

Magasinet Bus

Torsdag 29. oktober til onsdag 18. november 2015 - nummer 10 - 3. årgang

Busmesse viste vejen mod en mere grøn fremtid

Læs mere side 22 - 35

Lille polsterværksted på en sidevej sørger for sæder til den store busoperatør

Læs mere side 16 - 20

En god dialog - giver opbakning om løsningerne

Læs mere side 4 - 8

Taxi-direktør:

Investeringer i kvalitet kræver incitament

Læs mere side 61 - 64

Nye dieselbiler skal forurene markant mindre

Læs mere side 41

Dieselmotorer kan opgraderes til Euro 6

Læs mere side 44

Lastbilchauffør kørte ind i bus fra Nordjylland

Læs mere side 55

Centrum Turist er gået konkurs

Læs mere side 46 - 51

Busmesse viste veje mod fremtiden

Midt i oktober besøgte vi Busworld 2015 i den belgiske by Kortrijk, der ligger tæt på grænsen til Frankrig. Turen derned gik med kollektiv transport - først med tog, så med fly, så igen med tog for til sidst at køre i taxi ud til Expo-messecenteret i byen.

Stort set hele messecenteret var taget i brug, så der kunne være plads til de mange udstillere - selvfølgelig busproducenterne fra Europa, men også producenter fra eksempelvis Kina. Derudover var leverandører af store og små komponenter til busproduktion også med på messen.

Dertil var der også leverandører af udstyr - eksempelvis til information og kommunikation - der kan være med til at gøre busserne mere tilgængelige for de mange mennesker, der hver dag har behov for motoriseret transport for at komme til og fra arbejde.

Set i et større perspektiv var messen i Kortrijk et godt og inspirerende eksempel på, hvor langt busproducenterne og deres underleverandører er nået teknisk, miljømæssigt og komfortmæssigt.

Busproducenterne kan i dag levere de bæredygtige løsninger, som nogle politikere efterspørger, når de mødes for at holde og høre på skåltaler - og som andre politikere reelt arbejder målrettet for at få sat i fast rutefart.

Når man som dansker ser, hvilke muligheder, der er for at rulle en mere bæredygtig transport ud til de rejsende, kan det kun undre, at der hos myndigheder og nogle politikere er behov for at teste alle nye produkter fra andre lande. Lad være med at bruge nye forsøg som en syltekrukke.

Hvorfor teste el-hybridbusser, der kører tilfredsstillende i andre byer - faktisk også i København?
Hvorfor være nølende med hensyn til gas, når vi i Danmark har et udbygget net til naturgas, der også kan fordele biogas? Der er nu tre af de store europæiske busproducenter, der nu har gasbusser på programmet.

Og hvorfor er det så vanskeligt at give rejsende informationer om, hvornår den næste bus kommer?

Med indtrykkene fra Busworld 2015 i frisk erindring er vejen mod en bæredygtig kollektiv transport klar - også i Danmark.

Politikerne skal blot beslutte sig - og beslutningen kan lige så godt være grøn fra begyndelsen - for fremtiden bliver grøn uanset, hvor nølende danske politikere er.

Alternativet er, at vi investerer i dieselmateriel, som ingen andre vil have - var der nogen, der hviskede IC4-tog.

Jesper Christensen

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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.



En verdenspræmiere frem mod en grøn fremtid.

Det var med stor glæde, at vi på dette års BusWorld Kortrijk kunne præsentere vores nyeste Citaro NGT. Med en brændstofbesparelse på op imod 20% og en betragtelig lavere CO2 emission sætter vi standarden for en grønnere fremtid.

Vi vil gerne takke for den store interesse omkring vores produkter på BusWorld Kortrijk, og ser frem til et fortsat godt samarbejde.

Mercedes-Benz

The standard for buses.





En god dialog - giver opbakning om løsningerne

Johnny Terkildsen, der er teamleder for bus og infrastruktur i planafdelingen i trafikkselskabet Fyn-Bus, peger i dette interview med Magasinet Bus på, at god dialog giver opbakning om løsningerne

Af Mikael Hansen, journalist for Magasinet Bus

Møder, mail-beskeder og telefonsamtaler fylder godt i Johnny Terkildsens hverdag på jobbet som teamleder for bus og infrastruktur i trafikkselskabet FynBus. For det meste af hans arbejde handler om dialog og om videregivelse af informationer til det store netværk af medarbejdere i kommunerne, hos operatørernes driftsledelse, til chaufførerne og - ikke mindst – til passagererne.

Én ting er den almindelige køreplan, som redigeres og udsendes en gang om året, noget andet og meget mere arbejdskrævende er de mange ændringer i ruter og køreplaner i løbet af året.

Lige nu er der afsat en fast medarbejder i Johnny Terkildsens team til at tage sig af ændringer i ruter og køreplaner i

Kollektiv trafik

Odense bymidte, hvor to store anlægsprojekter griber dybt ind i byens trafikmønstre. Det er byggeriet af en stor parkeringskælder og en helt ny bydel, der hvor motorgaden Thomas B. Thriges Gade indtil juni 2014 skar Odenses bymidte over i to halve. Nu er gaden lukket, og på stedet findes en stor byggeplads – populært sagt et ”et stort hul i jorden”. Det andet store anlægsarbejde er de indledende øvelser til bygningen af Odense Letbane. Der hvor letbanesporet skal være, kan der ikke ligge elkabler, fjernvarmerør, kloakker eller lyslederkabler, så alt dette skal flyttes. I mens er hele gader eller enkelte vejbaner lukket for trafik.

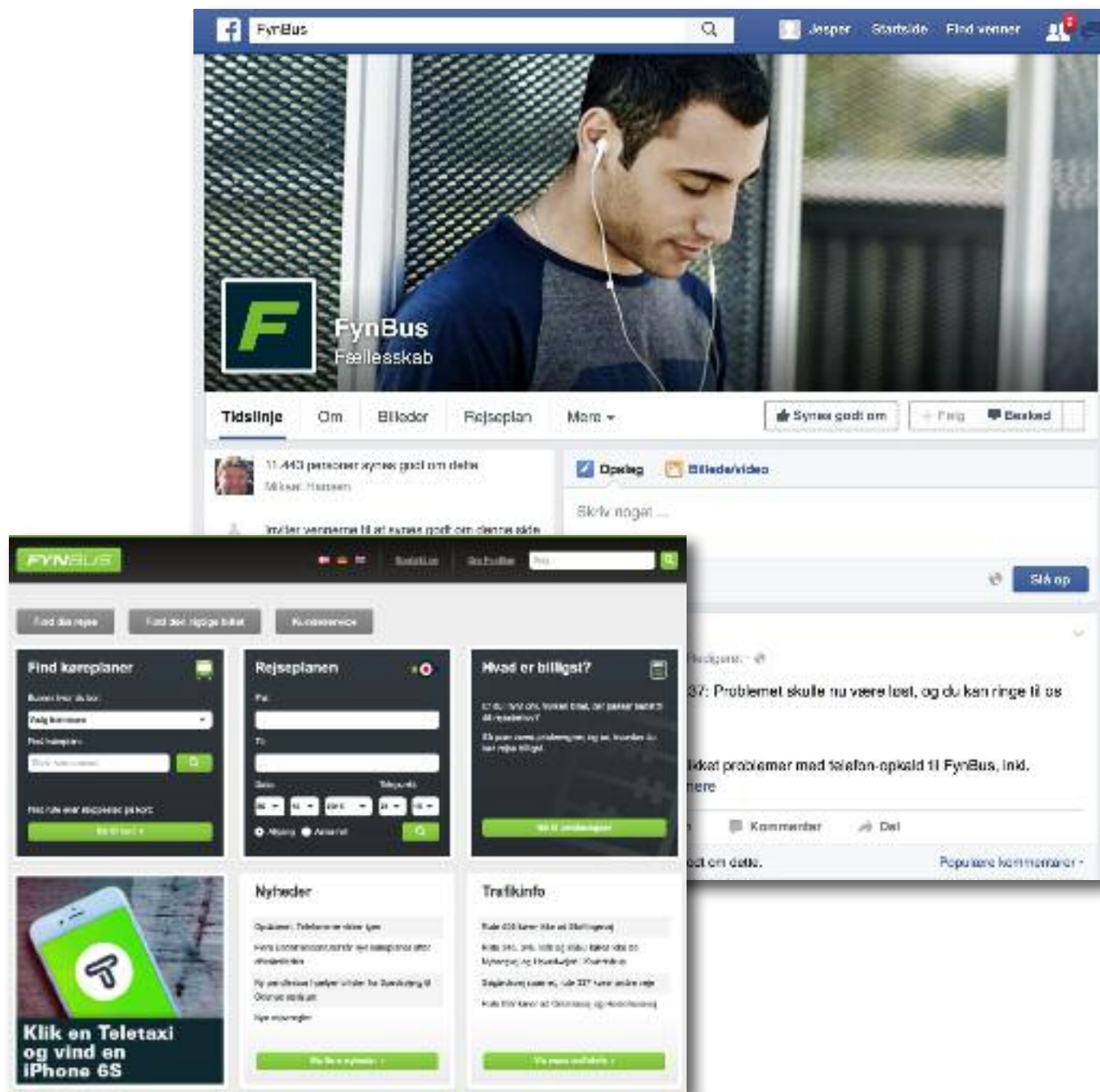
- Vi ved, at der vil blive ved med at komme store ændringer i trafikken i Odense i hvert fald frem til 2020, fortæller Johnny Terkildsen.
- FynBus er hele tiden i dialog med Odense Kommune, hvor vi i fælleskab forsøger at finde de bedste løsninger for omkørsler og ruteændringer. Stort set alle busserne skal ind til busterminalen på Odense Banegård Center, så det er et stort puslespil at få det til at gå op.
- Når FynBus og Odense Kommune er enige om trafikløsningen for en kommende fase af for eksempel letbanebyggeriet, giver vi sagen videre til køreplanteamet inde ved siden af. Så skal det omsættes til minutter i buskøreplanen, fortæller Johnny Terkildsen.
- Herefter bliver køreplanforslaget sendt til Odense Kommune, til busoperatørerne og ud på FynBus' chaufførportal. Når vi har vurderet og evt. indarbejdet de indkomne kommentarer, bliver køreplanen lagt ud på FynBus' hjemmeside, på chaufførportalen og bliver sendt til Rejseplanen. Og der kommer også besked på FynBus' Facebook-side, når der er større ændringer på vej.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Kollektiv trafik



Johnny Terkildsen fortæller, at dette omstændelige dialogarbejde virkelig betaler sig for FynBus:

- Vi har et godt forhold til alle parter. Nogle af de mere problematiske løsninger bliver nemmere accepteret, fordi alle har været involveret undervejs, og alle er klar over, at FynBus har forsøgt at tilgodese alle parter. Mange af de løsninger, vi sætter i værk i Odense i øjeblikket, er meget besværlige - det kan ikke være anderledes, når vigtige trafikårer er helt eller delvis lukkede – alligevel er der accept, og alle ved, at det fortsætter på samme måde i de kommende år.

Stoppesteder og trafikinformation

Et andet af Johnny Terkildsens arbejdsområder er stoppesteder og terminaler. Også her er det de skiftende trafikmønstre i Odense, der lige nu er den største udfordring, men ansvaret omfatter alle ca. 4000 stoppesteder på Fyn, hvor FynBus har ansvaret for informationstavlerne. Det er kommunerne, der sørger for den fysiske infrastruktur, bl.a. kantsten, fliser, cykelstativer og læskærme. FynBus er i tæt dialog med kommunernes vejafdelinger om dette.

Kollektiv trafik



To af de fem medarbejdere i teamet kører ud på hele Fyn og efterser og reparerer trafikinformationen på stoppesteder og terminaler.

Teamet har også ansvaret for FynBus' digitale informationsskilte, som er opsat på flere terminaler, blandt andet på Odense Banegård Center. I de fleste busser på Fyn er der installeret informationsskærme, hvor FynBus' trafikinformation er en vigtig funktion. Også denne information udsendes og opdateres fra Johnny Terkildsens team.

- Vi har samlet alle funktioner om infrastruktur og trafikinformation i vores team, og det fungerer virkelig godt på den måde, fortæller Johnny Terkildsen.

- Det er os der samler og udsender de grundlæggende data, og så samarbejder vi med kommunikationsteamet om formidlingen og med køreplanteamet om køreplanjusteringer.

Trafikselskabernes busgruppe

Johnny Terkildsen er også medlem af trafikselskabernes fælles busgruppe – eller udvalget for materiel og miljø, som det hedder.

- Vi vedligeholder den fælles busstandard, som trafikselskaberne har aftalt. Der er hele tiden behov for at justere på detaljerne i takt med den teknologiske udvikling, EU's standarder og udviklingen på miljø- og drivmiddelområdet, siger Johnny Terkildsen.

- Det er et meget interessant arbejde at være med i. Næste møde er her i Odense, hvor vi får fremvist én af de nye

Kollektiv trafik

hybridbusser, som skal køre her i byen fra december. Udvalget har også beskæftiget sig meget med elbusser og gasbusser i de seneste par år.

Implementering er afgørende

Et moderne kollektive trafiksselskab har rigtig mange forskellige ansvarsområder, og de seneste mange år har det ene nye IT-system efter det andet været med til at ændre den kollektive bustrafik både udadtil og indadtil.

- FynBus etablerede for nogle år siden en implementeringsgruppe for at sikre, at vi bruger systemerne sådan som de er tænkt. I dag arbejder implementeringsgruppen ikke kun med IT-systemer, men i princippet med alle arbejdsgange og aftaler i huset, siger Johnny Terkildsen, der er formand for FynBus' implementeringsgruppe.

Fra Odense Bytrafik til FynBus

Johnny Terkildsen kom til FynBus i 2008 fra Odense Kommune og det kommunale busselskab Odense Bytrafik. Buser har fyldt meget i det meste af hans arbejdsliv.

- Arbejdsmetoderne har ændret sig meget, siden jeg startede. IT har gjort det hele er mere gennemsigtigt, og vi kan reagere hurtigere og mere præcist på ændringer. Men i takt med at vi kan styre mere og mere, stiger kravene tilsvarende, så det er egentlig ikke nogen lettelse. Samlet set er det selvfølgelig en tilfredsstillelse, at vi kan yde mere og bedre bustrafik end tidligere, siger Johnny Terkildsen.

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

Arbejdet med enklere takster i den kollektive trafik går i gang

De første skridt på vejen mod et opgør med det kritiserede og uigennemskuelige takstsystem i den kollektive trafik er taget. Trafikselskabet Movia får opbakning fra transportordførerne i Folketinget og transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt (V) til at gå videre med takstharmonisering på Sjælland

Rigsrevisionen og statsrevisorerne rejste i august en skarp kritik af takstsystemet i den kollektive trafik og de hidtil forgæves forsøg på at forenkle prisstrukturen. Statsrevisorerne konstaterede, at en landsdækkende harmonisering reelt ikke er mulig - med mindre takstkompetencen ændres, så kommuner, regioner og togoperatører fratages det endelige ansvar for at fastsætte takster - eller at trafikselskaberne seriøst bestræber sig på at blive enige.

Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt har i kølvandet på kritikken af selskabernes arbejde gennemført en møderække med trafikselskaberne, DSB og transportordførerne fra Folketingets partier, hvor de forskellige virksomheders synspunkter og bud på løsninger er blevet vendt.

Trafikselskabet Movia har klart meldt ud, at man på Sjælland ønsker at gennemføre den såkaldte Takst Sjælland løsning, som indebærer, at der etableres et fælles zone- og takstsystem på hele Sjælland med en ensartet og logisk pris- og rabatstruktur for kontantbilletter, rejsekort og periodekort. Modellen er tidligere drøftet mellem trafikvirksomhederne på Sjælland, men måtte i foråret 2014 opgives på grund af uenighed mellem parterne.

Transport- og bygningsministeren er nået til enighed med transportordførerne om at bakke op om, at Movia kan gå videre med at udvikle og indarbejde modellen i takstsystemerne. Det sker på baggrund af Movias udmelding om, at modellen er et grundigt og gennearbejdet forslag, som både løser udfordringen med harmonisering af taksterne og sikrer sammenhæng i priserne på tværs af transportformer for 70 procent af alle rejser på landsplan.

