerne til det fremtidige arbejdsliv og kom omkring emner som økonomi, job og vigtigheden af at have en plan for livet efter job. Foruden generelle regler blev der også sat fokus på konkrete muligheder hos Arriva.

## Gav svar på usikkerheder

For en af Arriva's buschauffører var kurset en kærkommen mulighed for at få svar på uafklarede spørgsmål.

- Jeg tror, mange blev overraskede over, at man kan udsætte folkepensionen og så få udbetalt mere, når man går på pension senere, siger chaufføren.

Også Claus Børsting og resten af Arrivas ledelse fik fuld valuta af seniorpakken og det medfølgende kursus. Claus Børsting vil bruge erfaringerne fra seniorpakken til også fremover at få en god drøftelse med medarbejdere, som fylder 60 år.

- Det skal lægges ind i hverdagen, så jeg hele tiden kender udfordringerne på personalefronten. Det behøver ikke at være fine og formelle samtaler. Det vigtige er, at få talt om, hvad planerne og mulighederne er, når medarbejderne bliver 60 år, siger Claus Børsting.

## Fakta om seniorpakker

Seniorpakker er et tilbud fra Fonden for Forebyggelse og Fastholdelse.

Alle virksomheder, der ønsker at fastholde seniormedarbejdere, kan søge en seniorpakke.

Med seniorpakken får du bl.a. redskaber til at sætte fokus på seniormedarbejderes arbejdsmiljø, helbred og særlige kompetencer.

I får støtte til konsulenthjælp til at gennemføre seniorpakken.

Medarbejderne kommer på en dags afklaringskursus. Her får I lønkompensation.

Sidste frist for at søge en seniorpakke er 14. december 2015, hvor ordningen udløber

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







Forsamlede chauffører:

## Der er brug for stærkere fagforeninger

200 chauffører, der repræsenterer over 40.000 danske chauffører i 3F var i weekenden samlet til chaufførkonference i Horsens. De fersamlede chauffører opfordrede arbejdere i Danmark til at rykke tættere sammen om deres faglige organisationer og stille større krav og forventninger til fagforeningslederne om at formulere og fremlægge klare strategier til at imødegå de overgreb som både folketing og arbejdsgivere planmæssigt og med stor styrke har sat ind over for arbejderklassen

I den forbindelse peger chaufførerne på, at der på deres område eksempelvis er alternative personbefordringsløsninger, der udfordrer eksisterende løn- og arbejdsforhold og gør det svært om ikke umuligt at få en overenskomstsmæssig løn.

Chaufførerne mener derudover, at politiet vender det blinde øje til, når private i almindelige vogne udfører personbefordring. Chaufførerne oplever også, at politikere danser og jubler over det alternative samfund. Men det fordriver de professionelle chaufførerne fra deres arbejdet og deltager ikke på de præmisser, som lovgivning, politi og skat kræver af ordinære borgere.

De fersamlede chauffører mener, at stat, regioner og kommuner jagter besparelser, der truer buschauffører, reddere, renovationsarbejdere med flere. Gennem udbudsrunder arbejder de systematisk med at reducere omkostningerne og lade chaufførerne miste erhvervede rettigheder til velfærdsforanstaltninger og en lang række tillæg, der har været hævdevunde.

# Arbejdsforhold

Vognmændene sparer ifølge de forsamlede chauffører ikke på lønnen til sig selv eller profitten til aktionæerne.

På godsområdet er driftige speditører ifølge chaufførerne kvikke til at udnytte elendigheden i Europa og forsøge at skabe nye underklasser af udenlandske chauffører og små selvstændige, der kan tage konkurrencen op mod de danske overenskomster.

- Hvis chaufførerne skal stå imod alt det her, så kræver det en stærk og beslutsom fagforening, der organiserer og mobiliserer hver eneste arbejdsplads, der skoler og motiverer vore ledere til at gå på barrikaderne i stedet for at gå til møder og samarbejde med dem der træder på os. De griner ad os, fordi vi ikke kan finde ud af at stoppe overenskomstbrydere. lyder det fra chaufførerne.

- 3F skal stille skrappe krav til en dagpengereform. Først og fremmest skal optjeningskravet lempes, så selv små job tælles sammen og er med til at give fuld ret til dagpenge. Vi ønsker at sikre, at de arbejdsløse ikke også fratages uddannelsesmuligheder. Og vi finder os ikke i, at de ledige skal betale for den nye reform. Stil krav til dine kolleger - vis engagement og kampvilje og forvent det samme af dine fagforeningsledere. Organiser - mobiliser, lyder opfordringen fra chauffører, der var samlet i Horsens.



Dansk Taxiråd:

## Justitsministeren må gribe ind overfor Uber

I et brev til Justitsminister Søren Pind beder Dansk Taxi Råd ministeren tage kontakt til anklagemyndigheden for at fremskynde sagen mod Uber og få en frist for hvornår, der falder en afklaring. Baggrunden er, at Trafikstyrelsen sidste efterår meldte Uber til politiet, som i maj sigtede Uber for brud på den danske taxilov

- Vores medlemmer har svært ved at forstå den lange sagsbehandlingstid, og det krænker deres retsfølelse, når Uber's chauffører tager kunderne uden tilladelse til taxikørsel, ligesom det er tvivlsomt, at de har den nødvendige erhvervsforsikring eller betaler skat af deres indtægter. Det er svært at sammenligne forskellige landes lovgivning på taxiområdet én til én, men det er alligevel bemærkelsesværdigt, at Uber allerede er blevet erklæret ulovlig i en lang række lande, hvor taxiområdet er mindre reguleret, end det er tilfældet i Danmark. Det er selvfølgelig op til Anklagemyndigheden at vurdere, om det indsamlede bevismateriale er tilstrækkeligt, men for Dansk Taxi Råd synes det åbenlyst, at Uber bryder taxiloven, skriver Trine Wollenberg, der er direktør i Dansk Taxi Råd, i sit brev til justitsminister Søren Pind (V).

Trine Wollenberg understreger, at taxiernes brancheorganisation har både forståelse og respekt for grundigheden i politiets og anklagemyndighedens arbejde.

- Men vi mener også, at den lange sagsbehandlingstid efterhånden har nået et niveau, hvor det snart burde være muligt at træffe en afgørelse i forhold til, om Uber skal retsforfølges i Danmark, skriver Trine Wollenberg i brevet.

## Dommer i Californien åbner sag mod taxi-tjeneste

Den amerikanske servicetjeneste Uber, der tilbyder taxi-lignende tjenester, kan se frem til at komme for en dommer i Californien. Spørgsmålet, der skal afgøres, er chaufførernes ansættelsesforhold

Berlingske skriver med henvisning til Financial Times, at retssagen skal afklare, om 160.000 chauffører, der er tilknyttet Uber, skal betragtes som fastansatte - eller om de kan fortsætte som freelancere, der bliver hyret ind fra opgave til opgave via Uber's tjeneste.

Hvis de chauffører, der er knyttet til Uber's tjeneste, skal betragtes som fastansatte, vil det ifølge Financial Times betyde, at de kommer til at koste mellem 25 og 40 procent mere.

Uber ser med ro frem til retssagen, som selskabet sandsynligvis vil anke, hvis den går Uber i mod.



## Service-tjeneste kan få en bøde

Den amerikanske service-tjenesteudbyder Uber, der via en app kan forbinde mennesker med et transportbehov med mennesker, der har en bil - og mod betaling er villige til at køre en tur - står til en bøde, hvis virksomheden bliver dømt for at bryde den danske lovgivning på persontransportområdet

Dermed vil Uber's danske aktiviteter ikke blive lukket af politiet. I øjeblikket er sagen på vej gennem systemet og bliver sendt frem og tilbage mellem Anklagemyndigheden og Særlovsafdelingen ved Københavns Politi, der efterforsker sagen.

Uber, der har fået lejlighed til at udtale sig i sagen, har bedt om at få lov til at komme med yderligere en bemærkning.

Herefter vil Københavns Politi sende sagen til Anklagemyndigheden, som så skal vurdere sagen juridisk og tage stilling til, om der skal rejses tiltale mod Uber.

- Vi ved ikke hvordan, sagen udvikler sig. Der kan komme nye oplysninger, som kræver mere efterforskning og derfor er det umuligt at fremlægge en tidsplan. Vi håber dog, at vi kan have en afklaring i løbet af september. Bliver der rejst tiltale, så udarbejdes der et anklageskrift, som sendes til retten, der berammer sagen. Så bliver der en retssag med afhøring og dokumentation og så afsiger retten en dom. Der er tale om en bødesag, så politiet går ikke ind og lukker Uber ned i det øjeblik, der falder en dom, siger Vibeke Thorkil-Jensen, advokaturchef hos Københavns Politis Advokatur ifølge Dansk Taxiråd.

Anklagemyndigheden håber på at kunne træffe en afgørelse i løbet af september.





Rapport bestilt af taxitjeneste:

## København kan vinde stort på samkørsel

Det amerikanske selskab, Uber, der tilbyder taxi-lignende service, offentliggjorde fornylig en rapport, der peger på flere samfundsøkonomiske fordele ved samkørsel. Rapporten, der er udarbejdet af konsulenthuset Copenhagen Economics, viser blandt andet, at digitale tjenester kan have store økonomiske, trængsels- og miljømæssige fordele

Den nye rapport er bestilt af Uber og evaluerer, hvilken indflydelse peer-to-peer samkørsel har på produktivitet, trængsel og forurening. Copenhagen Economics' analyse er baseret på Stockholm som eksempel. Men de samme positive fordele kan ifølge Copenhagen Economics også forventes i de øvrige nordiske hovedstæder som København, Oslo og Helsinki - skaleret efter indbyggertallet i de forskellige byer.

- Vores analyse viser, at de potentielle effekter af samkørsel i byer som Stockholm er signifikante. Samkørsel forbedrer produktivitet på samme måde som udvidelse af den eksisterende infrastruktur, men kræver langt færre investeringer. Et veludviklet samkørsels-fælleskab kan også reducere trængsel og forurening samt skabe tidsbesparelser for folk i tætbefolkede byer, siger Claus Kastberg, der er partner og stifter af Copenhagen Economics.

# Taxi-kørsel

Copenhagen Economics vurderer, at de samfundsøkonomiske fordele ved samkørsel årligt er 1 milliard svenske kroner værd alene i Stockholm. Derudover fastslår rapporten, at et effektivt samkørsels-fællesskab kan nedbringe det totale antal af daglige bilture med 37.000, og skabe økonomiske muligheder svarende til 3.000 fuldtidsjob. Det svarer til, at trængsel og kødannelser reduceres i en sådan grad, at pendlere hvert år kan undgå at bruge op til syv timer i trafikken. Tidsbesparelsens værdi vurderes i Sverige at svare til næsten 870 millioner svenske kroner årligt.

## **Kør sammen og overflødig gør 15 biler**

Samkørsels-fællesskaber kan bidrage til bedre udnyttelse af bilparken og kan dermed bidrage til at skåne miljøet. Det samme antal af daglige ture kan foretages med færre biler, og det vurderes, at hvert køretøj, der er til rådighed for samkørsel, har potentialet til at overflødig gøre 15 biler. Som resultat vil den årlige CO2-udledning fra biler ifølge Copenhagen Economics' analyse falde med 49.000 ton.