Der bliver nu tilrettelagt et intensivt forløb med Movia og de øvrige trafikvirksomheder. Ordførerne vil få en status på et møde 11. november med henblik på, at de kan blive præsenteret for en endelig model i starten af december. Det er ifølge Movia en betingelse for, at en løsning kan være på plads allerede fra juli 2016.

I Jylland og på Fyn er transportvirksomhederne gået i gang med at kigge på forskellige modeller for forenkling af taksterne. Ordførerkredsen og ministeren er enige om at bakke op om arbejdet og følge fremdriften. Fra Transport- og Bygningsministeriets side stilles Trafik- og Byggestyrelsens kompetencer til rådighed for arbejdet.

- Vi har modtaget et meget stærkt signal fra Movia om, at det her er et problem, som man som en ansvarlig sektor gerne selv vil løse. Når man fra Movias side selv mener, man har den rigtige løsning for kunderne, er det jo ikke os, der skal stå i vejen. Vi ser derfor frem til, at Movia kommer og præsenterer deres endelige model for ordførerne og mig, så vi kan komme videre med sagen, siger transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt.

Pendlerbus hjælper bilister ind til Odense C

Bilpendlere fra Vestfyn, der skal til Odense, har fra mandag 5. oktober kunnet parkere bilen gratis i Spedsbjerg og tage en ny pendlerbusrute ind til Odense Universitetshospital, OUH, eller centrum

Pendlerbussen, der har rutenummer 13, kører to gange hver morgen fra parkeringspladsen i Spedsbjerg. Den kører via ringvejen og ankommer på Klingenberg ti minutter i otte og ti minutter i ni. Undervejs stopper den ved OUH og Ansgar Kirke.

Om eftermiddagen kan man tage regionalrute 130-131 tilbage til parkeringspladsen. Ruten kører hver halve time og stopper kort fra parkeringspladsen.

Man betaler det samme for at køre med pendlerbussen, som man gør for en almindelig bustur i Odense - eksempelvis 15 kroner, hvis man bor uden for Odense og har et KVIKkort.

Ruten, der køres af en af de lyserøde citybusser, er i første omgang et forsøg, der kan gøres permanent, hvis et tilstrækkelig antal passagerer gør brug af tilbuddet.

Pendlerbussen er et af mange tiltag i Odense Kommunes mobilitetsplan. Målet med pendlerbussen er at tilbyde et attraktivt alternativ til parkering i bymidten og få flere til at kombinere bilen med bussen.



DSBs busser til flygtninge var lovlige

Det var ikke ulovligt, at DSB fragtede flygtninge og migranter over grænsen - fra Flensborg Bane­gård til Fredericia - i busser. Det var almindelig togbuskørsel. Det vurderer anklagemyndigheden under Syd- og Sønderjyllands Politi. DSB fastslår, at politiet var fuldt orienteret om den omdiskute­rede buskørsel.

Folketingsmedlemmerne Naser Khader (K) og Søren Espersen (DF) har kritiseret DSB's fremgangsmåde, og Søren Espersen har stillet et spørgsmål til justitsministeren, om lovligheden af kørslen. Rigspolitiet arbejder lige nu på et svar til Folketinget i sagen.

Kollektiv trafik

Men anklagemyndigheden vurderer, at så længe bustransporten af flygtninge og migranter skete som erstatning for almindelig togdrift, er den lovlig. Det fremgår af en pressemeddelelse fra Syd- og Sønderjyllands Politi:

"Syd- og Sønderjyllands Politi blev den 11. september kontaktet og spurgt om en sådan transport i busser ville være lovlig. Anklagemyndigheden ved Syd- og Sønderjyllands Politi undersøgte derfor, om transporten kunne være i strid med straffelovens eller udlændingelovens bestemmelser om menneskesmugling.

Det er anklagemyndighedens vurdering, at transporterne ikke er i strid med den nævnte lovgivning, hvis nogle forudsætninger er opfyldt:

Transporten med bus skal finde sted som erstatning for den almindelige togdrift, som DSB i forvejen varetager. Passagererne skal være i besiddelse af gyldig billet til DSB."

DSB: Politiet var informeret

Informationschef i DSB, Tony Bispeskov, forklarer til Jyllands-Posten, at bustransporterne sættes ind, når selskabet får besked om, at der er ekstraordinært mange passagerer, der vil med toget fra Flensborg.

Han understreger desuden, at politiet var fuldt informeret om buskørslen.

- Vi blander os ikke i, hvordan politiet kontrollerer ved den danske grænse. Hvis politiet ønsker at standse vores busser, kan de jo gøre det, forklarer han til Jyllands-Posten.

DSB indlejer private busvognmænd til at udføre togbuskørslen.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Politiet efterforsker overfald på en buschauffør

En gruppe på seks unge mennesker i sekstenårsalderen var fredag 9. oktober på tur med en bus på Linie 501 mod Kokkedal Station. Under turen truede de en passager med en kniv og frarøvede passagerer en iPhone. Senere overfaldt de en passager ved et busstoppested og senere igen en buschauffør

Politiet beskriver forløbet således:

Fredag 9. oktober lidt før klokken 21.45 befandt en gruppe på seks unge mennesker i sekstenårs alderen sig i bus 501 S på vej til Kokkedal Station. Gruppen bestod af fem personer, tilsyneladende etnisk danske, samt en sjette person, tilsyneladende etnisk afrikansk. En af personerne truede med kniv en medpassager til at udlevere sin mobiltelefon af mærke iPhone 5S.

Omkring klokken 22.15 var gruppen nået frem til stoppestedet ved Hørsholm Midtpunkt, hvor en fra gruppen truede en person, der stod ved stoppestedet, med tæv til at udlevere sine cigaretter, hvilket han gjorde. Gerningsmanden her var angiveligt af afrikansk etnisk oprindelse.

Omkring klokken 23.06 overfaldt gruppen chaufføren i den bus på Linie 150 S, de var med, da den befandt sig på Usserød Kongevej ud for nummer 89. Buschaufføren fik flere knytnæveslag i brystet.

Omkring klokken 00:40 natten til lørdag var gruppen udvidet til ca. 10 personer, herunder en pige. På Vestre Stationsvej ved Rungsted Station Gruppen overfaldt gruppen to kammerater, hvor den ene fik frastjålet sin studiekort og den anden frastjålet en mobiltelefon under udøvelse af vold i form af en skalle. De overfaldne angiver, at gerningsmanden skulle være af afrikansk etnisk oprindelse.

Det er lykkedes politiet at identificere to personer fra gruppen, der blev anholdt søndag formiddag og eftermiddag. De blev fremstillet i grundlovsforhør mandag 12. oktober klokken 10.45 i Retten i Helsingør, hvor de blev begge vare-tægtsfængslet.

Politiet er i besiddelse af videoovervågning fra bussen, der viser gerningsmanden/mændene i "aktion" samt de øvrige personer, der var med i gruppen. Politiet er i færd med at "banke" på døre, for at få gruppens enkelte personer identificeret og afhørt, så politiet kan få klarlagt de forskellige roller i gruppen.

Yderligere er politiet ved at skaffe en overvågning, der måske knytter sig til de øvrige nævnte forbrydelser, for at få identificeret gerningsmændene, eller personer, der har medvirket ved forbrydelserne.

Skulle nogen i gruppen af personer, der var med ved ovennævnte røverier, føle trang til, at fortælle politiet deres version af ovennævnte røverier, er de meget velkommen til at rette henvendelse til Susan Larsen, der er efterforskningskoordinator hos politiet i Helsingør på telefon 2566 0133.

Skulle andre have overværet de nævnte røverier, er politiet meget interesseret i at tale med vidnerne, som dermed kan være med til at sammenstykke hændelsesforløbet i de enkelte røverier.

Hurtige busser skal have en hurtig farve

Trafikselskabet Movia er i gang med at se på, hvordan hurtigere buslinier skal markere sig i bybilledet. Derfor er busser på nordens travleste linie - linie 5A i København - blevet udsmykket med en ny tyrkisk farve.

Fra april 2017 bliver Linie 5A, der er Nordens travleste buslinje med 20 millioner passagerer om året, opgraderet til en højere kvalitet - og bliver dermed endnu hurtigere. I den forbindelse tester trafikselskabet Movia det uvendige design af fremtidens højklassede busser på ruten gennem hovedstaden. Samtidig med nye farver får busserne på 5A også nyt navn "+Way" og bliver reklamefri.



- Det nye design markerer en styrkelse af busbetjeningen, der gør det hurtigere og lettere at køre med bus - også i myldretiden. Vi håber, at rigtig mange vil tage godt imod både de nye farver, som vi tester nu, og det nye trafiktilbud, når det bliver klar i april 2017, siger Movias administrerende direktør Dorthe Nøhr Pedersen.

Passagerernes erfaringer og reaktioner på det nye design skal bruges til at sikre, at designet fungerer godt, inden de nye busser sættes i produktion.

Busserne bliver også længere

Når +Way-busserne og det nye design kører ud på Linie 5A i foråret 2017, bliver bussen ikke kun hurtigere, men også fem meter længere, og får flere døre, som passagererne selv åbner ved at trykke på en knap på siden af bussen - ligesom på S-togene.

Københavns Kommune er i øjeblikket i færd med at tilpasse Frederikssundsvej, så busserne på linje 5A kan komme hurtigt gennem trafikken - også i myldretiden. Det vil øge den kollektive trafiks attraktivitet over for borgerne i takt med, at trængslen på vejene til og fra hovedstadsområdet stiger. Linie 5As rute bliver samtidig også forlænget. Det betyder, at man kan komme direkte til Herlev Hospital fra Nørrebrogade og Frederikssundsvej uden skift. Den opgraderede 5A vil derfor også få forbindelse til den kommende letbane i Ring 3.

Stoppestederne langs 5As rute bliver også opgraderet med nye læskærme og trafikinformation i realtid, blandt andet med tider for næste S-tog, regionaltog eller metro på de største stoppesteder. Stoppesteder ved centrale trafikknudepunkter får ekstra fokus, som for eksempel Nørrebro Station, hvor der i fremtiden bliver omstigningsmulighed mellem bus, metro og S-tog.

De nye busser bliver gasdrevne og CO2 neutrale ved biogas-drift. De understøtter dermed Movias arbejde for en grønnere kollektiv trafik. Konceptet er inspireret af BRT - Bus Rapid Transit - der kendes fra andre storbyer som Malmø, Paris og Barcelona.



Millioner at spare med ny bus

- Det er jo nærmest en katastrofe, at vi først opdager det nu, siger Jess Abildskou om sin nye Scania bus, der kører over fire km/l.

Abildskou A/S fik før sommeren leveret en Scania bus til kørsel på ruten Aarhus-Berlin. Bussen er opbygget med et langt udhæng fortil, så der bliver plads til den dobbelte fordør og en kørestolsplads ved siden af chaufføren.

Og konceptet lever til fulde op til forventningerne.

- Jeg har allerede bestilt tre mere fuldstændigt mage til, for vi vil jo gerne være Corporate Social Responsible, som det hedder, siger indehaveren Jess Abildskou.

Netop kørestolspladsen og et enormt bagagerum på 14,5 kubikmeter med blandt andet

tre cykelstativer er alt sammen med til at gøre den store Scania Van Hool perfekt til opgaven. Men var han tilfreds med sin nye bus før, så steg tilfredsheden til begejstring, da han fik dieselregningen.

- Det var jo modellen, vi købte og er glade for. Det var først senere, vi fandt ud af, hvor lidt brændstof den bruger. Vores forbrug plejer at ligge omkring 3,2 km/l. Vi har aldrig i historien haft en bus, der går så langt på literen.

En katastrofe

De første 100.000 kilometer

viser et forbrug på 4,2 km/l. Altså mere end 30 procent længere, end Abildskous øvrige busser kører. Med en brændstofudgift på over 40-45 procent af de samlede udgifter, er sådan en forbedring et drømmescenario for enhver vognmand.

- Det er jo nærmest en katastrofe, at vi først opdager det nu, siger Jess Abildskou.

- Hvis alle vores biler kørte lige så langt på literen, så kunne vi i hvert fald spare et par millioner i brændstof om året. Nemt. Det kunne vi jo have gjort for længe siden.

- Den her kommer til at køre

200-250.000 km om året, så det er mange penge, vi sparer. Besparselsen alene kan jo betale renterne, siger den glade busejer.

Men han klør sig i nakken over den store forskel, når han tænker på resten af hans 24 busser store flåde. Og han nægter at regne på, hvor meget han reelt kan spare i dieselolie alene ved at skifte dem alle ud med Scania'er.

- Jeg vil ikke regne det nøjagtige beløb ud så længe, jeg har alle de andre busser til at køre rundt og brænde al den dyre olie af, siger han.



Glade kunder

Jess Abildskou overtog forretningen efter sin far, som grundlagde den i 1960. Han er vokset op med busser, chauffører, virksomhedsledelse - og sælgere, så han ved godt, hvornår og hvor meget, han skal trække fra og lægge til, når folk forsøger at sælge ham noget.

- Sælgere er som udgangspunkt fulde af løgn. Derfor er vi kraftigt afhængige af egne erfaringer, så brændstofforbruget var da en medvirkende årsag til, at vi bestilte tre mere.

Han har planer om at købe flere Scania Van Hool busser ind i takt med, at de gamle skal skiftes ud. Men selv om brændstofforbruget er forbløffende lavt, så er der flere andre faktorer i den nye bus og indsættelsen af den, som tilsammen og hver for sig havde givet samme udslag.

- For os er det en helt ny bus, og vi er jo helt benøvet over, at kvaliteten har levet op til sælgerens ord. De plejer at hælde en del vand ud af ørerne, men denne her fungerer gnidningsfrit.

At sælgeren holder ord, når det kommer til både kvalitet og forbrug er nærmest uøret og helt uventet. At det oven i købet har været så nemt at sætte den nye bus ind på Århus-Berlin-ruten er stort set lige så usædvanligt.

- Det er jo ikke hver gang, vi sætter en bus i drift fuldstændigt problemfrit. Vi bruger

altid meget tid på aircondition om sommeren og oliefyrr om vinteren. Det er jo meget vigtigt med et ordentligt indeklima, men der har ikke været nogen nævneværdige problemer med denne her. Nu har vi kørt tre måneder med den, og den fungerer super godt. Chauffører og kunder er super glade for den.

Cykler og bagagesortering

Bagagerummet er på næsten monumentale 14,5 kubikmeter og indrettet med blandt andet tre cykelstativer.

- Cyklerne har vi jo ellers bagpå, så det er en ekstra service, at vi kan tilbyde kunderne at have cyklerne indendørs. Når man har haft en cykel bag på en bus fra Århus til Berlin i regnvej, så knaser gearret så underligt, når man starter. Det slipper de for nu. Bagagerummets størrelse giver desuden chaufføren bedre arbejdsbetingelser til gavn for både hans ryg og kundebetjening.

- Det er sådan en mellemting mellem en dobbeltdækker og en almindelig bus. Vi kan jo sortere bagagen i det store bagagerum med hylder. Ellers skal vi jo stå og hive kufferter ud ved hvert stoppested for at finde de rigtige. Det her sparer en masse tid og besvær, siger Jess Abildskou, der går og glæder sig til at tage sine tre næste super-busser i brug.

De bliver leveret inden nytår.

De første 100.000 kilometer viser et forbrug på 4,2 km/l. Altså mere end 30 procent længere, end normalen. Med en brændstoffudgift på over 40-45 procent af de samlede udgifter, er sådan en forbedring et drømmescenario for enhver vognmand.



Bussen er opbygget med et langt udhæng fortil, så der bliver plads til den dobbelte fordør og en kørestolsplads ved siden af chaufføren.



Bagagerummet er på næsten monumentale 14,5 kubikmeter og indrettet med blandt andet tre cykelstativer.



Lille polsterværksted på en sidevej sørger for sæder til den store busoperatør

I Hedensted har Arriva, der har omkring 1.300 busser og 43 togsæt kørende i Danmark, et lille og specialiseret værksted, der sørger for, at selskabets rullende materiel "holder skindet på næsen" - så passagerne i busser og tog har pæne og hele sæder at sidde på på vejen frem - eller tilbage. - Vi vedligeholder alt det, der skal polstres, siger Hans Jørn Lindgaard, der er værkstedsleder hos Arriva Autosadelmager og Møbelpolsterværksted i Hedensted

Af Jesper Christensen

Og det er der nok af i en virksomhed, der har så mange kørende enheder, og som hver dag transporterer så mange passagerer, som Arriva.