## **Uber: Rapporten bekræfter muligheder**

- Over hele Europa forsøger byer at håndtere de stigende udfordringer som trængsel og forurening skaber. Netop derfor er Uber's teknologi vigtig, da vi forsøger at få moderne og bedre biler til at transportere flere mennesker rundt, så effektivt som muligt. Rapportens pointer har bekræftet os i, at samkørsel er en oplagt mulighed for byer, der vil øge produktivitet og mobilitet, samtidig med at trængsel og forurening reduceres uden store omkostninger til infrastruktur, siger Jo Bertram, der er landechef for Uber i Storbritannien, Irland og Skandinavien.

Den samlede nedbringelse af forurening vil kunne gavne et samfund med over 150 millioner kroner. Derudover vil behovet for parkering falde, hvilket kan skabe plads til 63 kilometer ny cykelsti.

### **Om Copenhagen Economics**

Copenhagen Economics er et nordisk samfundsøkonomiske konsulenthus. Copenhagen Economics har ca. 60 medarbejdere og kontorer i København, Stockholm og Bruxelles. Copenhagen Economics yder uafhængig rådgivning baseret på forskningsmæssige metoder. De seneste ni år har Copenhagen Economics optrådt på Global Competition Reviews Top-20 over de bedste økonomiske konsulentvirksomheder i verden.

### **Om Uber**

Uber beskriver sig selv som en teknologi, der i realtid forbinder passagerer og kørere ved hjælp af en app. Uber skaber i øjeblikket kørselsalternativer i over 330 byer fordelt på 60 lande for at hjælpe med at udvikle, hvordan mennesker transporterer sig rundt i byer.



# Tog-operatør bakker op om bybiler

DSB bakker op om det nye bybilskoncept i Hovedstadsområdet, som DriveNow i samarbejde med Arriva har kørt ud på veje og gader i København i form af 400 eldrevne BMW i3 bybiler. Bybilskonceptet handler ikke blot om en ny bybilsordning, men om at gøre den kollektive transport i Hovedstadsområdet til et reelt alternativ til private biler

Det nye bybilskoncept er blevet taget godt imod hos DSB, der blandt andet står for S- togsdriften i Hovedstadsområdet. I løbet af de næste uger vil det nye bybilskoncept, DriveNow, derfor også være til at få øje på, når man rejser med DSB, der i anledning af det fælles formål giver de nye bybiler sendetid på infoskærmene i S-togene samtidig med, at man kan møde DriveNow på udvalgte S-togstationer, hvor det vil være muligt og høre mere om konceptet og oprette sig som kunde til de nye bybiler. Måltrettede tilbud om gratis oprettelse og køretid til bilerne vil ligeledes blive iværksat som en del af samarbejdet.

- De nye bybiler repræsenterer en spændende udvikling inden for den kollektive transport. Vi har rigtig mange passagerer i vores S-tog, der hver eneste dag pendler til og fra arbejde København. De kan allerede nu tage deres egen cykel med i S-toget eller for eksempel kombinere S-toget med Hovedstadens by- og pendlercykler, siger Aske With Knudsen fra DSB.

- Med de nye bybiler får den enkelte DSB kunde endnu en mulighed for at skræddersy lige præcis den rejsekombination i den kollektive transport, der passer til kundens behov, siger hun videre.

### En BMW til alle

De nye bybiler bliver tilgængelige for alle, der benytter sig af byen. Netop derfor hilser DSB bilerne velkommen. Bilerne er med til at gøre den kollektive trafik mere interessant og fleksibel, og det vil alle have gavn af på sigt.

- Vores nye flåde af bybiler er et tilbud til alle rejsende, der har brug for at blive transporteret helt til hoveddøren - hvad enten man pendler dagligt til sin arbejdsplads i København eller blot er på besøg hos familie eller venner. Vi ser bybilerne som et supplement til den eksisterende kollektive transport, der giver de rejsende en ny mulighed for at planlægge deres tur helt til døren af deres destination. Derfor er vi selvfølgelig også rigtig glade for, at DSB bakker op om vores nye koncept, så vi i fællesskab kan være med til at give vores passagerer en god rejseoplevelse, siger Manager af Carsharing Kenneth Futtrup fra DriveNow.

### Om Københavns nye bybiler

- 3. september satte DriveNow - operated by Arriva 400 BMW i3 bybiler på gaden. Bilerne er til rådighed for alle, der har oprettet sig som kunder via DriveNow's hjemmeside og hentet app'en "DriveNow Carsharing". Prisen for at bruge bybilerne er 3,95 kr. i minuttet - dog maks. 190 kr. i timen.
- DriveNow er grundlagt af BMW og Sixt AG og er i Danmark etableret som franchise-forretning under navnet DriveNow - operated by Arriva.
- Arriva er Danmarks største busoperatør og kører busser i hele landet samt tog i Midt- og Vestjylland. DriveNow kører allerede med stor succes i Berlin, Hamborg, München, Düsseldorf, Köln, San Francisco, London og Wien.



# Hver femte taxa forsvinder i Aarhus

Et flertal i Taxinævnet i Aarhus Kommune har besluttet at skære antallet af tilladelser til taxi-kørsel ned med 55 fra 280 til 225. Flertallet i Taxinævnet - Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti og Enhedsliste - imødekom dermed et ønske fra taxi-selskaberne Aarhus Taxi og Dantaxi. De 55 tilladelser skal forsvinde over de næste to år ved naturlig afgang af taxi-chauffører

Dantaxi og Aarhus Taxa ønskede reduktionen på 55 tilladelser - det er en indskrænkning på 20 procent - på grund af faldende efterspørgsel. De to selskaber mener, at efterspørgslen efter taxikørsel fint vil kunne dækkes af 225 tilladelser - også i travle tidspunkter om natten i weekenderne. Taxinævnet forventer, at reduktionen vil kunne være gennemført om ca. to år.

Antallet af taxi-turer har været faldende de seneste år. I 2006 var antallet af taxi-turer på 2.328.171, mens det sidste år var på 1.633.782 ture. Antallet har været jævnt faldende siden 2006. Udregnet i procent er der tale om et fald på 30 procent siden 2006.