På værkstedet, hvor Hans Jørn Lindgaard leder slagets gang, hvor det vigtigste våben er nål og tråd, er der i alt fire ansatte - tre mand og en kvinde.

Arbejdspladsen

Hans Jørn Lindgaard er ved at lave en udstilling af de stole, som Arriva Autosadelmager og Møbepolsterværksted forhandler - og der vil løbende komme nye modeller til.



Det er deres opgave at holde Arriva kørende med hensyn til hele sæder i busser og tog. På hylderne i værkstedshallen står der bussæder i mange udformninger parate til at blive sendt ud til den Arriva-afdeling, der har brug for at få udskiftet et slidt eller ødelagt sæde med et nypolstret.

- Hvis en hæværksmand for eksempel har været i gang med en kniv og skåret 10-15 sæder op, så har vi 300-400 sæder på lager, siger Hans Jørn Lindgaard og peger på, at busoperatørerne eksempelvis risikerer at skulle betale en bod til det trafikselskab, de kører for hvis ikke sæderne er i orden.



Ud af de fire mand, der dagligt er beskæftiget på værkstedet i Hedensted er der en enkelt kvinde. Parinee Poulsen er blandt andet ekspert i at håndtere symaskinen.

Arbejdspladsen



- Hos Arriva Autosadelmager og Møbelpolsterværksted vedligeholder vi alt det, der skal polsters, siger Hans Jørn Lindgaard, der er værkstedsleder på værkstedet, der ligger på Nordre Fabriksvej i Hedensted.

Når Hans Jørn Lindgaard eller en af de andre medarbejdere leverer de nypolsterede sæder, tager de de gamle eller ødelagte med retur til værkstedet, hvor de bliver til en ny arbejdsopgave.

Med de mange busser og tog, som Arriva har gang i over det meste af Danmark, er der lidt at arbejde med i løbet af året for folkene i Hedensted. Det er faktisk så meget, at Hans Jørn Lindgaard overvejer at tage en lærling ind.

For at strømline arbejdet på værkstedet har Arriva lagt en indkøbspolitik, der går ud på, at det er den samme sædeproducent, der leverer sæderne til Arrivas nye busser - passagererne sidder på sæder fra Kiel Seats, mens chaufførerne sidder på sæder fra Be-Ge, der blandt andet ejer sædeproducenten Jany i Thy.

Virksomheden har rødder tilbage i tiden

Arriva Autosadelmager og Møbelpolsterværksted i Hedensted har ikke altid været en del af Arriva. Tidligere holdt virksomheden til i Øster Snede ikke så langt fra Hedensted og var ejet af Wulff Busser. Selv kom Hans Jørn Lindgaard til virksomheden for til år siden. De første syv år var som førstemand på værkstedet.

- De seneste tre år har jeg stået som værkstedschef og rådgiver for vores teknisk afdeling, indkøbs- og fleet-afdeling, siger han.

Han fremhæver, at værkstedet ikke kun servicerer Arriva med nypolsterede sæder, men også gerne hjælper andre virksomheder, der ønsker at sidde godt.

Arbejdspladsen

Hans Jørn Lindgaard og kollegerne på værkstedet i Hedensted kan andet end hjælpe deres egne med at blive velpolstrede. Efter sommeren har de eksempelvis være med til at renovere en Scania Irizar-turistbus, så den indvendigt står som ny med nypolstrede sæder i læder og stof.



Et eksempel på det holder i gården bag værkstedshallen i form af en Scania Irizar-turistbus, der bliver renoveret og moderniseret med nypolstrede og læderbetrukne sæder. Bussen skal leveres til en nyetableret turistvognmand i Nordsjælland, som gerne vil køre krydstogtpassagerer rundt i Hovedstadsområdet.

Stoffer rækker langt tilbage

Ud over hylder fyldt med sæder rummer polsterværkstedshallen på Nordre Fabriksvej i Hedensted også et anseeligt antal større og mindre ruller af stof i mange farver. Her er selvfølgelig stof, der passer til de busser, Arriva aktuelt kører med for de forskellige trafiksselskaber rundt i Danmark. Men der er også ruller med stof, der passer til sæder i busser, der for længst er kørt ud af Arrivas busgarager. Men som Hans Jørn Lindgaard forklarer, måske kører et sted i Danmark, på Færøerne eller i Grønland - eller i et andet land.

- Derfor kan vi måske hjælpe med at reparere og nypolstre et sæde i sådan en bus, siger han og forklarer, at det fak-

Arbejdspladsen

tisk sker ind i mellem, at der kommer en busvognmand forbi for at se, om han kan få hjælp hos folkene på værkstedet i Hedensted.

- Vi har mange forskellige stofdesign på lager her i Hedensted, siger Hans Jørn Lindgaard.
- Der er nok omkring tre kilometer stof, som på grund af manglende efterspørgsel er udgået af produktion. Så mangler man et bestemt design, er der måske mulighed for at finde det her. Og skal det være nyt design, skaffer vi også det, siger han videre og peger på, at værkstedet ligger inde med en hel del gamle stoledele til rutebusser.
- Men vi skaffer selvfølgelig også ny dele og nye stole til jer.



Ud over stof skal der også tilpasses skum og puder. Her er det Sargon Toma Matti, der er i gang med den opgave.





Nyt fra VBI November 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
Svend Pedersen +4540174791 sp@busimport.dk

Salg Sjælland
Henrik Knudsen +4540203680 hnk@busimport.dk
Dan Pedersen +4540356252 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 Busser



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 turistbusser

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 51+1 / 4 kørestole wc, klima kr.1.395.000.-
2 stk. Setra 415 GT-HD, 2 aksel km. ca. 500.000 pl 48+1 wc klima Ring for pris
Setra 416 GT-HD, 2 aksel km. ca. 500.000 pl. 52 +1. wc klima, Ring for pris
Setra 411 HD årg. 2002 km. 710.000 pl. 37+1 wc, klima, køkken, Ring for pris



*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 BUSSER

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



Belgisk by åbnede dørene til bussernes verden

VDL har arbejdet på at nytænke dobbeltdækkerbusser. Det er der kommet en høj en af slagsen ud af med plads til 96 passagerer. Den nye turistbus var med på Busworld 2015, der fandt sted i den belgiske by Kortrijk

Af Jesper Christensen fra Busworld 2015 i Kortrijk

Journalister med interesse i bustransport fik midt i oktober lejlighed til at kigge ind i messehallerne i den belgiske by Kortrijk, der var vært for busudstillingen Busworld 2015. Her på Magasinet Bus fik vi indtryk af, at der hersker optimisme blandt producenterne, hvor en del rent faktisk var i stødet med elektriske løsninger

Volvo Busser er klar til at sætte el-busser i serieproduktion.

Volvo Busser meldte ud med den første serieproducerede el-drevne bus - en Volvo 7900, hvor der er blevet mere plads til passagerne, fordi en elmotor med drivline fylder mindre end en dieselmotor.

Men Volvo er ikke den eneste busproducent, der er på veje og gader med elektriske løsninger. Hollandske VDL er kørt ud med drivliner fra tyske Siemens, og suppleres med el-busser fra polske Solaris.

Når vi er ved mere grøn transport markerer Mercedes-Benz sig med en bus, der kører på naturgas, mens Scania kører frem med en hybridbus, hvor brændstofmotoren kan køre på 100 procent biobrændstof.

Rundt i hallerne var der også masser af se på, når det gjaldt om det, der gør dagligdagen lettere for chaufførerne i busserne, og for medarbejderne hjemme på kontoret - og behageligere for passagerne.

Der var nok at se på i Kortrijk for mennesker med interesse i bus-transport - uanset om det var bybusser, regionale busser eller turistbusser.



Mercedes-Benz har fået en gas-drevet bus på programmet og er dermed klar til at konkurrere med eksempelvis MAN og Scania.



Det er let at komme ind i en VDL-bybus. Den hollandske busproducent er med på markedet for el-drevne bybusser.



Tilgængelighed og miljø-effektivitet præger tidens bus-løsninger

Efter en dag på busmessen Busworld i den vest-belgiske by Kortrijk tæt på den franske grænse er det nærliggende af forsøge at komme med en vurdering af, hvor busserne er på vej hen

Af Jesper Christensen fra Busworld 2015 i Kortrijk

Uanset om der er tale om europæiske busproducenter eller producenter fra Asien - de kinesiske busproducenter er godt repræsenteret på messen - er der flere ting, der er værd at fokusere på. Her vil vi sætte fokus på to emner, der efter vores opfattelse fylder rigtigt meget i øjeblikket.

Den ene er tilgængeligheden for de mennesker, der vil med bussen fra et sted til et andet. Efter turen rundt i de mange haller med busser fra nær og fjern er det tydeligt, at busproducenterne over en bred kam fokusere på, at det skal være let at komme ind og ud af bussen. Det gælder især i bybusser, hvor dørene er blevet bredere og gulvene lavere - og lave til helt bag ud i busserne.

Områderne ved indgangsdørene er blevet større - det har kostet nogle siddepladser - men givet mere plads til passagerer, der blot skal med et enkelt stop eller lidt flere - og derfor ikke har så stort behov for en siddeplads. Moderne bybusser med lave gulve og dermed lav indstigningshøjde er effektive transportmaskiner. Det gælder for både de to-akslede og de tre-akslede busser og ledbusserne.



Mercedes-Benz-koncernens Setra-bus S415 LE business er et godt eksempel på, hvordan man kan kombinere let tilgængelighed for passagererne ved ind- og udstigning med plads til at sidde ned - også i en bus med lavt gulv.

Materiel

Når det gælder busser til lidt længere regionale ruter er det også tilgængelighed, der præger billedet. Mercedes-Benz, MAN og Scania er gode eksempler på, hvordan det er lykkedes at kombinere let tilgængelighed for passagererne ved ind- og udstigning med plads til at sidde ned - også i en bus med lavt gulv, som Mercedes-Benz-koncernens Setra-bus S415 LE business.

Eksempler fra de to tyske og den svenske busproducent er ikke de eneste. Også hos de andre producenter kan man finde ønsket om at gøre tilgængeligheden for passagererne lettere udformet på forskellige måde.



Tilgængelighed på hollandsk i VDL's udgave af en el-dreven bybus med Siemens-drivline. Her kan man vel også tillade sig at tage infoskærmen med som et eksempel på tilgængelighed - måske ikke direkte til bussen - men som tilgængelighed til ens aktuelle tur med den kollektive trafik.



Tilgængelighed på japansk målrettet europæiske kunder. Isuzu var med på Busworld med eksempler på løsninger inden for kollektiv trafik - rutekørsel og turkørsel.



Materiel



Hel italienske Iveco Bus gav tilgængelighed i en bybus sig til kende på denne måde - brede ind- og udgangsdøre. lavt og fladt gangareal og en bagende, hvor mekanikken var placeret helt på tværs bagerst med minimal pladsforbrug fremad. Den plads, mekanikken krævede blev udnyttet til at placere en sæderække på.

Materiel



Volvo er nu på gaden med en hybrid ledbus (øverst). Den blev vist frem på busmessen i Kortrijk, hvor der også var plads til et eksempel på en elektrisk Volvo 7900, der er klar til at blive sat i serieproduktion.

Med til øget tilgængelighed følger også øget effektivitet, for når det bliver lettere at komme ind og ud, kan chaufføren også hurtigere komme ud at køre igen. Det fører os i denne artikel videre til miljø-effektiviteten, hvor busproducenterne enten eller både og har forbedret og udviklet deres busser, så de udnytter den konventionelle fossile dieselolie bedre - eller kan køre på alternative og mere bæredygtige brændstoffer som eksempelvis det bæredygtige og dieselolie-lignende HVO-brændstof, hvor Scania og Volvo melder om, at

Materiel



Hollandske VDL og polske Solaris var også på messe med el-drevne busser.



deres nyeste motorer kan køre på HVO. Mercedes-Benz er kørt ind på området med en bus, hvor motoren kører på komprimeret naturgas - CNG, og MAN har udviklet designet af bussernes ydre og optimeret drivlinen, så brændstofforbruget i MAN Lion's City er bragt ned med 10 procent.

Hos Volvo Busser er der fuld fokus på el-drift, når det gælder bybusser. Det kan være helt eldrevne bybusser i form af Volvo 7900, der er klar til at blive serieproduceret med en elektrisk drivline, eller elhybridbusser. Men Volvo er ikke alene med el-busser. VDL og Solaris er også eksempler på, at der er fokus på rene eldrevne busser. Busproducenter har el-busserne, andre på området kan levere ladestationerne, mens andre igen kan levere batterier, der bliver mere og mere effektive.

Scania præsenterede sin nye busfamilie i Belgien



Den svenske producent af blandt andet busser - Scania - benyttede årets busmesse i den belgiske by Kortrijk til at vise sin nye busfamilie - Scania Interlink - frem for publikum. Det nye bus-program spænder over busser til kørsel i forstadsområder, landevejs-, ekspres- og turistikørsel. Scania betegner selv sin nye modelrække som den mest alsidige på markedet - specialdesignet til at kunne det hele

Scania Interlink vil med forskellige længder og højder, en række forskellige indretningsmuligheder og det bredeste udvalg af motorer til forskellige typer brændstof give busvognmændene fleksibilitet og mulighed for individuelle valg og indretning.

Materiel

- Med den nye modelrække imødekommer vi de forskellige behov, som en busvognmand har, siger Klas Dahlberg, der er Head of Buses and Coaches hos Scania.

Han kalder Scania Interlink for en ægte allrounder, der giver vognmændene al den fleksibilitet, de efterspørger, uden at de skal gå på kompromis med noget.

Tre modeller i familien

Der er tre medlemmer i den nye Scania Interlink-familie - Low Decker, Medium Decker og High Decker. De er alle kendetegnet ved at have det samme design foran og bagpå. Den særligt vinklede front, der reducerer vægten og vendediameteren, vil kunne sænke brændstofforbruget og støjniveauet. Alle busserne er designet med henblik på at udnytte pladsen i kabinen bedst muligt, så der opnås en høj passagerkapacitet og samtidig stor bagagerumskapacitet.

Tanken bag Scania Interlink er, at busserne skal kunne udføre mange opgaver - fra forstad til forstad, fra by til by og fra landområde til landområde. Da de er specialdesignet til at kunne det hele, vil vognmændene ifølge Scania ikke blive stillet over for at skulle gå på kompromis med noget.

Vognmændene bestemmer, hvilken indretning og hvilket sædelayout de ønsker, som udgangspunkt for, hvor lang bussen skal være - fra 11 til 15 meter med mulighed for to aksler på busser op til 13,2 meter. Takket være den fleksible placering af mellemdøren kan afstanden mellem sæderne, bagagerummet og eventuelt toilets placering optimeres.

Alle modeller i modelrækken har en række fællestræk, som understøtter anvendelse i flåder. Det er eksempelvis luger foran og bagpå, tagluger, sæder, bagruder, klimaanlæg, CAN-systemer, kamera og audiovisuelle systemer. Desuden deler Medium Decker- og High Decker-busserne flest udvendige dele med henblik på effektiv driftstid og lave totale omkostninger.

Medium Decker- og High Decker-busser i forhold til den hidtidige Scania OmniExpress-modelrække fået hævet midtergangen og fået 10 centimeter lavere sideruder, så passagerne kan nyde et bredere udsyn inde i kabinen.

Scania Interlink-busserne har fået stivere karrosseri for at leve op til den seneste norm for sikkerhed i forbindelse med vælteulykker. Busserne har også fået opfyldt et større rudeparti. Men de to ting har ikke gjort busserne tungere i forhold til tidligere modeller. Scania peger på, at den øgede stivhed vil betyde, at passagererne vil opleve færre vibrationer, et lavere støjniveau og en forbedret komfort under kørslen.

Scania Interlink bygger på erfaringerne med Scania OmniExpress-modelrækken, hvoraf der i Europa er produceret og leveret over 1.500 busser og langtursbusser til kunderne. Den nye Scania Interlink-modelrække bygger videre på de gennemprøvede systemer i OmniExpress-modelrækken.

Scania Interlink Low Decker-busserne fås med en lang række af Scanias 9-liters motorer, mens Medium Decker og High Decker-busserne fås med Scanias 9- og 13-liters motorer. Scania kan tilbyde motorer til alle tilgængelige brændstoftyper - fossil dieselolie, biodiesel, det diesellignende HVO, bioethanol og biogas.

- Scania Interlink er kort sagt specialdesignet til at kunne det hele og vil dermed øge vognmændenes alsidighed og fortjeneste samtidig med, at passagererne får en uforlignelig komfort, fremfører Klas Dahlberg.



Volvo Busser bliver rost for sit dynamiske styretøj

Volvo Busser modtager førsteprisen i kategorien "Safety", når konkurrencen European Coach & Bus Week (ECW) bliver afgjort i forbindelse med busmessen Busworld, der finder sted i den belgiske by Kortrijk i disse dage. Volvo Busser får anerkendelsen for det særligt konstruerede styretøj - Volvo Dynamic Steering - som forbedrer køresikkerhed og kørekomfort. Systemet bliver fremover introduceret på Volvo's turistbusser og langdistancebusser

Det nye styretøj - Volvo Dynamic Steering - er en af de store nyheder fra Volvo Busser på Busworld. Det har i et par år været brugt på Volvo-koncernens lastbiler. Det introduceres i Europa på Volvo Bussers 9500-, 9700- og 9900-modeller samt på chassis'er med 8- eller 11-liters Euro 6 motorer.

Volvo Dynamic Steering (VDS) kompenserer automatisk for ujævnheder i vejbanen, eliminerer vibrationer og ratslag og gør kørslen enklere og mere bekvem. Ved lave hastigheder mindsker Volvo Dynamic Steering trægheden i rattet med omkring 75 procent, hvilket letter arbejdet ikke mindst under bakning. Styringen forenkles også ved, at tilbagegangen i rattet begynder automatisk, når chaufføren lettet grebet lidt. Ved højere hastigheder holder bussen retningen stabilt, selvom underlaget er dårligt.

- Volvo Dynamic Steering gør chaufførens arbejde både sikrere og betydeligt mindre slidsomt. Og det gør det ekstra dejligt at tage i mod denne udmærkelse, siger Peter Danielsson, der er ansvarlig for køretøjernes egenskaber og sikkerhed hos Volvo Busser.



Busproducenter er klar til at tage gas på dieseldriften

Mercedes-Benz har meldt sig blandt leverandører busser, der kan køre på gas. Dermed får tyske MAN og Svenske Scania konkurrence på et marked, hvor de indtil videre har været stort set enerådende



Materiel



Den nye gasdrevne bus fra Mercedes-Benz var med på busmessen i Kortrijk i oktober, hvor MAN fremhævede de forskellige muligheder for at vælge mellem dieseldrift, gasdrift eller hybriddrift. Scania viste den seneste udgave af sin Citywide-bus med lavt gulv i en udgave, der kører på CNG-gas - der kan være biogas.



Materiel



Iveco Daily leveres også i en bus-udgave med det roste automatgear -Hi-Matic.

Årets Bus - Coach of the Year

- leveret af Iveco i form af Magelys - mageløs i 2015



Iveco var også med på busser til lidt længere ruter med denne Crossway.

Materiel

...og så var der også alt det andet interessante



Ny digital teknik - måske med trådløse forbindelser - giver mulighed for informationer til de rejsende om den aktuelle situation - også ved stoppesteder, hvor der er brug for vejrbestandigt materiel.



Når man taler om eldrift er det ikke kun busproducenterne, der er på banen. En række leverandører med speciale i elektriske systemer var med på messen. De bygger deres produkter på erfaringer på deres områder. Områder, der med øget fokus på CO2-neutrale løsninger er blevet brugbare på transportområdet.



Materiel



Sædeproducenter - blandt andet svenske Jany fra Thy.



Nogle virksomheder er eksperter i at bygge standard-modeller om. Hvad med denne luksuriøse minibus med åbent tag



...og en mulighed for at hvile de trætte ben.

Materiel

Busserne blev flere i løbet af september

Da måneden skiftede fra august til september, var der registreret 8.842 busser i Danmark. 30 dage senere var bestanden vokset til 8.869

Set i forhold til september sidste år er busbestanden i Danmark vokset med 1,5 procent - eller 130 - fra 8.739 busser ved udgangen af september sidste år til 8.869 ved udgangen af september i år.

- REDUKTION AF PM: > 95% (SODPARTIKLER)
- REDUKTION AF NOX: > 97% (NITROGENOXIDER)
- VELEGNET OGSÅ TIL BY-KØRSEL
- DIREKTDOSERING AF AD BLUE
- INGEN KRYSTALLISERING



EURO 6 - GÆLDER OGSÅ I REALTID
FOR ORIGINALMONTAGE OG TIL EFTERMONTERING
TwintecBaumot SCR BNOx SYSTEM

AUTHORIZED SALES
AND SERVICE PARTNER
SCANDINAVIA

GOBL™

WWW.PHYSITRON.SE

**TE TWINTEC GROUP
BAUMOT**

WWW.TWINTECBAUMOT.DE

Analyse:

Ulovlige lån kan løbe op i to milliarder ubeskattede kroner

Et fravalg af revision gør det lettere for en virksomhed at skjule, hvis der er optaget ulovlige lån i virksomheden. Det øger ifølge en analyse fra FSR - danske revisorer risikoen for, at banker og leverandører kommer i klemme, og at milliarder af kroner ikke kommer til beskatning

Af analysen fra FSR - danske revisorer fremgår det, at godt 6.500 reviderede selskaber havde en anmærkning om et ulovligt kapitalejerlån i revisionspåtegningen på 2014-regnskabet. Det er et fald på ca. 3.500 i forhold til året før, hvor næsten 10.000 selskaber havde en anmærkning om et ulovligt lån.

Faldet på næsten 3.500 anmærkninger om ulovlige lån skyldes i 42 procent af tilfældene, at selskabet har fravalgt revisionen. Dermed er der ifølge analysens konklusion en risiko for, at lånet bliver skjult for banker, leverandører og andre brugere af regnskabet.

En lidt mindre del - 38 procent - skyldes, at selskaberne har berigtiget lånet, mens de resterende 20 procent af faldet skyldes, at selskabet er gået konkurs eller ikke har indberettet regnskabet.

FSR - danske revisorers nye analyse af udviklingen i omfanget af anmærkninger for ulovlige kapitalejerlån i 2014-regnskaberne er baseret på et udtræk fra kreditvurderingsinstituttet Experian.

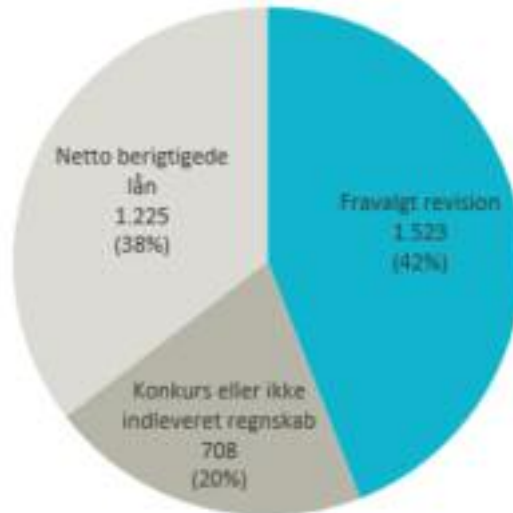
Charlotte Jepsen, administrerende direktør i FSR - danske revisorer peger på, at revisorerne reelt er de eneste, der systematisk kontrollerer for, om der er ulovlige lån i selskaberne.

- Det er revisoren, der med en supplerende oplysning i sin påtegning om regnskabet gør opmærksom på de ulovlige lån. Hvis selskaberne fravælger revisionen, kan de flyve under radaren, og så er der forhold - for eksempel ulovlige lån - der kan holdes skjult for regnskabsbrugere. Det siger sig selv, at det går ud over alle de selskaber, der har orden i tingene. Det risikerer også at gå ud over de banker og leverandører, der har penge i klemme i disse selskaber, fordi ejerne måske via lånene har tømt selskaberne og er uvillige til eller ude af stand til at gøre skaden god igen. Og endelig er der staten, der risikerer at miste skatteprovenu, siger Charlotte Jepsen.

Sammenlagt lån for to milliarder kroner

En stikprøve foretaget i sommeren sidste år blandt 1.000 tilfældigt udvalgte selskaber med et ulovligt lån viste, at det gennemsnitlige ulovlige lån var på 217.534 kroner. Hvis beløbet er repræsentativt for de godt 6.500 regnskaber med anmærkning om et ulovligt lån i påtegningen på 2014-regnskaberne, regner FSR - danske revisorer sig frem til, at det svarer til, at der er optaget ulovlige lån for i alt over 1,4 milliarder kroner. Dertil kommer yderligere ulovlige lån for 683 millioner kroner i de godt 3.100 selskaber, der anslås at ville have fået anmærkninger om ulovlige lån i 2014-regnskaberne, hvis de ikke havde fravalgt revision eller udvidet gennemgang. Det får FSR - danske revisorer til i alt to milliarder kroner.

- Vi taler om penge, der risikerer aldrig at komme til beskatning. I 2014 drejede det sig om 1,4 milliarder kroner, og hvis man lægger de skjulte ulovlige lån oveni, så giver det et samlet beløb på to milliarder kroner. Det er et betragte-



Kilde: Experian 2015 og egne beregninger

Figur: Baggrund for faldet i antallet af ulovlige lån fra 2013- til 2014-regnskaberne. Kilde og grafik: FSR - danske revisorer

ligt beløb. Men i sidste ende er det jo et politisk spørgsmål, om der fortsat skal kontrolleres systematisk for de ulovlige lån, siger Charlotte Jepsen.

På trods af nye skatteregler fra efteråret 2012, der havde til formål at sætte en stopper for de ulovlige lån, var 2.382 ud af de 6.529 ulovlige lån i 2014-regnskaberne nye ulovlige lån.

Interesserede kan læse analysen fra FSR - danske revisorer [her](#):



Flere virksomheder overlevede i september

Det går bedre med dansk økonomi. Flere kommer i arbejde, reallønnen stiger og virksomhederne har positive forventninger. Nu afspejler det sig i konkurstallet, viser den seneste analyse fra Experian

Nye tal fra analysevirksomheden Experian afspejler de positive forventninger til dansk økonomi. Antallet af konkurser falder i september 32 procent i forhold til sidste år.

Størst fremgang oplever Midt- og Vestjylland samt Hovedstaden med en halvering i antallet i forhold til september sidste år. For Midt- og Vestjyllands vedkommende fra 46 konkurser i september 2014 til 16 i år (et fald på 65,5 procent) og Hovedstaden fra 142 konkurser i september 2014 til 79 i år (et fald på 44 procent). Østjylland følger også med og går fra 63 konkurser i september sidste år til 39 i år (et fald på 38 procent)

- Vi har væbnet os med tålmodighed, mens niveauet er gynet op og ned. Så sent som i august så vi en stigning på 12 procent i forhold til året før. Nu kan vi begynde at se fremad, i hvert fald i og omkring de større byer, hvor den seneste udvikling må siges at være overbevisende, siger Jens Hjortflod, der er administrerende direktør i Experian.

Han forventer dog ikke forbedringer i samme tempo resten af året, men en tilbagevenden til en støt nedadgående kurve.

Set over de seneste 12 måneder har der været 4.277 konkurser. Det er 44 flere end det løbende gennemsnit de foregående 12 måneder, der lå på 4.233.

- Det antal skal yderligere ned, så vi kan få skabt et tilidsfuldt erhvervsklima, hvor der er mod på samhandel, investeringer og vækst, siger Jens Hjortflod.

Hos Dansk Erhverv genkender økonom Mira Lie Nielsen tendensen fra andre økonomiske nøgletal:

- Det går bedre med dansk økonomi – flere kommer i arbejde, reallønnen stiger og virksomhederne har overvejende positive forventninger. Og det afspejler sig altså nu i konkurstallet, siger hun og fortsætter:

- Vi skal dog ikke forvente, at konkurserne rasler ned de kommende måneder. Selvom 2015 ser ud til at blive det bedste år længe, er udviklingen efter vores opfattelse ikke prangende. Vi er fortsat kun på vej op i fart efter, at finanskrisen satte os i bakgear, siger hun videre.

Det er især brancherne fremstillings-virksomheder, Serviceydelser og Bygge og Anlæg, der har vist et fald i antallet af konkurser. Også branchen Handel har holdt skansen sammenlignet med september sidste år.

Transportområdet bidrog positivt med et fald

Antallet af konkurser faldt i september med 108 til 229 set i forhold til september sidste år, hvor antallet var 337. I procent er der tale om et fald på 32,0 procent. Transportområdet var med til at trække antallet af konkurser ned

I september kørte 11 virksomheder på transportområdet i en af landets skifteretter. I september sidste år var antallet 14. Det giver et fald på 21,4 procent.

Ser vi på perioden fra oktober sidste år til og med september i år kørte 183 virksomheder på transportområdet i en af de danske skifteretter. I den foregående 12-måneders periode var antallet 185 - et fald på 1,1.

Samlet set steg antallet af konkurser set over de seneste 12 måneder med 1,0 procent fra 4.233 i perioden fra oktober 2013 til og med september 2014 til 4.277 i perioden fra oktober sidste år til og med september i år.

Scania tænder det grønne lys for HVO-brændstof til alle Euro 6-køretøjer

Efter at biobrændstoffet HVO, der kemisk minder om dieselolie, er blevet certificeret i henhold til specifikationen TS15940 som biobrændstof til vejtrafik, giver Scania tilladelse til, at alle Euro 6-køretøjer fra den svenske producent af lastbiler og busser kan køre på HVO - Hydrogeneret vegetabilsk olie

Hvis man kører på ren HVO, som kemisk minder om fossil diesel, opnår man en CO₂-reduktion på op til 90 procent. Scania oplyser, at HVO påvirker hverken køretøjernes egenskaber eller servicebehov.

Scania er en af de producenter af lastbiler og busser, der har det bredeste udbud af drivlinjer til alternative brændstoffer. Scania oplyser, at de som motorproducent allerede har stor erfaring med, hvad det i praksis indebærer at køre på HVO. HVO er et biobrændstof, som ikke har nogle negative egenskaber i forhold til diesel, og som samtidig kan give en stor reduktion af CO₂-emissionerne.

Tidligere i år godkendte Scania HVO til anvendelse i alle slags Euro 5-køretøjer og til alle driftsprofiler. Med certificeringen kan alle Scania-brugere med et Euro 5 eller 6-køretøj anvende HVO. Det gælder også busser.

Begrænset produktion af HVO

Interessen for at skifte fossil dieselolie ud med HVO er meget stor. Udfordringen består i øjeblikket i at få adgang til HVO, fordi både produktionen og distributionen på nuværende tidspunkt er begrænset. HVO er et biobrændstof, der har været talt om i de seneste år, efter at et antal producenter er begyndt at tilbyde det. Det er baseret på enten planteolier eller animalsk fedt. Ved hjælp af brint skabes kulbrinteforbindelser, der minder om fossil diesel. Det indebærer også, at brændstoffet kan distribueres og anvendes på samme måde som diesel - eksempelvis hvad angår kulde- og opbevaringsegenskaber. HVO kan for eksempel klare kulde ned til minus 30 grader celsius.

- I vores nordiske nabolande er HVO-merprisen lav, men i Danmark forventes HVO med den nuværende afgiftsstruktur at koste ca. 4 kroner mere per liter sammenlignet med almindelig dieselolie. Det lyder som en showstopper i Danmark, men fører man omkostningen ud til forbrugerniveau, stiger en typisk supermarkedsvare med mindre end 1,5 øre ved kørsel på HVO fra dansk producent/lager til supermarkedshylden, siger salgsdirektør hos Scania Danmark, Anton Freiesleben og fortsætter:

- Som samfund har vi dermed råd til at tage brændstoffet i anvendelse, men producenter eller transportør skal se image- og markedsføringsværdien og/eller motivere slutbrugeren til at betale en beskedent merpris for sine varer.

HVO supplerer Scantias i forvejen omfattende udbud af motorer og drivlinjer til alternative brændstoffer til brug i Euro 6-køretøjer. Scania tilbyder fem motorer til biodiesel FAME, to gasmotorer og nu altså også muligheden for at anvende HVO i samtlige dieselmotorer. Endvidere har Scania annonceret en snarlig lancering af bioethanol- og hybrid-løsninger.

- Scania fortsætter med at gå forrest inden for bæredygtig transport. Hvis transportindustrien skal kunne opfylde de langsigtede klimamål, kræver det parallelle indsatser på flere områder. Det drejer sig om alt fra effektive køretøjer til mere intelligente transporter og indførelse af biobrændstoffer, siger Johan Améen, der er ansvarlig for anvendelse af alternative drivmidler hos Scania-Biler Sverige.