Beslutningen om at reducere antallet af taxi-tilladelser i Aarhus Kommune med 50 bliver hilst med tilfredshed hos Aarhus og Horsens Taxa.

# Taxi-kørsel

- Det er dejligt, at Taxinævnet og det konkurrerende selskab begge støtter forslaget. For kører du ned på banegården i Aarhus en helt almindelig formiddag, kan du se, hvor mange vogne der holder stille – og det må vi gøre noget ved nu, siger Astrid Donnerborg, der er administrerende direktør i Aarhus og Horsens Taxa til Jyllands-Posten.

Et mindretal i Taxinævnet bestående af Venstre kunne ikke støtte reduktionen, da taxiområdet efter Venstres opfattelse er et liberalt erhverv, der skal fungere på markedsvilkår. Kun hvis det kunne dokumenteres, at der fortsat ville kunne ske en dækning af efterspørgslen i spidsbelastninger, vil Venstre støtte en reduktion.

Venstre ønskede også en orientering om omfanget af Dantaxi's og Aarhus Taxi's brug af "BOM-pas" til taxier/taxiselskaber, der kommer til Aarhus fra andre kommuner.

Taxinævnet ønsker fremadrettet at få opgørelser fra Østjyllands Politi om udviklingen i sigtelser for udførsel af pirat-taxikørsel, så Taxinævnet kan følge omfanget af pirat-kørsel i Aarhus.

Taxinævnet vil løbende følge udviklingen i reduktionen, og desuden vil Taxinævnet løbende følge opfyldelsen af servicemålingerne. Der er desuden en forventning om at Dantaxi og Aarhus Taxa udarbejder vagtplaner for spidsbelastningsperioderne.

Sagen drøftes igen på Taxinævnets møde 22. august næste år.

## Tværkommunalt tilladelsesområde for Østjyllands taxier kommer på dagsordenen

Dantaxi og Aarhus Taxa har i Taxinævnet i Aarhus Kommune gjort rede for sammenlægninger af tilladelses-områder i Sønderjylland og drøftelser i Horsens om sammenlægning i Østjylland

Taxinævnet i Aarhus besluttede på sit seneste møde, at drøfte dette punkt på næste møde. I mellemtiden skal det undersøges om Horsens Kommune har fremsendt en reel henvendelse om dette til Aarhus Kommune.

Taxinævnet i Aarhus Kommune synes, der lyder interessant med et tværkommunalt taxinævn for Østjylland, men at der vil være udfordringer med dækninger af hele det geografiske område, harmonisering af takster, tilslutningskrav til taxiforeninger og behov for omfattende vagtplaner.





## Odense Letbane har fundet virksomheder og konsortier

Femten virksomheder og konsortier er udvalgt til at byde på Odense Letbanes transportsystem og vogne. Interessen har været stor, og blandt de udpegede er både danske og internationale virksomheder

I alt femten ansøgere ud af i alt 36 er blevet prækvalificeret og deltager i udbudsprocessen, som løber det næste halvandet år. Nogle virksomheder byder alene, mens andre er gået sammen i konsortier for at løfte opgaven med at byde på de to først udbudte ud af i alt fire udbudspakker hos Odense Letbane P/S.

Når det gælder skinner, master, ledninger, stationer og vedligeholdelsescenter - også kaldet transportsystemet - er den tyske virksomhed Siemens og danske Aarsleff Rail blevet prækvalificeret til at byde som et konsortium. Et andet bydende konsortium kalder sig ACE Consortium og består af de europæiske virksomheder Acciona og Efacec samt danske CG Jensen. På transportsystemet er også Ansaldo, Strukton-Arkil og Comsa blevet prækvalificeret som enkeltstående ansøgere.

Når det gælder letbanevognene, så bliver byderne CAF, Alstom, Skoda, Stadler og Bombardier Transportation Danmark.

### **Fem konsortier byder på både togsæt og transportsystemer**

Endelig er der dannet fem konsortier, som er blevet prækvalificeret på både transportsystemet og vognene på én gang. Det drejer sig om Siemens og Aarsleff Rail, ACE Cons og Skoda (tilsammen kaldet ACES), Ansaldo og Stadler, Strukton-Arkil og Alstom samt et konsortium kaldet Odense Letbane Transport, som består af firmaerne Colas, Hansson & Knudsen A/S, Aecom og CAF.

- Interessen for at få lov til at byde på letbanen har været stor, og vi har derfor opnået en optimal konkurrencesituation. Vi har valgt at prækvalificere fem bydere indenfor for hver udbudspakke og dertil fem konsortier, som byder på både transportsystemet og vognene på én gang. Der er tale om et bredt felt, hvor både danske og internationale virk-

somheder indgår – virksomheder som alle er kendte for at levere høj kvalitet, siger administrerende direktør for Odense Letbane P/S Mogens Hagelskær.

Mogens Hagelskær glæder sig over, at Odense Letbane skiftede udbudsstrategi i februar fra én stor udbudspakke til fire, da det viser sig at give fuld bonus med de mange interesserede ansøgere.

- I slutningen af sidste år stod vi med ét interesseret konsortium til at byde på letbanen, hvis den skulle leveres i én stor pakke med både vejarbejde, transportsystem, vogne og drift. Nu kom der i alt 36 ansøgninger til de to udbudspakker vedrørende transportsystemet og letbanevognene. Det viser, at det var den rigtige beslutning, vi tog sammen med Økonomiudvalget, da vi ændrede udbudsstrategi, siger Mogens Hagelskær.

De prækvalificerede ansøgere er blevet udvalgt ud fra en række på forhånd opstillede kriterier, hvor de blandt andet har skullet dokumentere deres tekniske formåen og erfaring fra arbejde på lignende projekter. Dertil har ansøgerne skullet levere en fyldestgørende ansøgning med bilag.

De prækvalificerede har et par uger til at melde fra, hvis de alligevel ikke er interesserede i at byde på letbanen. Udbudsprocessen begynder i november og vil vare omkring halvandet år.