Nye dieslbiler skal forurene markant mindre

Fra 2017 skal nye dieslbiler leve op til nye, skrappe testkrav for forurening. Det har EU's medlemslande netop vedtaget. Miljø- og fødevareminister Eva Kjer Hansen (V) er glad for, at et årelangt pres fra dansk side har båret frugt, selv om flere lande har slækket på ambitionerne.

Eva Kjer Hansen har skarpt kritiseret, at det går for langsomt med udrulningen af nye test af forureningen fra dieslbiler. EU's medlemsstater vedtog i maj nye testmetoder, da de nuværende laboratorietest ikke viser den reelle forurening. Men der har manglet beslutninger om, hvor stor en overholdelsesmargin, der kan accepteres, og hvornår den skal træde i kraft

Nu har EU's medlemslande besluttet, at de nye krav skal indføres fra 2017 for nye biltyper. I en indfasningsperiode frem til januar 2020 må producenterne afvige fra grænseværdien med 110 procent. I dag er afvigelsen op til 700 procent. Fra 2020 må producenterne afvige med 50 procent, hvilket afspejler usikkerheden på testmålingerne. Efter dansk pres blev det besluttet, at EU-Kommissionen årligt skal revidere måleusikkerheden.

- Luftforurening er et alvorligt problem. Derfor har jeg presset på for at få de nye skrappe testkrav rullet ud i en fart. Når de nye regler er fuldt implementeret vil de sikre, at forureningen fra nye dieslbiler bliver omkring 80 procent mindre end i dag. Det er til stor gavn for miljøet og sundheden i EU. Jeg havde gerne set, at vi havde fået endnu skrappe regler, men det var der ikke tilstrækkelig opbakning til i dag. Under alle omstændigheder er vedtagelsen et stort skridt i den rigtige retning, siger Eva Kjer Hansen.

Når bilerne fremover testes, skal det også ske, mens de kører på vejene. Sådanne målinger er forbundet med usikkerhed, og derfor har det været nødvendigt at fastsætte en usikkerhedsmargin.

VW-sag gav momentum

Miljø- og fødevareministeren mødtes fornyligt med sine miljøministerkolleger fra de andre EU-lande for at overbevise dem om at stemme for at indføre de nye krav hurtigst muligt. Målet var, at de nye test skulle indføres fuldt ud i 2017 og med en lavere usikkerhedsmargin end den, som nu er vedtaget.

- Der har været intense forhandlinger, hvor nogle bilproducerende lande trak i den modsatte retning og helst så, at de nye testkrav først blev indført langt efter 2020. Volkswagen-sagen har været med til at sætte skub i processen, og da jeg tog sagen op på miljørådsmødet, var der umiddelbart bred enighed om hurtig handling og opstramning af kravene. Det er tankevækkende, at flere af landene alligevel har rystet på hånden her til sidst. Men det er trods alt en markant forbedring i forhold til i dag, siger Eva Kjer Hansen.

Fakta om test af forureningen fra dieselmotorer

- Det er Miljø- og Fødevareministeriet, der i Danmark har ansvaret for EU's test og overholdelseskrav
- EU har tidligere i år besluttet, at nye biler fra 1. januar 2016 skal testes efter metoden 'Real Driving Emissions' (RDE), som i højere grad reflekterer bilernes reelle udledning af sundhedsskadeligt NOx ved virkelig kørsel end de hidtidige laboratorietest.
- Det er besluttet, at fra 2017 skal bilerne ved virkelig kørsel overholde grænseværdien for NOx, som producenterne i en indfasningsperiode frem til 2020 må afvige fra Euro-normen med 110 procent. Herefter må de afvige med 50 procent, hvilket svarer til usikkerheden i målingerne. Samtidig er der vedtaget en revisionsklausul, som betyder, at i takt med, at EU-Kommissionen årligt skal revidere måleusikkerheden. Det vil formentligt betyde, at usikkerhedsmarginen bliver endnu lavere og at udledningerne fra nye dieslbiler vil falde yderligere
- Bilerne skal testes både ved bykørsel, landevejskørsel og på motorvejene
- Nye biler skal bestå testkravene for at få lov til at blive solgt på det europæiske marked

Energiselskab har indviet fire tankstationer med biobrændstof til lastbiler og busser

Det svenske energiselskab Preem, der har markeret sig med produktion og markedsføring af mere bæredygtigt brændstof til eksempelvis lastbiler og busser, har i samarbejde med Volvo Truck Center åbnet fire nye Såifa-anlæg til professionelle transportvirksomheder - to i Stockholmsområdet og to i Skåne. På de fire anlæg kan transportvirksomheder eksempelvis tanke det diesellignende biobrændstof HVO

Etableringen af de fire Såifa-tankstationer er et led i Preems satsning på nye og moderne stationer ved strategiske rastepladser og knudepunkter rundt om i Sverige.

Med de nye tankanlæg kan erhvervstransporten tanke brændstof med bæredygtigt indhold - eksempelvis ACP Evolution Diesel - og på Såifa-anlægget i Kungens Kurva i Stockholm kan man også tanke HVO100, der er en helt fossilfri diesel som først og fremmest kan benyttes i tunge køretøjer som lastbiler og busser.



- Vi er glade for at vi yderligere forstærker vores stationsnet og at vi sammen med Volvo Truck Center kan udvikle servicen bedst muligt. Her kan professionelle chauffører tanke, få serviceret deres bil og spise på et og samme sted, siger Ulf Hegwall, der er salgschef for tung trafik hos Preem.

Han peger på, at stationerne ligger godt placeret på steder, hvor der kører mange professionelle chauffører forbi i deres lastbiler og busser, og hvor det er let at køre ind og tage en pause.

De to nye Såifa-anlæg i Stockholm-området ligger i Sollentuna og i Kungens Kurva, mens de to i Skåne ligger i Malmö og i Helsingborg.

- Gennem etableringen af stationerne for den tunge trafik i tilslutning til Volvo Truck Centrene udvider vi vores service og gør det enklere for kunderne, da alt findes på samme sted, siger Jan Willander, der er regionchef hos Volvo Truck Center i Sverige.

- Samarbejdet med Preem er ekstra spændende, da de er på forkant med at udvikle og producere fossile drivmidler med mere og mere indhold af fornybart brændstof - blandt andet med råvarer fra de svenske skove. Sammen er vi med til at udvikle den svenske transportsektor til at blive mere bæredygtig, siger han videre.

Såifa er navnet på Preems dieselnet for den tunge erhvervstransport. Preem har totalt 570 stationer hvoraf 420 er tilpasset den tunge trafik.

Klima-analyse:

Klimavenlig mobilitet kræver mere end fremme af cyklisme og kollektiv transport

Der er mange gode grunde til at investere i øget cyklisme og kollektiv transport. Men uden en samtidig indsats for at begrænse CO₂-udledningen fra biltrafikken, vil klimaeffekten være relativt begrænset. Det fremgår af en analyse fra Concito - Danmarks grønne tænketank

Concito's analyse af 13 konkrete danske projekter viser, at når man forbedrer forholdene for cykeltrafik, vælger flere at tage cyklen, hvoraf en del er tidligere bilister. Den samlede klimaeffekt er derfor positiv, men ikke ret stor, da cykeltrafik oftest består af korte ture.

Ved forbedring af den kollektive transport øges andelen af passagerer, og i de fleste tilfælde sker der også en stigning i kørte bus- og togkilometer. Det samlede energiforbrug afhænger dog af, hvor mange af de nye passagerer, der er tidligere bilister.

Den samlede klimaeffekt af de analyserede projekter viser sig at være lille og i enkelte tilfælde negativ. Det understreger ifølge Concito behovet for netværkstækning, hvor man samtidigt fokuserer på at reducere efterspørgslen efter biltrafik, fremme brændstoffer med mindre CO₂-udledning og øge kapacitetsudnyttelsen.

Concito, der fornylig fik EU's tidligere klimakommissær Connie Hedegaard som formand, konkluderer, at en klimavenlig transportpolitik i højere grad bør tage mere effektfulde virkemidler i brug, der udover forbedrede forhold for den kollektive trafik og cyklisterne, også begrænser udledningen fra biltrafikken.

- Selvom øget mobilitet og mindre trængsel i byerne er en positiv konsekvens af forbedringer i den kollektive transport, er den samlede klimabesparelse meget afhængig af, hvor mange af passagererne, der er tidligere bilister. Det energiforbrug, der går til den forbedrede kollektive trafik, overstiger derfor i enkelte tilfælde den reduktion, der sker i biltrafikken, siger chefkonsulent i Concito, Susanne Krawack.

Concito vurderer, at der er større CO₂-besparelser at hente ved tiltag, hvor fremme af cyklisme eller kollektiv transport bliver kombineret med begrænsninger i biltrafikken.

- I Nantes i Frankrig har man i 20 år arbejdet med en integreret strategi med tre vigtige elementer, der tilsammen giver en bedre klimaeffekt. Man forbedrer både den kollektive trafik og cykeltrafikken og gør samtidigt biltrafikken mindre attraktiv ved eksempelvis at begrænse parkeringsmulighederne i byen, siger Susanne Krawack.

Interesserede kan læse Concito's analyse "Klimaeffekten af bedre vilkår for cyklisme og kollektiv transport" **her**:

Dieselmotorer kan opgraderes til Euro 6

I lyset - eller skyggen - af VW-skandalen introducerer det svenske firma Physitron AB systemer, der kan eftermonteres på dieselmotorer i busser og lastbiler, så de efterfølgende lever op til Euro 6-normen og dermed forurener mindre

Det er SCR systemet B-NOx fra tyske Twintec/Baumot, som Physitron AB introducerer på det nordiske marked i samarbejde med den tyske producent.

Physitron AB peger på, at B-NOx-systemet:

- nedsætter forureningen med NOx med over 97 procent
- nedsætter forureningen med partikler med over 95 procent
- opfylder kravene til Euro 6 (on road) og Stage 4 (non road) køretøjer og maskiner
- er testet og godkendt af europæiske og amerikanske prøveinstitutter eksempelvis Miilbrook (Storbritannien), TÜV (Tyskland), EPA (USA), VERT (Schweiz)
- kan monteres på alle nye motorer og eftermonteres på ældre motorer - så eksempelvis Euro 3-motorer og nyere kan opgraderes til Euro 6 eller Stage 4. Det kan være aktuelt, hvis køretøjerne kører i byerne, kører med kran eller med containere
- er kompakt og er dermed ideelt, når det gælder eftermontering i eksempelvis lavgulvsbusser, hvor pladsen til montering er trang

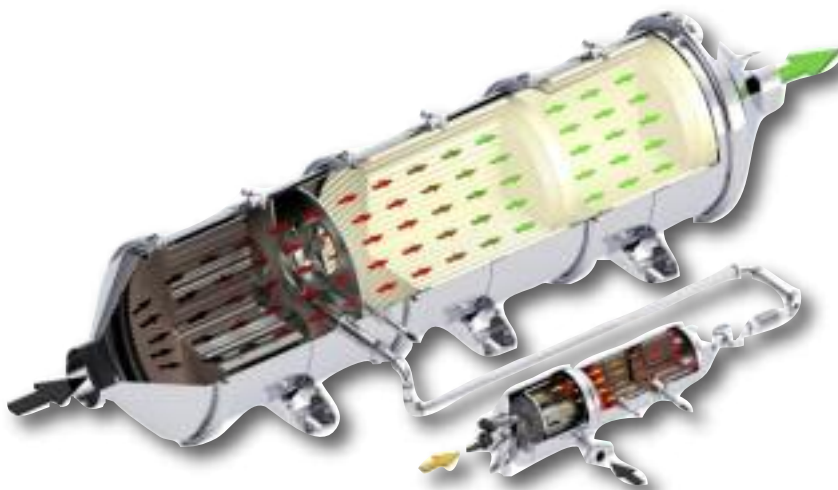
Systemerne produceres i Tyskland og lever op til en fastsat ISO 9001:2008-standard.

Om Physitron AB og Twintec/Baumot

Physitron AB er et anerkendt firma på det skandinaviske marked og har egen produktion af systemerne aktive DPF (GOBL TM) og passive (Physitron DPX) og har flere agenturer for udstyr efterbehandling af udstødning. Physitron AB har leveret en væsentlig del af partikelfiltrene i Danmark.

Twintec/Baumot er en kendt operatør på det danske marked og har i en årrække været repræsenteret ved Baumot Nordic Aps.

Physitron AB søger i forbindelse med introduktionen af B-NOx systemet fra Twintec/Baumot forhandlere og samarbejdspartnere i Danmark og Norge - også til salg af firmaets øvrige produkter.



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.



Centrum Turist er gået konkurs

Busselskabet, som har fodboldspilleren Martin Jørgensen som medejer, er begæret konkurs. Martin Jørgensen oplyser, at konkursen kommer efter længere tids bestræbelser på at skabe en sikring af selskabets fremtid

- Som medejer af Centrum Turist er en konkurs selvfølgelig en meget trist ting at opleve - virksomheden har jo været en del af familien siden 1920. Nu ønsker jeg bare, at der findes den bedst mulige løsning for virksomheden, kreditorerne, de ansatte, vores kunder samt for alle andre med interesser i virksomheden, skriver Martin Jørgensen.

Han oplyser, at en kurator udpeget af skifteretten, nu vil forsøge at redde så mange værdier som muligt og sikre den bedst mulige inddækning til kreditorerne.

Centrum Turist voksede sig ihjel

Konkursen i Centrum Turist er mere en følge af selskabets forretningspolitik end af markedsudviklingen for turistbuskørsel. Det går nemlig stille og roligt fremad for turistbusserne.

Af: Mikael Hansen, journalist for Magasinet Bus

Kollapset mandag 19. oktober i turistbusselskabet Centrum Turist følger sin helt egen logik, som udspringer af selskabets forretningsmodel. I korte træk består forretningsmodellen i opkøb af andre busselskaber og lave kørselspriser.

Centrum Turist var indtil i går noget så sjældent som et landsdækkende turistbusselskab med hele ni afdelinger/udkørsler over hele landet og en afdeling i Flensborg. Centrum Turist var ét af de største turistbusselskaber i Danmark med mere end 50 turistbusser, det præcise antal busser oplyses ikke på selskabets hjemmeside.

Centrum Turist opstod i den nuværende form i 2002 gennem en sammenlægning af L. Jørgensen Turistbusser i Ryomgaard og det daværende Centrum Turist v/Lars Pedersen. Det var fjerde generation af familien Jørgensen fra Ryomgaard, der overtog ledelsen i 2002, herunder fodboldspilleren Martin Jørgensen. Driftslederen Henrik Nymark blev også medejer.

Sit eget netværk

Ifølge transportnyhederne.dks kontakter i turistbusbranchen har Centrum Turist stået temmelig alene i branchen uden det netværk, som ellers er en uundværlig del af nutidens turistbuskørsel. De fleste turistbusvognmænd har mellem 5 og 15 turistbusser, og så indlejer de busser fra kolleger i netværket, når der er behov for det. Blandt andet fungerer buskørslen til krydstogtskibe i høj grad efter denne model.

Men Centrum Turist har i praksis været sit eget netværk med et større antal turistbusser end sædvanligt i branchen. Og Centrum Turist har i høj grad haft vokseværk. Mange andre brancher arbejder efter tesen om volumen – konsolidering kalder man det med en neutral betegnelse, når den store virksomhed æder den mindre. Man går efter stor-driftsfordele, bl.a. i indkøb og administration. Metoden kendes også fra den offentlige sektor i de seneste ti år.

Virksomheder

I busbranchen er der lidt blandede erfaringer med konsolidering. Den løntunge buskørsel, uanset type, er måske ikke det mest oplagte sted at høste stordriftsfordele. Det værste kendte eksempel er fortsat Combust, som netop også kollapsede på baggrund af ekspansion gennem opkøb og billige tilbudspriser i trafikelskabernes første udbudsrunder. Men den interne rationalisering og realisering af stordriftsfordelen fulgte ikke med.

Alt tyder på, at forretningsmodellen bag Centrum Turist rummede store risici, og at dette nu har medført selskabets kollaps.

Turistbuskørsel i støt fremgang

Hos Danske Busvognmænd ser chefkonsulent Lasse Repsholt Centrum Turists konkurs som utypisk for branchens vilkår lige nu.

- Finanskrisen har været hård ved turistbuskørslen, men i de seneste tre år er det gået stille og roligt fremad år for år, udtaler Lasse Repsholt til transportnyhederne.dk.

- Vores vurdering er, at denne udvikling fortsætter i de kommende år.

Centrum Turist har ikke været medlem af Danske Busvognmænd siden 2002.

Konkursen i Centrum Turist rammer 120 chauffører

Op imod 120 chauffører kan ende med at skulle finde en ny arbejdsgiver, efter at Centrum Turist er gået konkurs. Andre firmaer holder dog klar i kulissen med mulige job til nogle af de fyrede chauffører

Stemningen var trist og trykket, da omkring 100 chauffører fra det konkursramte Aarhus-busfirma Centrum Turist, som ejes af fodboldstjernen Martin Jørgensen og hans brødre, mandag aften 19. oktober var samlet til informationsmøde med ejerne af Centrum Turist, kurator og 3F - med pizza fra klubkassen. Det skriver 3F's nyhedsbrev.

Op imod 120 chauffører - inklusive en del ansatte på deltid - er blevet suspenderet. Ifølge Frank Nielsen, faglig sekretær i 3F Transport, Logistik & Byg i Aarhus er der en spinkel mulighed for at redde noget af firmaet.

- Derfor er de ansatte kun blevet suspenderet og ikke fyret endnu. Vi afventer, hvad der sker de kommende dage, siger han til 3F's nyhedsbrev.

3F-afdelingen i Aarhus har 20 af chaufførerne som medlemmer. De øvrige chauffører er spredt rundt på 3F-afdelinger landet over.

Frank Nielsen oplyser, at flere vognmandsfirmaer i Aarhus-området har henvendt sig, fordi de mangler arbejdskraft.

- Det ser ikke helt sort ud. Vi har fået meldinger om, at også Aarhus Sporveje mangler erfarne chauffører, siger Frank Nielsen.

Skanderborg Kommune satte nødplan i gang efter konkursen i Centrum Turist

Konkursen har også ramt kørselskontrakten med Skanderborg Kommune, hvor 150 specialklassebørn og 30 pensionister indtil i fredag 16. oktober blev befordret af Centrum Turist.

Af Mikael Hansen, journalist for Magasinet Bus

Blandt de mange buspassagerer, der er berørt af konkursen i Centrum Turist er også en gruppe sårbare børn og voksne i Skanderborg Kommune. Kommunen har længe arbejdet på en nødplan for de dele af kommunens specialkørsel, som Centrum Turist har stået for – indtil fredag før konkursen.

Centrum Turist stod blandt andet for en del af kørslen med børn, som køres til specialskoler og kørslen med ældre og handicappede til og fra dagcentrene samt kørsel med personer til læge og genoptræning.

- Det kommer ikke som en 100 procent overraskelse. Vi vidste godt, at firmaet ikke havde det let, så de seneste måneder har medarbejderne arbejdet stenhårdt for at forberede en nødplan, siger borgmester Jørgen Garde (S) til TV2 Østjylland.



- For os er det vigtigt, at borgerne ikke er bekymrede, for vi har en backup-plan, der sørger for, at alle bliver hentet og bragt. Det er bare ikke sikkert, hvor busserne kommer fra, forklarer Asbjørn Kjærgaard, udbuds- og indkøbschef i Skanderborg Kommune.

Nødberedskab med busser fra PP Busser

Asbjørn Kjærgaard oplyser til transportnyhederne.dk, at det er busselskabet PP Busser, der har overtaget kørslen i det akutte nødberedskab, som kommunen har etableret.

- Vi har også lige fået besked om, at kurator ikke ønsker at indtræde i kontrakten, og det betyder, at vi skal have etableret en nødplan, som rækker lidt længere frem – indtil vi kan gennemføre et nyt udbud, og det bliver også med PP Busser. Vi ønsker ikke at udsætte brugerne for flere skift, forklarer Asbjørn Kjærgaard.

Selskaberne bag Centrum Turist er nødlidende

Konkursen i busselskabet Centrum Turist skal ses i sammenhæng med økonomiske problemer i den sindrige og komplicerede selskabskonstruktion bag selskabet. Ejerkredsen er de tre brødre Mikael, Martin og Mads Jørgensen og Centrum Turists direktør indtil konkursen, Henrik Nymark

Af Mikael Hansen, journalist for Magasinet Bus

Konkursen i Centrum Turist ser ikke ud til at være en tilfældighed, og årsagen til konkursen er ikke nødvendigvis alene problemer med at tjene penge på busdriften. For selskabet Centrum Turist A/S er kun et enkelt selskab i en stor selskabskonstruktion af holdingselskaber og personligt ejede selskaber, som har ejerandele i hinanden på kryds og tværs. Det fremgår af oplysninger, som transportnyhederne.dk har hentet i offentlige erhvervsregistre.

Personerne

Lars Martin Jørgensen er nok den mest kendte af de fire ejere. Han har været professionel fodboldspiller i 13 år i italienske klubber.

Broderen Lars Mads Jørgensen har også været professionel fodboldspiller, men blev tidligt skadet og måtte indstille karrieren.

Den tredje broder er Lars Mikael Jørgensen, uddannet revisor og den første direktør i Centrum Turist efter opkøbet i 2002 af Centrum Turist v/Lars Pedersen.

Henrik Nymark har en længere karriere bag sig i rejsebranchen, før han i 2002 kom til Centrum Turist som driftsleder og senere som direktør.

De tre brødre Jørgensen er fjerde generation i busdynastiet fra Ryomgaard. Oldefaderen Lauritz Jørgensen startede tidligt en omnibusrute mellem Djursland og Aarhus, en virksomhed som bedstefaderen Knud Jørgensen og faderen Lars Morten Jørgensen videreudviklede. Specialet blev turistkørsel fra ca. 1985.

Lars Mikael Jørgensen står i dag som denne eneste af de tre brødre, som har papir på at han er busvognmand. Han står som ansvarlig leder i henhold til bustilladelserne i både Centrum Turist og selskabet Bjert Busser.

Selskaberne

Det centrale selskab bag Centrum Turist er Brdr. Jørgensen Holding A/S, som ejes ligeligt af de tre brødres personlige selskaber L.M.J.1 ApS, L.M.J.2 ApS og L.M.J.3 ApS. Centrum Turist A/S ejes 100 procent af selskabet C.J. Holding A/S, som igen ejes af Brdr. Jørgensen Holding A/S og Henrik Nymark Holding ApS. Holdingselskaberne er desuden eneejere eller medejere af en lang række andre selskaber og virksomheder, som ikke har forbindelse til busbranchen.

Fælles for de bagvedliggende holdingselskaber er, at egenkapitalen er på enten få tusinde kroner eller et negativt millionbeløb. Centrum Turist A/S havde i regnskabsåret oktober 2013 - september 2014 et regnskabsmæssigt overskud på 3,2 millioner kroner og en positiv egenkapital på 13,6 millioner kroner. Dette billede er totalt ændret nu. Ved konkursen var der ifølge Ekstrabladet en gæld på 50 mio. kr. og en ikke oplyst negativ egenkapital. Hvad er det sket siden september 2014?

Virksomheder

Ifølge Ekstrabladets oplysninger skyldes den anstrengte økonomi i Jørgensens-brødrenes selskaber en række fejlslagne spekulationer i valuta og ejendomme i perioden 2010-2012. Selskaberne skiftede revisor i 2012.

Bjert Busser

I januar 2015 blev Lars Mikael Jørgensens personlige selskab L.M.J.1 ApS, som formelt er ejet af hans hustru Kristina Borrits Jørgensen, minoritetsejer af det sydjyske busselskab Bjert Busser. Et nyt selskab Bjert Busser ApS blev oprettet 26. januar 2015 med fire ejere: L.M.J.1 ApS, Henrik Nymark Holding ApS, Firmainvest A/S og Frede Andersen Holding A/S, og dette selskab har endnu ikke aflagt regnskab. Det er Firmainvest A/S, der har den største ejendandel på over halvdelen af anparterne.

Konkursen er den del af en større historie

Ud fra det ovenstående kan konkursen i Centrum Turist bedst kan forstås ud fra den nødlidende økonomi i den bagvedliggende selskabskonstruktion. Det var de engang velhavende selskaber, som finansierede Centrum Turists ekspansion, som sluttede fredag 16. oktober med konkursbegæringen.

Det tyder på, at konkursen ikke alene skyldes forhold i busdriften. Hændelsesforløbet kan også ses som et tegn på, at Lars Mikael Jørgensen forud for konkursen i Centrum Turist har planlagt sin fortsatte karriere som busvognmand. Om de to andre Jørgensen-brødre får en videre karriere som bus-bagmænd, må tiden vise.

Abildskou har købt Centrum Turists busanlæg

En lynhandel lige efter konkursen i Centrum Turist sikrer fjernbusselskabet Abildskou A/S et busanlæg med tre gange så meget plads som på det nuværende anlæg i Aarhus Nord.

Det hele skete på en mandag eftermiddag, fortæller direktør Jess Abildskou til transportnyhederne.dk. Mandag 19. oktober 2015 gik Centrum Turist konkurs, og på den selvsamme dag blev Centrum Turists busanlæg på Blomstervej 58 i Tilst solgt til Abildskou A/S efter en telefonisk henvendelse fra de hidtidige ejere af Centrum Turist.

- Vi har markant pladmangel på vores nuværende busanlæg på Graham Bells Vej i Aarhus Nord, og vi har længe arbejdet med planer om ombygning og udvidelse af busanlægget, siger Jess Abildskou og fortsætter:

- I Tilst får vi tre gange så meget plads på inde og ude, det bliver en meget stor forbedring for os.

Det strømmer til med passagerer til Abildskous fjernbusser mellem Jylland og København, og det nye busanlæg vil give Abildskou A/S plads til yderligere ekspansion i de kommende år.

Centrum Turist er på vej til historieboerne

Centrum Turist som varemærke kører derimod en meget usikker fremtid i møde efter konkursen, når det hidtidige hovedkontor er solgt - og blandt andet kørselskontrakten med Skanderborg Kommune er opgivet. Ejer kredsen har stillet en eventuel rekonstruktion i udsigt, men det er nu op til kurator at vurdere, om dette er muligt.

Holdingselskab bag busvirksomhed er også kørt i Skifteretten

Fredag 16. oktober blev det kendt, at Centrum Turist A/S var på vej i Skifteretten i Aarhus. I Statstidende kan man læse, at Skifteretten i Aarhus mandag 19. oktober tog selskabet under konkursbehandling. I samme udsendelse af Statstidende står der også, at det selskab, der ejede Centrum Turist A/S, også er taget under konkursbehandling

Holdingselskabet er C.J. Holding A/S, CVR-nr. 25781899, der lige som Centrum Turist A/S havde adresse på Blomstervej i Tilst i Aarhus' vestlige del.

Kurator i begge selskaber - Centrum Turist A/S, CVR-nr. 25782348 og C.J. Holding A/S, CVR-nr. 25781899 - er advokat Christian Jul Madsen, der har adresse på Rådhuspladsen i Aarhus.

Et opslag i CVR-registeret viser, at C.J. Holding A/S, CVR-nr. 25781899, ud over Centrum Turist A/S også ejede eller havde ejet andele i følgende virksomheder:

- Blomstervej 58 A/S
- Thinggaard A/S
- A/S Sportconcept International
- Partex Gruppen ApS

C.J. Holding A/S, CVR-nr. 25781899, var igen ejet af Brdr. Jørgensen Holding ApS, CVR-nr. 25269675 med 75 procent af aktierne og af Henrik Nymark Holding ApS, CVR-nr. 29689407, men 25 procent af aktierne.

Opslaget i CVR-registeret viser også, at de to ejerselskaber bag C.J. Holding A/S, CVR-nr. 25781899, har røde tal i regnskaberne.

Årsrapporten for Brdr. Jørgensen Holding ApS, CVR-nr. 25269675, opgjort 30. september sidste år viste et underskud på 512.000 kroner efter skat og en negativ egenkapital på 18 millioner kroner.

Årsrapporten for Henrik Nymark Holding ApS, CVR-nr. 29689407, opgjort 31. december sidste år viste et underskud på 97.000 kroner efter skat og en negativ egenkapital på 1,4 millioner kroner.



Biltrafikken over Storebælt fortsætter med at stige

I september kørte 1.023.109 biler over Storebæltsbroen. Det er 43.859 flere end i september sidste år. Den største procentvise fremgang tegner busserne sig for. I september sidste år kørte 2.836 busser over broen. I september i år var tallet steget til 3.728 - en fremgang på 31,5 procent

Personbiltrafikken steg fra 852.258 biler i september sidste år til 892.593 biler i september i år - en fremgang på 40.335. Antallet af lastbiler er steget med 1.899 biler fra 113.658 i september sidste år til 115.557 biler i september i år.

Set over årets første tre kvartaler er trafikken over Storebælt steget med 4,5 procent fra 8.589.675 bil er i de tre første kvartaler i 2014 til 8.978.064 i samme periode i år.



Et Daimler selskab

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. 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

V-Regeringen vil have hastigheden op - og aldersgrænsen ned

Højere hastighed på motortrafikveje, højere hastighed for personbiler med campingvogne og trailere og en nedsættelse af aldersgrænsen for at erhverve kørekort er nogle af de idéer, som V-Regeringen vil forsøge at få flertal for i Folketinget i det kommende folketingsår

Hastigheden skal efter V-Regeringens opfattelse sættes op til 100 km/ på motortrafikveje, hvor det trafiksikkerhedsmæssigt er forsvarligt. Forslaget bunder i V-Regeringens ønske om at forbedre fremkommeligheden på statsvejnettet og at sikre, at nye motortrafikveje fremover bygges til hastigheder på 100 km/t.

For campingvogne og andre påhængskøretøjer vil V-Regeringen hæve fartsgrænsen fra 80 km/t til 100 km/t, hvis køretøjerne opfylder nogle nærmere fastsatte krav. V-Regeringen vil også fremsætte et forslag om at hæve hastighedsgrænsen for visse autocampere fra 80 til 100 km/t på motorvej og for godkendte og synede traktorer fra 30 til 40 km/t. Forslaget vil indgå i V-Regeringens kommende udspil om vækst og udvikling i hele Danmark.

V-Regeringen vil også foreslå, at Folketinget vedtager en lov, der indfører en ordning som i Tyskland, så 17-årige får mulighed for at erhverve kørekort til almindelig bil på samme måde som 18-årige, forudsat at den 17-årige det første år kun kører bil under ledsagelse af en bilist med mindst 10 års erfaring. Derudover vil V-Regeringen foreslå, at aldersgrænsen for kørekort til lille knallert bliver sat ned fra 16 til 15 år. Forslagene vil indgå i V-Regeringens kommende udspil om vækst og udvikling i hele Danmark.

Politiet kontrollerede lastbiler og busser i tre dage

Køre-hviletidsovertrædelser, problemer med bremserne og overtrædelser af reglerne om transport af dyr var nogle af de lovovertrædelser, som Tungvogncenter Syd, Sydøstjyllands Politi, afdækkede under tre dages kontrol, der blevet afholdt ved Kolding, Vojens og i Esbjerg i oktober

- Begrebet multikontrol er kontrol af tunge køretøjer, hvor vi hos Tungvognscenter Syd arbejder sammen med eksterne samarbejdspartner. Jeg er rigtig tilfreds med indsatsen, og vi er kommet vidt omkring i de sager, vi har skrevet i løbet af de tre dage. Trafiksikkerheden er i højsædet i en indsats som denne. Og vi kan have forhindret en alvorlig trafikulykke, for hver nummerplade, der er afmonteret på en lastbil, hvor bremserne ikke er i orden, siger lederen af aktionen, politikommissær Stig Simonsen fra Tungvognscenter Syd.

Det var på rasteplass Harte Nord på Esbjerg-motorvejen ved Kolding, at kontrollen startede tirsdag 20. oktober. Kontrollen fortsatte onsdag 21. oktober på Motorvej E45 på rasteplass Ustrup Vest ved Vojens. Kontrollen torsdag 22. oktober skete på Storstrømsvej i Esbjerg. Der blev også i samme omgang afholdt en særskilt dyreværnskontrol 20. oktober på Motorvej E45 på rasteplass Hylkedal Vest ved Kolding.