---

## Letbanedriften i Aarhus skal finansieres ved at nedlægge buslinier

En ny samlet plan for busserne og letbanen i Aarhus er på vej. Baggrunden er, at der skal mere til end forventet for at få letbanedriften til at hænge sammen. Det betyder ifølge Aarhus Stiftstidende, at der skal skæres 80.000 bustimer om året

Udgangspunktet var, at driften af letbanen skulle finansieres ved at skære ned i antallet af busser, der vil komme til at køre parallelt med letbanen. Men det viser sig nu ikke at være nok.

Teknik og Miljø-forvaltningen i Aarhus Kommune arbejder med et forslag om at omlægge og reducere bustrafikken i Aarhus Kommune, hvor der bliver skåret 80.000 bustimer væk - 65.000 timer på bybusserne og 15.000 timer på regionalbusserne.

Derefter mangler der 24 millioner kroner for at få letbanedriften til at hænge sammen. Forvaltningen forventer, at man kan 16,5 millioner kroner gennem et forventet overskud på letbanedriften og besparelser på lån. De resterende 7,5 millioner kroner skal Aarhus Byråd finde i de kommende budgetforhandlinger.

Aarhus Kommune står ifølge Aarhus Stiftstidende over for en sparerunde, hvor den kollektive transport kan blive stillet over for et krav om at skære 9 - 10 millioner kroner i busdriften.



Aarhus Letbane:

## Banedanmark skaber usikkerhed om letbane til Grenaa i 2017

Aarhus Letbane er forundrede over, at Banedanmark fornylig skabte tvivl om tidsplanen for, hvornår Aarhus Letbane kører til Grenaa. Det skal efter planen være i 2017. Aarhus Letbane peger på, at Banedanmark i årevis har udskudt fornyelsen af Grenaabanen, så det derfor kræver store arbejder at ombygge strækningen fra Ryomgård til Grenaa til el-drift og højere hastighed

Med meldingen fra Banedanmark bliver hos Aarhus Letbane betegnet som en "Mærkværdig optræden". Aarhus Letbane, der er Danmarks første, er planlagt til at åbne i Aarhus i 2017. Men udmeldingen fra Banedanmark skaber efter Aarhus Letbanes opfattelse usikkerhed om tidsplanen for den del af Letbanen, der skal køre til Grenaa.

- Jeg er meget forundret over Banedanmarks uventede udmelding, som kommer midt i et forhandlingsforløb. Så sent som i sidste uge var vi flere gange i dialog om en løsning på Grenaabanen, siger Aarhus Letbanes anlægschef, Jørgen Hansen.

Han fremhæver, at Aarhus Letbane og Banedanmark har været i tæt dialog omkring de mange anlægsarbejder på Grenaabanen siden 2013. I foråret udarbejdede de to selskaber i fællesskab en række scenarier for, hvordan Banedanmarks og Aarhus Letbanes anlægsarbejder kunne koordineres inden letbanens åbning i 2017.

Ifølge Jørgen Hansen kom Banedanmark i marts kom med et nyt udspil, hvor deres mange aktiviteter skulle ske i netop de måneder, hvor Letbanen skal åbne.



- Lige præcis månederne fra april til juli 2017 er nogle af de mest følsomme for Aarhus Letbane. Det er her, at den sidste teknik skal testes, og vi kan byde passagerer indenfor i Danmarks første letbane. Det er ikke tiden til at eksperimentere med sporarbejder, siger Jørgen Hansen.

Han peger på, at Banedanmark i årevis har udskudt fornyelsen af Grenaabanen. Derfor kræver det store arbejder at ombygge strækningen fra Ryomgård til Grenaa til el-drift og højere hastighed.

Sker det ikke, vil letbanen ikke kunne køre 100 km/t og dermed nedbringe rejsetiden. Aarhus Letbane skal stå for at elektrificere Grenaabanen og udskifte signalsystemet.

Aarhus Letbane peger på, at selskabet har været nødt til at meddele en ekstra lang lukning af Grenaabanen på godt et år på grund af Banedanmarks mange arbejder.

- Den forlængede lukningsperiode tager højde for både Letbanens og Banedanmarks ekstra aktiviteter. Ambitionen har hele tiden været, at vi skulle kunne finde en fælles løsning af hensyn til de rejsende på Djursland. I stedet fremstår vi nu som noget så usikkert, som to offentlige selskaber, der ikke kan arbejde sammen, siger Jørgen Hansen, som opfordrer Banedanmark til at fortsætte dialogen om en fælles løsning på Grenaabanen.

- Ind i mellem kan der ryge en finke af panden, og det er måske det, der er sket her. Nu synes jeg, at vi skal sætte os sammen igen og fortsætte arbejdet med at finde en fælles løsning, så Letbanen kan køre i hele Aarhusområdet i 2017, siger Jørgen Hansen.

---

## Økonomien på letbanen i Odense er tynget af problemer

[Et forsinket stort og centralt sygehus i Odense kombineret med trafikale problemer sætter spørgsmålstegn ved, om budgettet for byens kommende letbane kan holde](#)

Trafikselskabet FynBus er man i tvivl om, at den odenseanske letbane vil få så mange passagerer, som budgettet regner med. Tvivlen skyldes trafikale problemer i Odense, hvor byens busser mange gange holder i lange køer sammen med den øvrige trafik på grund af gravearbejde - til netop letbanen. De trafikale problemer vil efter FynBus' vurdering få passagerne til at sive væk. Ud over de trafikale problemer kan et forsinket sygehusbyggeri også presse økonomien. Hvor letbanen skal køre i 2020 ser sygehuset først ud til at stå færdigt to år senere - og det vil betyde færre passagerer på en del af letbanen. Odense Letbane har baseret sin økonomi på, at både letbane og sygehus var klar i 2020.