- Formålet med vores multikontroller er, at politiet standser og kontrollerer et stort antal tunge køretøjer i samarbejde

med eksterne samarbejdspartner. Vi ser efter en lang række forhold, når nu vi er i gang. Vi laver for eksempel kontrol af kørekortforhold, køretøjets stand, ser efter efterlyste personer og udlændinge med hensyn til om de har lovligt ophold. Vi tjekker også, at alt er som det skal være i forhold til registreringsafgift, kontrollerer førerkort, vognmandstilladelser, EU-tilladelser samt overholdelse af køre- og hviletidsreglerne. Vi undersøger, om der måtte være tale om ulovlig cabotagekørsel eller anden form for social dumping inden for tungvognsbranchen, og om buslovgivningen er overholdt, overholdelse af regler om affaldstransport, transport af dyr, farligt gods og overlæs, siger politikommissær Stig Simonsen.

Der sker også spirituskontrol af de standsede førere og, hvis der er mistanke om narko- eller medicin påvirkethed, så forfølges den mistanke også. Skulle der optræde tyvekoster eller narkotika i de standsede køretøjer, så har politiet også øje for det.

Det er et større hold, der sættes ind for at gennemføre de omfattende kontroller. Medarbejdere fra Skat, Trafikstyrelsen, Natur- & Erhvervsstyrelsen, Fødevarestyrelsen, Veterinære Rejsehold og Forsvaret arbejder sammen med politifolkene fra Tungvognscenter Syd og færdselsafdelingen ved Sydøststjyllands Politi ved multikontrollerne, fordi der er brug for mange fagligheder for at dække det store og til tider komplicerede regelsæt, som kontrollen omhandler.

Politiet fremhæver resultater fra multikontrollen

Tungvogncenter Syd under Sydøststjyllands Politi har over tre dage i denne uge kontrolleret 351 tunge køretøjer over 3.500 kg - heraf var 151 udenlandske

I forbindelse med kontrollen blev der fundet i alt 87 sager, som udløste sigtelser mod 38 chauffører med mere og 47 sigtelser mod ansvarlige arbejdsgivere.

Politiet fremhæver følgende:

- 7 sager om for store dimensioner (højde, længde, bredde osv.)
- 11 overtrædelser af lov om godskørsel
- 1 sag om overlæs
- 5 sager om fejl og mangler på nummerplader
- 6 sager om fejl og mangler i synsindkaldelse
- 9 sager om øvrige fejl og mangler
- 5 afgiftssager
- 12 sager vedr. transport af levende dyr
- 9 overtrædelser af køre/hviletidsbestemmelserne
- 4 overtrædelse af affaldsregulativet
- 2 sager overtrædelse af bestemmelse om transport af farligt gods

Bremseprøvestanden

- 58 kontrollerede vogntog/enheder
- 6 inddragelse af nummerplader
- 15 indkaldelse til syn
- 4 påtaler i øvrigt

Lastbilchauffør kørte ind i bus fra Nordjylland

En bus fra Nilles Busrejser i Dybvad, der var på vej ti Prag i Tjekkiet med feriegæster, blev fornylig påkørt af en lastbil, der kom over i den forkerte vejbane. Ulykken skete på en landevej i Tyskland i nærheden af Henstedt-Ulzburg

Chaufføren, der kørte bussen fra Nilles Busrejser, var kørt af motorvejen for at komme uden om en kø. Da chaufføren kørte ud på landevejen, kørte en modkørende lastbilchauffør sit køretøj over i den modsatte vejbane. Chaufføren i bussen fra Nilles Busrejser forsøgte at undvige, men lastbilen rammer forenden af bussen, der blev kraftigt beskadiget. Tre personer fra bussen - deriblandt bussens chauffør - blev kørt på sygehuset med overfladiske skrammer.

Nilles Busrejser sørgede efter uheldet for at få fat i en tysk bus, der kunne køre gæsterne til Prag.

Nilles Busrejser fik i maj ny ejerkreds, da Aller Media købte aktiemajoriteten i selskabet. Med overtagelsen vil Aller Media styrke Aller Leisures position i Jylland.

Aller Leisure, der tidligere har købt rejsebureauerne Kulturrejser Europa og Nyhavn Rejser A/S, vil være Nordens førende udbyder af rejseoplevelser til gruppen af mennesker over 50 år.

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

Smarte telefoner kan vise vej uden om bilkøer

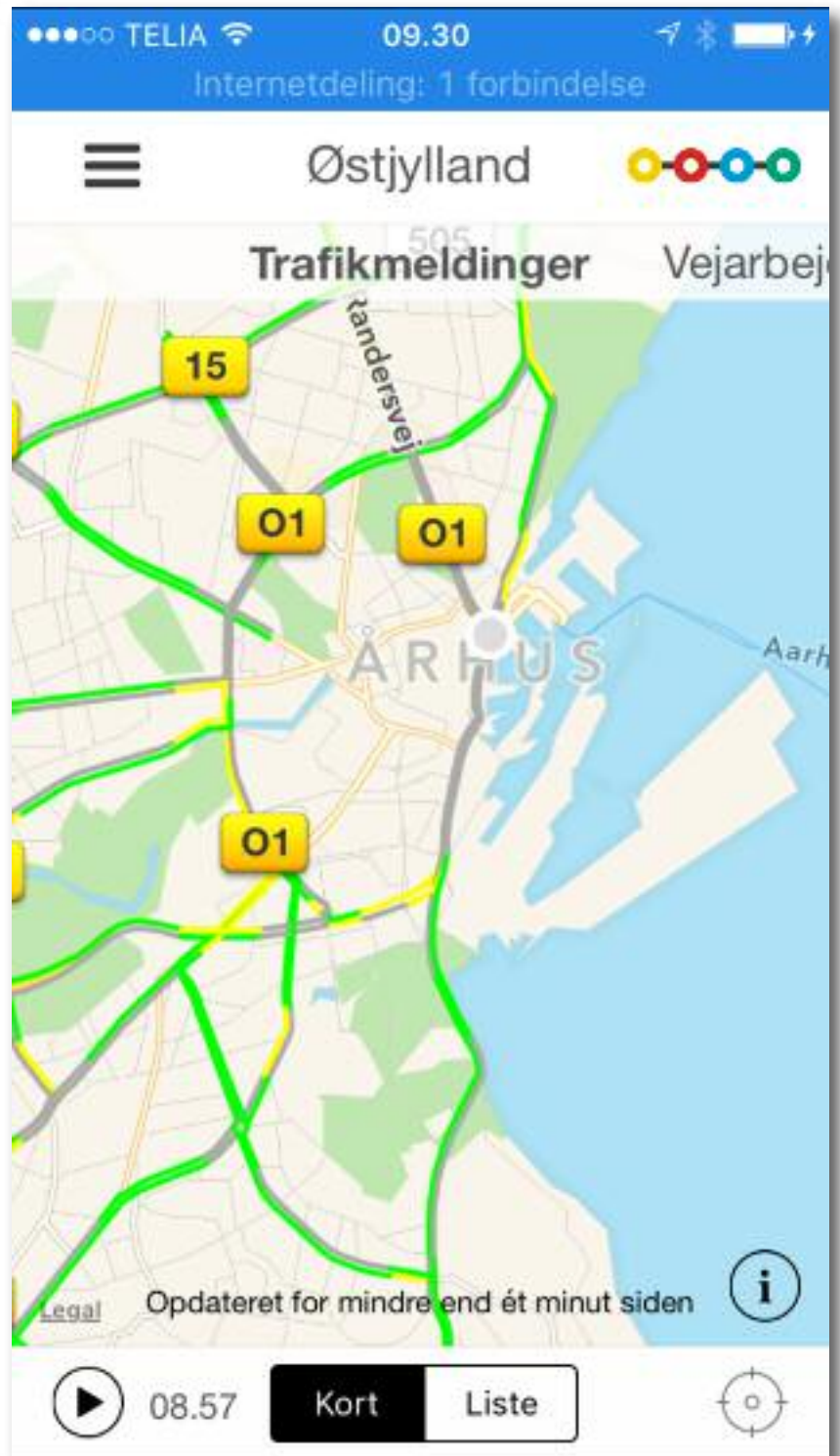
Køer hører til på markerne. Bilkøer på vejene er noget, vi helst vil undgå. Det kan en app til smarte telefoner hjælpe bilister i Østjylland med. Aarhus Kommune peger på muligheden for at komme uden om køer på vejene i forbindelse med præsentationen af en ny trafik- og mobilitetsplan for Aarhus Midtby

For eksempel viste app'en Trafikken Østjylland, der er udviklet af Vejdirektoratet onsdag klokken 8.57, at der ikke var de store trafikale problemer på vejene i Danmarks næststørste by.

App'en bygger på de signaler, som enheder med bluetooth - eksempelvis smarte telefoner - løbende sender ud. I Aarhus er der i dag monteret 125 enheder, der kan opfange bluetooth-signaler. Ved at måle den tid, det tager for en bluetooth-enhed at komme fra en bluetooth-enhed til en anden, kan man få et billede af, hvordan trafikken glider. Begynder det at tage længere tid - eksempelvis i myldretiden, kan man se det på app'en - og dermed vælge en anden rute.

App'en hedder Trafikken Østjylland og kan eksempelvis hentes i Appstore til iPhone med mere og på Google Play til android-telefoner.

Mens vi skrev denne lille artikel fulgte vi med på app'en, hvor de store veje ind i mellem skiftede farve til rødt, fordi køretiderne mellem to bluetooth-modtagere blev længere og dermed antydede, at der var opræk til kødannelse.



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

Letbane forbereder installation af 3.000 master



Arbejdet med at placere betonfundamenter til de 3.000 master, der skal bære køreledninger til de el-drevne letbanetog, som fra 2017 skal køre mellem Odder og Grenaa via Aarhus, er begyndt. Letbanen skal udgøre en central del af den kollektive transport til og fra bymidten

Arbejdet med at elektrificere Aarhus Letbane begynder med at etablere betonfundamenter til de i alt 3.000 master, der skal stilles op langs med letbanestrækningen, og som holder ledningerne med kørestrøm. Betonfundamenterne er mellem 3,5 og 5 meter lange og rammes ned i jorden med en særlig maskine - en såkaldt maste-rig. Maskinen kører på skinner og begynder på strækningen mellem Lystrup og Lisbjerg, hvorefter den arbejder sig ind mod Aarhus.

I alt skal der etableres fundamenter til køreledningsmaster langs 110 km letbane. Udover 12 km nye letbanespor i Aarhus drejer det sig om 98 km spor på de eksisterende nærbaner til Odder og Grenaa. Den skinnearbejdende rig er en effektiv maskine, der selv medfører betonpælene og som kan ramme op til 2-3 fundamenter i timen. I åbent land placeres fundamenterne med op til 60 meters afstand, mens afstanden er op til 25 meter på den indre strækning i Aarhus. Herinde er der endnu ikke lagt skinner, så her afløses riggen af et bæltekøretøj, der også kan ramme 2-3 betonpæle i timen.

14 kilometer betonpæle

Ramningen, hvor betonpælene bankes ned i jorden, vil medføre nogen støj og vibrationer. Men da betonpælene kun skal rammes få meter ned i jorden, og rammemaskinen bevæger sig et par hundrede meter eller mere om dagen, vil generne være relativt kortvarige for de berørte naboer.

- Desuden vil arbejdet på de 12 km nye letbanespor udelukkende blive udført i dagtimerne på hverdage, siger Jørgen Hansen, anlægsschef i Aarhus Letbane I/S.

Næste fase af elektrificeringen begynder omkring årsskiftet, når der skal rammes fundamenter til master på de nuværende nærbaner til Grenaa og Odder. Her vil en stor del af arbejdet blive udført om natten og i weekender, så nærbanerne fortsat kan køre på hverdage.

Der er tale om en omfattende opgave: Placerer man alle 3.000 betonfundamenter i forlængelse af hinanden, vil de strække sig over 14 km - eller hvad der svarer til Letbanens indre strækning fra banegraven ved Aarhus H til Lystrup.

Nyt kodeks skal give bedre taxiservice

Udenlandske turisters første møde med Danmark er i mange tilfælde en taxi-chauffør i Kastrup Lufthavn - og ofte det sidste indtryk fra ferien eller fra forretningsopholdet i Danmark. Derfor er det afgørende for dansk turisme, at service-niveauet i de københavnske taxaer er højt. Det er det bare alt for sjældent, mener organisationen Horesta Region Hovedstaden

- Vores medlemmer må jævnligt lægge øre til kritik af serviceniveauet i taxierne. Gæsterne oplever alt fra, at chaufførerne ikke hjælper med kufferterne, og til, at de nægter at køre de korte ture, siger Allan L. Agerholm, der er formand for Horesta Region Hovedstaden.

Det var denne situation, der var baggrund for, at Horesta Region Hovedstaden tidligere på året tog kontakt til de fire største taxaselskaber i Storkøbenhavn for at foreslå indførelsen af et servicekodeks.

- Det hjælper ikke meget, at vi på hoteller, restauranter og attraktioner arbejder målrettet med at udvikle vores service, hvis taxachaufførerne giver gæsterne en dårlig oplevelse. Derfor var det vores håb, at vi kunne få selskaberne med på et kodeks, der beskriver god kundeservice, siger Allan L. Agerholm.

Aftale med Taxi 4x27

Foreløbig er det blevet til en enkelt aftale med Taxi 4x27 (tidligere Amager-Øbro Taxi). Horesta håber på, at de tre øvrige selskaber senere viser interesse for at følge efter. Taxi 4x27s adfærdskodeks handler om alt fra høflighed og opmærksomhed fra chaufførens side til renholdte og røgfri biler.

- Det er afgørende for vores forretning, at vi formår at give vores kunder en god oplevelse. Det gør vi bedst ved at sikre, at de får en god og personlig service hver gang, så de føler sig trygge. På den måde får vi kunder, der kommer igen og samtidig spreder god omtale af os og branchen generelt. Vi skal være mere end bare chauffører, og vores adfærdskodeks udgør i den forbindelse rammen, siger Thomas RB Petersen, der er administrerende direktør i Taxi 4x27.

Workshop og kurser

I forbindelse med det nye kodeks er selskabets chauffører i gang med workshop og kurser, der skal klæde dem på til at kunne levere den gode service. Og modtager Taxi 4x27 klager over chaufførerne fremadrettet, vil der blive grebet ind over for dem. I yderste konsekvens kan de blive ekskluderet fra selskabet.

Siden efteråret 2013 har både Taxi 4x27 og Horesta været engageret i projektet NICE (New Innovative Customer Experiences). Projektet blev netop født for at løfte kvaliteten i den service og de oplevelser, som turisterne møder i Danmark. Det sker i tæt samarbejde med forskere, virksomheder, organisationer. NICE-projektet skal spredes fra København til hele landet, og tilsvarende håber Horesta at kunne indgå aftaler med taxaselskaber i provinsen om service-kodekser.

Det andet taxi-selskab siger ja til servicekodeks

Horesta Region Hovedstaden præsenterede sidst i september et nyt servicekodeks, der skal sikre en bedre taxiservice i København. Taxa 4x35 hilser initiativet velkomment og tilslutter sig en aftale med Horesta om servicekodekset. Dermed har to ud af Hovedstadens fire store taxi-selskaber tilsluttet sig det nye kodeks

- Vi hilser naturligvis alle initiativer velkomne, der er med til at forøge serviceniveauet i branchen. Det nye er servicekodeks er meget lig med det, der allerede står beskrevet i taxilovgivningen, og som vi allerede lever op til. Men hvis det er med til at løfte det generelle serviceniveau i branchen yderligere, så tilslutter vi os gerne, siger Jacob Gulmann, der er direktør hos Taxa 4x35.

Taxa 4x35 oplyser desuden, at det i dag er alfa omega med et højt serviceniveau over for kunderne, hvis man skal begå sig i et udfordret taximarked. Derfor har Taxa 4x35 en løbende dialog med kunder - herunder hoteller, virksomheder og lufthavnen i Kastrup - om at opretholde et højt serviceniveau. Det handler blandt andet om god service fra de 1.600 uniformerede chauffører samtidig med at sikre hurtig servicering og kort ventetid på den bestilte taxa.

- Hvis man skal begå sig i et presset taximarked, så kræver det, at kunden altid er i centrum, og kundeoplevelsen er i top. Seneste tiltag har været en markant opgradering af vores chaufførkurser og uddannelsesforløb, hvor service netop er i fokus, ligesom vi hele tiden er på forkant med teknologi, som forbedrer kundeoplevelsen, siger Jacob Gulmann.