### Om Odense Letbanes første etape

- Letbanen anlægges i årene 2016-2020
- Letbanen får 26 stationer på strækningen fra Tarup i nord til Hjallesø i syd
- Letbanen får 14 km spor
- Letbanen kører hvert 10. minut fra alle stationer
- Letbanen får en rejsetid fra nord til syd er cirka 42 minutter inklusiv stop
- Letbanen kommer ti at hænge sammen med bybus- og regionalbusnettet, regionaltog og intercitytog

Den tidligere SR-Regering, Venstre og Konservative besluttede i 2013 at støtte letbaneprojektet i Odense med 1,1 milliarder kroner.

# Transportministeren stopper analyse af letbaner og BRT i hovedstaden

Transportminister Hans Christian Schmidt (V) har indtil videre stoppet analysen af et sammenhængende net af letbaner og BRT-busser i Storkøbenhavn. Der er ikke råd til yderligere infrastruktur foreløbig, siger V-Regeringen.

Venstre-regeringen trykker på bremsen i forhold til analysen af et sammenhængende net af letbaner og BRT-busser i Storkøbenhavn. Begrundelsen er, at der alligevel ikke bliver penge til at finansiere de projekter, analysen måtte ende med at anbefale. Det viser et brev fra transportminister Hans Christian Schmidt (V) til Region Hovedstaden, som tidskiftet Ingeniøren har fået kendskab til.

Den tidligere SR-regering afsatte sidste år 17,5 millioner kroner i finansloven for 2015 til at udarbejde et beslutningsgrundlag for et sammenhængende letbanenet i Storkøbenhavn, som skulle indeholde en række mulige linjeføringer af letbaner eller højklassede BRT-buslinjer (Bus Rapid Transit). Region Hovedstaden besluttede dengang at bidrage med 10 millioner kroner.

Men det er ikke økonomisk forsvarligt at gennemføre analysen, skriver Hans Christian Schmidt ifølge Ingeniøren til Region Hovedstaden.

Fagbladet Ingeniøren har uden held forsøgt at få transportminister Hans Christian Schmidt til at uddybe sin begrundelse for at standse analysen.

Du kan automatisk få  
**Magasinet Bus**

hver gang det udkommer  
direkte i den indbakke

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

Det er ganske uforpligtende  
og uden omkostninger

# Scandlines har fragtet flere mennesker og gods mellem Danmark og Tyskland

Scandlines har i første halvår af 2015 oplevet positive tendenser i trafiktallene - især på Gedser-Rostock. Det glæder rederiet, som har to nye færger - M/F Berlin og M/F Copenhagen - under klargøring på værftet Fayard i Munkebo ved Odense

- Vi havde en positiv udvikling i trafikken i 2014, og vi kan glæde os over, at denne udvikling er fortsat i første halvår af 2015. Særligt på Gedser-Rostock ser tallene positive ud, hvilket er en god nyhed frem mod indsættelsen af de to nybygninger om nogle få måneder, siger Scandlines' administrerende direktør, Søren Poulsen Jensen.

Ruten har foreløbig oplevet en fremgang på knap 10 procent i biltrafikken og 5 procent i fragtvolumen i forhold til sidste år.

Med plads til 460 biler eller 96 lastbiler mere end fordobler de to nye færger, M/F Berlin og M/F Copenhagen, kapaciteten i forhold til de eksisterende.



- Vi oplever, at trafikken stiger i den central- og østeuropæiske korridor, og for fragt ser vi et niveau over det, vi havde før finanskrisen. Vi satser langsigtet på ruten, også hvis en fast Femernforbindelse skulle blive en realitet. Det er et faktum, at man kan spare 150 kilometer ved at tage over Gedser-Rostock, hvis man skal til for eksempel Berlin, siger Søren Poulsen Jensen.

Passagerkapaciteten øges også fra 1.000 til 1.300 til glæde for de busselskaber, der benytter ruten, når de eksempelvis skal til Berlin, Prag eller andre østeuropæiske destinationer. Kunderne kan samtidig se frem til flere faste afgange hver anden time.

De nye færger vil med to bildæk have hele fem baner til ind- og udkørsel. Trods en fordobling af kapaciteten vil de nye færger, ligesom de eksisterende, kun ligge 15 minutter i havn.

Færdiggørelsen af de to nye færger er en investering på over 100 millioner euro per ombygning på hvert skib. Arbejdet er inde i sin slutfase, og alle leverandører arbejder med at færdiggøre præcist deres arbejde samtidig med, at afprøvning af skibets systemer kører efter en fast plan. På nuværende tidspunkt forventes det at Berlin forlader værftet sidst i oktober og dermed kan sættes i drift i november.

De to nye færger skal erstatte M/F Kronprins Frederik og M/F Prins Joachim, der i dag sejler på Gedser-Rostock. For at sikre en stabil overgang og fortsat kunne følge trafikudviklingen har Scandlines besluttet at beholde den tidligere storebæltfærge M/F Kronprins Frederik og benytte den som afløserfærge, på både Gedser-Rostock og Rødby-Puttgarden. Med en ekstra færge, der kan indsættes på begge ruter, sikres såvel kapacitet som pålidelighed.



## Fakta om HCS Fjord Cat

- Hurtigfærgen har siden den første tur mellem Norge og Danmark i 2006 fragtet to millioner passagerer over Skagerrak
- Færge har plads til 676 passagerer, 180 biler og fire busser
- HCS Fjord Cat har verdensrekord i hurtigsejlad mellem USA og Storbritannien. Rekorden lød på to døgn, 17 timer og 59 minutter og blev sat, da færgen var helt ny i 1998



## Færgerute sætter passagerrekord

Flere og flere stiger om bord på hurtigfærgen mellem Kristiansand i Norge og Hirtshals i Danmark. Antallet af passagerer per afgang har i år været højere end nogensinde, oplyser rederiet Fjord Line, der sejler på ruten med færgen HCS Fjord Cat, der tidligere sejlede mellem Jylland og Sjælland

Med en sejltid på to timer og 15 minutter mellem de to havne er ruten den hurtigste vej mellem Norge og Danmark. De senere år har Fjord Lines hurtigfærge bragt rekord mange passagerer over Skagerrak, og netop opgjorte tal fra perioden 13. maj til 30. august viser, at sommersæsonen 2015 satte rekord i antal passagerer per afgang.

- Vi tilbyder den hurtigste vej mellem Danmark og Norge, og det er populært både for billister og hos de passagerer, der stiger om bord til fods, siger liniechef Atle Woxholt, der er godt tilfreds med sommerens fine takter.

Til trods for en regnvåd forsommer har flere passagerer end nogensinde per afgang krydset vandet i HCS Fjord Cat. I gennemsnit havde færgens afgang 12 procent flere passagerer om bord end i samme periode sidste år.

Mest iøjnefaldende er, at antallet af gående passagerer, er steget med 43 procent.

Af den totale stigning har norske passagerer haft en vækst på 13 procent, mens trafikken fra Danmark og EU har oplevet en vækst på 8 procent. Antallet af Mobile Homes om bord på hurtigfærgen er øget med ni procent, ligesom transporten af personbiler er steget med 6 procent.

HCS Fjord Cat vil planmæssigt tage hul på sommersæsonen 2016 4. maj.

# Mols-Linien indfører stillezone om bord

Flere og flere passagerer stiger om bord på Mols-Liniens morgenafgange, og mange udnytter rejsetiden til at arbejde, læse nyheder eller netværke. Der er dog også mange, som benytter færgeturen til at hvile øjnene. For at imødekomme de erhvervsrejsende bedst muligt, lancerer rederiet nu en stillezone på morgenafgangene i hverdagen

- Vores morgenafgange bliver mere og mere populære, og en del af gæsterne har efterspurgt et roligt område til at komme i form til dagen. Det er det behov, vi ønsker at imødekomme med indførelsen af en stillezone, siger Mols-Liniens marketingchef, Mikkel Hybel.

Hver morgen sejler op til 2.000 passagerer med over vandet på de første morgenafgange fra Aarhus og Odden. Da det primært er de tidlige afgange, der benyttes til at blunde lidt, er stillezonen i første omgang indført på hverdagsafgangene fra Aarhus klokken 5.45 og 6.45 og fra Odden klokken 7.20 og 8.20.

### Om Mols-Linien

Mols-Linien A/S er et dansk rederi, der driver Kattegat-ruterne Odden-Aarhus og Odden-Ebeltoft. Mols-Linien overfører over 1,1 million personbilsenheder og ca. 2,5 millioner passagerer om året.

Rederiet råder over tre hurtigfærger - Max Mols, KatExpress 1 og KatExpress 2

KatExpress 1 og KatExpress 2, der er blandt verdens største katamaraner, kan tage op til 1.000 passagerer, 417 personbiler og 60 motorcykler samt laste campingvogne, busser og op til 30 lastbiler på en overfart

Mols-Linien tilbyder særlige løsninger til godstransporterhvervet, hvor lastbiler og løstrailere kan sejle mellem Odden og Aarhus på 75 minutter

På hver af Mols-Liniens tre hurtigfærger er der to ladepladser til elbiler. Opladning er gratis og forbeholdt rejsende på Business BlueClass

Morgengæster kan nu få en rolig start på dagen i stillezonen om bord på Mols-Liniens hurtigfærger.

# Transportminister mødte EU-kommissær

EU's transportkommissær Violeta Bulc og Danmarks transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt (V) mødte fornyligt hinanden på et møde i Bruxelles. På mødet forsikrede Violeta Bulc, at Femern Bælt-projektet er blandt de vigtigste europæiske infrastrukturprojekter, og hun lovede at komme til Danmark

Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt mødtes og transportkommissær Violeta Bulc mødtes for at drøfte Femern Bælt-projektet - blandt andet tidsplanen for den tyske myndigheds-godkendelse, projektøkonomien og EU-støtten til projektet.

Mødet kom i kalenderen, efter Hans Christian Schmidt på sin første arbejdsdag som transport- og bygningsminister i sommer fik besked om, at EU tildelte Femern Bælt-forbindelsen 4,4 milliarder kroner i støtte til anlægsudgifter i perioden 2016-2019. Det var en del under det forudsatte i projektets seneste budget.

På mødet forsikrede EU-kommissæren, at Femern Bælt-projektet er blandt de vigtigste europæiske infrastrukturprojekter. Samtidig erklærede hun sig parat til at komme med en skriftlig tilkendegivelse om udsigterne til yderligere støtte til Femern Bælt-projektet. Hun opfordrede desuden Danmark til at søge eventuelle ubrugte midler, der allerede i de kommende år kan komme tilbage i EU's kasse.



- Jeg har haft et rigtig godt møde med kommissæren, hvor jeg fik, hvad jeg kom efter. Hun var dedikeret og havde en konstruktiv tilgang til de udfordringer, som jeg ikke lægger skjul på, at projektet står overfor, siger transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt og fortsætter:

- Jeg har fortalt kommissæren, at der er tvivl om, hvornår vi får den tyske myndighedsgodkendelse. Jeg har heller ikke lagt skjul på, at det er en udfordring for os, at EU-Kommissionen i første omgang har tildelt mindre EU-støtte til projektet end ventet.

På dagens møde talte den danske minister og EU-kommissæren om, hvordan det bliver sikret, at den allerede bevilgede EU-støtte til projektet kan bruges. Det blev også diskuteret, hvordan det bedst bliver sikret, at der kan komme yderligere støtte til Femern Bælt-projektets anlægsfase i fremtiden.

- I den sammenhæng betyder kommissærens positive indstilling til projektet meget. Jeg har gjort det helt klart, at der er brug for yderligere EU-støtte til anlægsfasen, hvis projektet skal realiseres, siger den danske transport- og boligminister.

Mødet sluttede med, at Hans Christian Schmidt inviterede Violeta Bulc til at besøge Danmark i 2016, og den invitation tog kommissæren imod.

- Det signalerer, at hun er interesseret i vores projekter. Ikke bare Femern Bælt-forbindelsen, men også de mange andre projekter på transportområdet med dansk involvering, som EU har givet støtte til, siger Hans Christian Schmidt.





## Tysk beslutning om Femern trækker ud - og koster danske arbejdspladser

Femern A/S har besluttet at tilpasse medarbejder-staben, indtil der er skabt større klarhed om tidsplanen for den tyske godkendelsesproces af Femern tunnelen og om, hvornår den egentlige anlægsfase kan sættes i gang

Femern A/S nedlægger af den grund 20 stillinger og indfører et ansættelsesstop. Ansættelsesstoppet betyder, at yderligere 20 nye stillinger, der var planlagt for det kommende halvår, sættes i bero.

- Vi fokuserer på tre hovedopgaver: Den tyske godkendelsesproces, evaluering af de stærke tilbud, vi netop har fået ind fra entreprenørerne på de store tunnelkontrakter samt udarbejdelsen af en opdateret finansiel analyse efter, at vi den seneste tid har været alle de økonomiske komponenter igennem, siger administrerende direktør Claus F. Baunkjær, Femern A/S.

- Jeg er naturligvis ked af, at vi må sige farvel til gode og loyale medarbejdere, men i lyset af usikkerheden om tidsplanen for den tyske proces er det et helt nødvendigt skridt. Nogle af vores processer kommer til at tage længere tid end forudsat, og det må afspejle sig i indretningen af vores organisation, siger Claus F. Baunkjær.

# Statoil-tankstationer får nyt navn

Statoil Fuel & Retail omdøber alle Statoil-servicestationer i Europa til et nyt og globalt navn - Circle K. Navneskiftet, der sker fra maj næste år, betyder, at Statoil-stationer i hele Skandinavien, Baltikum, Polen og Rusland vil komme til at spille en væsentlig rolle i opbygningen af det nye Circle K-brand

Grunden til navneskiftet er, at det selskab, der i dag driver Statoil Fuel & Retail - Couche-Tard - ønsker at erstatte sine eksisterende mærker med det nye mærke Circle-K. Med skiftet vil Couche-Tard udfase sine nuværende navne Mac's, Cirkel K og Kangaroo Express retail-brands i USA og øvrige lande på verdensplan - og Statoil's retail-brand i Europa. Quebec provinsen i Canada beholder dog - som eneste marked - Couche-Tards retail brand.



Statoil Fuel & Retail var en integreret del af olie- og gasselskabet Statoil ASA frem til 2010. I 2012 blev virksomheden overtaget af Couche-Tard, som er en af verdens førende forhandlernetværk indenfor convenience. Retten til at anvende Statoil navnet frem til 2021 var en del af betingelserne for købet.

- Beslutningen om, at samle virksomheden under ét brand vil være med til at gøre os stærkere, det vil både styrke os kulturelt, men også skærpe vores fokus på at lette dagligdagen for vores kunder. En af de væsentligste årsager til købet af Statoil Fuel & Retail var netop, at etablere vores position i Europa, og skabe en platform for yderligere vækst. Ét, globalt brand vil gøre dette mere enkelt for os, siger Couche-Tards administrerende direktør Brian Hannasch.

Couche-Tards ambition er at gøre det nye Circle K til verdens foretrukne sted for kunderne.

- Uanset om man kommer ind på en Circle K station i Europa, USA, Canada, eller andre steder i verden, så er det vores mål, at tilbyde den samme enkle og lette shopping-oplevelse samme hurtige og venlige betjening, samt de produkter, som efterspørges - specielt designet til folk på farten, siger Brian Hannasch.

Den europæiske navneskifte-proces starter i Norge og Sverige, som vil blive de første lande, der bliver en del af en international "familie" bestående af næsten 15.000 nærbutikker og tankstationer, som beskæftiger over 100.000 medarbejdere. Sammen vil de betjene millioner af folk på farten, hver eneste dag, verden over.

### Om Alimentation Couche-Tard

Couche-Tard er førende indenfor den canadiske convenience branche. I USA er det den største uafhængige convenience-kæde i forhold til antallet af firmaejede butikker. I Europa er Couche-Tard førende indenfor convenience butikker og brændstof til transport i Skandinavien og de Baltiske lande, mens Couche-Tard har en synligt tilstede i Polen.

Couche-Tard driver fuel-terminaler og depoter i seks lande i Europa. Inklusive medarbejdere på Statoil-brandede forhandlerstationer er der ca. 19.000 medarbejdere i forretningerne, på terminalerne og servicekontorerne på tværs af kontinentet.

Derudover er der ca. 4.700 butikker drevet under licensaftaler og Circle K brandet i 12 andre lande i verden.



# Magasinet Bus

Torsdag 27. august til onsdag 23. september 2015 - nummer 7/8 - 3. årgang

Krydstogtturisme:

## Turistbusserne er et afgørende led i kæden

Læs mere side 16 - 25

## Fjernbusser og turistbusser slår miljø- og klimarekorder

Læs mere side 36

Retfærdighed i jobbet:

## Bus- og taxichauffører på den sorte liste

Læs mere side 45

Skolebusser og gartner

Læs mere side 11

Busvognmand på Falster overtager aktiviteter på Lolland

Læs mere side 26

...peger på manglende af takster

Læs mere side 11

Tyske farbtønder skal regnes med

Læs mere side 42

...krig forbyder brug af headset under kørsel

Læs mere side 41

Bas er Midttrafiks bedste chauffør 2015

Læs mere side 8

Gik du glip af Magasinet Bus nummer 7/8? Så hent det her!