Taxa 4x35 en del af projektet NICE, der har til formål at give hovedstaden et serviceløft på tværs af turismens forskellige brancher og virksomheder.

Horesta Region Hovedstaden har foreslået indførelsen af servicekodekset blandt taxiselskaber i Hovedstaden. Horesta vil have, at kundeservicen skal være i top, når turister, forretningsfolk eller private prajer en taxi.



Om Taxa 4x35

TAXA 4x35 er det største taxaselskab i Hovedstaden med over 3.000 erhvervs-kunder og ca. 200.000 bestilte ture om måneden.

TAXA 4x35 har knap 800 vogne tilknyttet fordelt i København og Kolding. De udfører både privat og erhvervskørsel, handicap-, læge- og skolekørsel.



Taxi-direktør:

Investeringer i kvalitet kræver incitament

- Der skal være meget bedre incitament til at investere i kvalitet i taxibranchen, siger Carsten Aastrup, direktør i taxicentralen 4X48 Taxi Nord, til Magasinet Bus

Af Mikael Hansen, journalist for Magasinet Bus

Taxibranchen sakker bagud i forhold til det øvrige samfund, fordi den nuværende lovgivning sætter nogle meget snævre rammer om, hvordan en taxiforretning og en taxibestillingscentral kan drives. Mange trafik- og transportministre har i de forløbne 20 år annonceret en gennemgribende modernisering af taxilovgivningen, men hver gang er det faldet til jorden - dels på grund af modstand fra erhvervet, dels fordi reguleringen er så kompliceret, at selv erfarne transportpolitikere har givet fortabt.

Senest skete det efter en lang og meget grundig analyse i en udvalgsarbejde i 2013. Den politiske opfølgning blev en forsøgsordning med et kraftigt stænk af liberalisering som en del af vækstpakken fra foråret 2014 - helt i modstrid med betænkningens anbefalinger. Forsøget blev aldrig gennemført, og siden er der intet sket på området. En revision af taxilovgivningen står heller ikke på den nye V-Regerings lovprogram.

Taxi-kørsel

Carsten Aastrup, direktør i bestillingscentralen 4X48 TaxiNord, deler frustrationerne med mange andre i taxibranchen. Magasinet Bus talte med ham en relativt stille dag i efterårsferien.

- Vores grundlæggende problem er at skabe interesse hos politikerne for nogle konstruktive ændringer af taxilovgivningen. Jeg tror ikke, der sker noget, før et enigt erhverv kommer med et færdigt forslag til en ny lovgivning, siger Carsten Aastrup og fortsætter:

- Kommunerne burde være taxibranchens allierede, men også blandt kommunalpolitikere er interessen for taxikørsel uhyre begrænset. Det giver taxibranchen nogle store problemer.

Carsten Aastrup føler sig dog ganske privilegeret af, at det er Taxinævnet i Region Hovedstaden, der står for taxiadministrationen i hans område.

- I Taxinord har vi fulgt trop i det nordsjællandske område og har fusioneret med en række lokale bestillingscentraler, så vi i dag dækker hele regionen, men med speciale i den nordsjællandske område, siger han.

Der er nu fire store taxicentraler i Region Hovedstaden, og i de seneste par år er det gået støt fremad med stigende omsætning.

- Her er lovgivningen er stor hæmsko, for det ville også være en god løsning andre steder i landet at slå sig sammen i større enheder både i den offentlige administration af området og i den lokale organisering i bestillingscentraler, siger Carsten Aastrup og fortsætter:

- Desværre har taxierhvervet uden for Region Hovedstaden tilbagegang, og det er i virkeligheden en helt unødvendig tilstand, for det er lovgivningen, der sætter snævre rammer om taxierhvervets udviklingsmuligheder. Vi vil egentlig gerne bare drive en almindelig forretning, hvor man kan bygge noget op. Men det er desværre ikke muligt.

De store barrierer

De største problemer er, at hverken taxivognmænd eller bestillingscentraler kan få noget særligt ud af at investere i kvalitetsforbedringer. Taxivognmændene er bundet op på deres personlige tilladelser, som ikke kan købes og sælges. Bestillingscentralerne skal behandle alle lige, dvs. fordele turene ligeligt mellem alle tilmeldte, og de må ikke give overskud. Et eventuelt overskud fordeles mellem de deltagende vognmænd.

- Det betyder, at vi for eksempel ikke kan differentiere taxiservicen på flere kvalitetsniveauer. Det betyder også, at ingen taxivognmand kan have sin selvstændige profil i forhold til for eksempel vogntype og vognstørrelse, siger Carsten Aastrup.

- Et bestillingskontor som vores kan ikke spare op til nye investeringer, og når alle skal være enige om alt, bliver det den laveste fællesnævner, der styrer tingene. Det er en frustration både i det daglige og på det strategiske niveau.

Innovation kan have svært ved at tage en taxi

- En udenlandsdanske henvendte sig for ikke på længe siden med et tilbud om at indsætte 50 Teslaer som taxier i København. Det var en gave og selvfølgelig en promotion af elbiler i København. Men det kunne bare ikke lade sig gøre. Taxinævnet behandlede sagen, og bestillingscentralerne og de økonomiske foreninger bag blev også spurgt. Men vi kunne ikke finde en model, hvor vi kunne tage imod dette generøse tilbud. Så det endte med at vi pænt måtte sige nej tak. Vanvittigt, ja. Pinligt, ja, men også de barske realiteter. Vi endte med at indsætte én enkelt elbil i vores bestillingscentral, og vi var alligevel blandt de første i Europa med eldrevne taxier. Men tænk hvilket scoop det havde været med 50 elbiler, siger Carsten Aastrup, direktør i taxicentralen 4x48 Taxi Nord

Taxi-kørsel



Carsten Aastrup nævner dette eksempel på, hvor svært det kan være skabe innovation:

- En udenlandsdansker henvendte sig for ikke på længe siden med et tilbud om at indsætte 50 Teslaer som taxier i København. Det var en gave og selvfølgelig en promotion af elbiler i København. Men det kunne bare ikke lade sig gøre. Taxinævnet behandlede sagen, og bestillingscentralerne og de økonomiske foreninger bag blev også spurgt. Men vi kunne ikke finde en model, hvor vi kunne tage imod dette generøse tilbud. Så det endte med at vi pænt måtte sige nej tak. Vanvittigt, ja. Pinligt, ja, men også de barske realiteter. Vi endte med at indsætte én enkelt elbil i vores bestillingscentral, og vi var alligevel blandt de første i Europa med eldrevne taxier. Men tænk hvilket scoop det havde været med 50 elbiler.

Liberal eller ikke liberal?

Carsten Aastrup ser sig selv som en liberalt indstillet borger og vælger, men han kan alligevel ikke gå ind for et liberaliseret taximarked.

- Hvis vi skal lære lidt af andres fejltagelser, kan vi bare se på Sverige og Irland. Her har man liberaliseret i blinde og har fået et meget dårligt resultat ud af det. Det springende punkt er bare, hvordan man skal formulere den mængdebegrænsning, der er nødvendig for gadgetaxier. Mig bekendt er der ingen, der er kommet med noget brugbart i den forbindelse, siger Carsten Aastrup.

De øvrige elementer i betænkningen fra 2013 er Carsten Aastrup en varm tilhænger af, når betingelserne vel at mærke bliver præciseret.

- Det er meget prisværdigt, at man vil slå de fire tilladelsestyper samme til en universaltilladelse. Men hvad betyder det i praksis? Skal der for eksempel være taxameter i alle biler. Hvis det er tilfældet, siger man i praksis farvel til OST-vognene. Jeg skal ikke beklage, hvis det bliver tilfældet, for OST-vognene udgør virkelig en unfair konkurrence til de taxier, som skal overholde alle mulige regler. Der er to muligheder: At stramme reglerne for OST-vogne eller at lempe reglerne for taxier.

Udfordringen fra samkørselstjenester som UBER og GoMore tager Carsten Aastrup til gengæld helt roligt.

- UBER kunne da få en fin forretning i København, hvis de kunne få adgang til taxierhvervet. Det skulle selvfølgelig

være på samme betingelser som alle andre. Og jeg skal præcisere, at jeg ser UBERs produkt som taxikørsel - ikke som samkørsel, som de selv hævder det er.

Samkørsel har Carsten Aastrup ikke de store problemer med.

- Det er noget, der altid har været der, og det må da gerne udvikles yderligere. Der er selvfølgelig en grænse mellem vennetjenester og forretning. Men der, synes jeg, man skal være meget store. Samkørsel er reelt ikke nogen konkurrent til taxikørsel.

- Det er nok ikke det, man hører mest, men taxivognmænd og taxichauffører er altså professionelle, som leverer et kvalitetsprodukt, som ikke kan erstattes af noget andet. Det gælder uanset om du sigter mod de store erhvervsvirksomheder eller mod samfundets udsatte mennesker, som taxichaufførerne ofte er de yderste kontaktpersoner til. Vi arrangerer i vores bestillingscentral 10.000 ture hver eneste dag, og vi har måske fem klager om dagen, hvoraf de tre eller fire handler om banaliteter.

Er taxikørsel en del af den kollektive trafik

Carsten Aastrup er ikke i tvivl om, at svaret på dette spørgsmål er et rungende ja.

- Hvad ellers? Vi har en døgndækkende kørselsforpligtelse, det er der ikke andre der har. Du kan altid bestille en taxi – det gælder i hvert fald i vores område. Jeg skal ikke underkende problemerne i de tyndt befolkede områder, men generelt er taxierne til rådighed overalt og døgnet rundt.

Magasinet Bus:

Men taxierne er ikke særlig integreret i kollektiv trafik. Hvorfor ikke?

- Som allerede sagt: Taxierne overses ofte både på politisk og administrativt plan. Men det står nu ikke så galt til alle steder. I selve København er det værst. Det er næsten umuligt at opnå taxiholdepladser ved de store seværdigheder, som foreksempel Tivoli. Det er grotesk. Til gengæld er det lykkedes at få gode taxipladser ved en del togstationer. Lyngby Station og Rungsted Kyst Station er nogle af de seneste eksempler på det.

Magasinet Bus:

Arbejder I også på at få taxiholdepladser vist i for eksempel Rejseplanen?

- Det er da et stort ønske, men vi har ikke haft det store gennembrud endnu på det område, siger Carsten Aastrup.

Forslaget til revision af taxiloven

Som beskrevet i Betænkningen fra 2013

- Universaltilladelsen erstatter de nuværende fire tilladelsestyper: taxitilladelse, sygetransporttilladelse, limousinetilladelse og Offentlig Service Trafik-tilladelse (OST).
- Trafikstyrelsen skal udstede og kontrollere tilladelser, som både kan udstedes til enkeltpersoner og til selskaber.
- Vognmænd med universaltilladelse skal tilmelde sig ét eller flere kørselskontorer.
- Kørselskontorer underlægges et nyt regelsæt.
- Kørselskontorer kan være taxicentraler, kommunale kørselskontorer, trafikselskabernes kørselskontorer, private vagtcentraler (f.eks. Falck eller SOS)
- Der etableres en offentlig styring af antallet af gadgetaxier og evt. deres dækningsområde.
- Ansættelsesforhold for chauffører reguleres efter toneangivende overenskomster.

Nyt Taxisystem halverer ventetiden i lufthavnen

Det glæder både Taxi-branchen og Københavns Lufthavn, at det nye Taxi Management System efter to ugers drift har reduceret chaufførernes gennemsnitlige ventetid fra 40 til cirka 16 minutter. Ud over kortere ventetid for taxi-chaufførerne, betyder systemet mindre køer og trafikpres på vejene omkring lufthavnen og ikke mindst bedre service til passagerne

Det nye Taxi Management System blev sat i gang 5. oktober af Københavns Lufthavn i samarbejde med hovedstadens fire taxi-selskaber.

Før systemet blev indført blev der ventet i gennemsnit 42 minutter. Halvering af ventetiden er en meget positiv nyhed, lyder det fra direktør i Dansk Taxi Råd, Trine Wollenberg.

- Det er ganske overraskende, at det nye Taxi Management System allerede fungerer så godt, at ventetiden for chaufførerne er halveret. Mindre ventetid betyder jo, at chaufførerne og vognmændene kan tjene penge i hele hovedstaden fremfor at holde i kø i lufthavnen, siger Trine Wollenberg.

Et nyt brobizz-system

Det nye brobizz-baserede system giver taxiselskaberne adgang til lufthavnens passagerprognoser, så der kun sendes vogne til lufthavnen, når der er brug for dem. Systemet betyder også, at selskaberne undgår, at deres taxier holder og venter i lange køer på lufthavnens mest trafikerede vej, Ellehammervej. Når de venter, holder i nu på et særligt taxidepot ved Hilton hotellet. Herfra kaldes taxierne frem til Terminal 3 og passerer en brobizz-betjent bom, når der er ture.

For at fremme god service er der indført et bonussystem, hvor den eller de taxiselskaber, der yder den bedste service, belønnes med op til 500.000 kroner om året. Bonussen uddeles fire gange om året.

Stor ros til taxi chaufførerne

I lufthavnen siger kommunikationsdirektør Henrik Peter Jørgensen, at man trods de særdeles gode nyheder ikke er helt i mål endnu.

- Naturligvis er der meget praktik og en del systemer, der stadig skal køres ind. Der er gamle vaner og rutiner, der skal laves om. Men de første 14 dage med Taxi Management Systemet viser, at vi er godt på vej - så stor ros til taxi-branchen og chaufførerne her fra lufthavnen, siger Henrik Peter Jørgensen.

Fakta om taxi-styringssystemet i Kastrup Lufthavn

- Fire taxiselskaber står bag det nye Brobizz-baserede taxi-system sammen med Københavns Lufthavn: Amager Øbro Taxi 4x27, DanTaxi, TAXA 4x35 og TaxiNord 4x48
- Der køres knap 1 million taxiture fra lufthavnen årligt
- Med systemet vil antallet af taxier i lufthavnen blive doseret efter passagerprognoserne
- Ambitionen er, at ventetiden for taxier, der skal hente kunder, dermed kan halveres til i gennemsnit 20 minutter. Det vil spare chaufførerne for ca. 330.000 timer i kø årligt
- Afsætning af passagerer vil fortsat være gratis for taxiselskaberne - også for selskaber der opererer uden for Region Hovedstaden og som derfor ikke er en del af det nye system
- Prisen for vognmanden er 16 kroner inkl. moms per tur. Københavns Lufthavn A/S tjener ikke på det nye system

Busoperatør fortsætter satsningen på de ældre chauffører

En stor del af Arrivas medarbejdere i Stilling mellem Skanderborg og Aarhus er over 60 år. Nu sætter virksomheden gang i en indsats for at holde på de erfarne medarbejdere, da de fortsat er værdifulde for virksomheden. Arriva har tidligere høstet gode erfaringer med en lignende satsning i Aalborg

Knap halvdelen af de 350 buschauffører, der er ansat hos Arriva i Stilling mellem Skanderborg og Aarhus er over 60 år og nærmer de sig dermed pensionsalderen. Det skaber udfordringer for Arriva, som gerne vil holde på sine erfarne medarbejdere.

Arriva har søgt og fået en Seniorpakke fra Fonden for Forebyggelse og Fastholdelse, som skal give medarbejdere og ledelse de rette redskaber til at gå godt ind i den sidste del af arbejdslivet. Det betyder, at busoperatøren sætter gang i en større indsats, som skal få de erfarne medarbejdere til at blive i jobbet nogle år endnu.

160 medarbejdere kan komme på kursus

- Først og fremmest vil vi gerne fastholde vores seniorer, fordi de gør et godt stykke arbejde. Som virksomhed kan vi også se, at en stor del af dem potentielt kunne gå på pension samtidig, og den situation vil vi helst undgå, siger Pernille Kiær, Diversity Manager hos Arriva.

I Stilling bliver ca. 160 medarbejdere over 60 år tilbudt at komme på kursus, hvor de får overblik over regler om efterløn og pension samt bliver introduceret til de muligheder, en seniormedarbejder har hos Arriva - for eksempel at arbejde på nedsat tid. Under kurset får medarbejderne også information om sundhed og sund livsstil, og formålet med kurset er at ruste medarbejderne til en nærmere samtale om fremtiden med deres ledere.

- Vi vil gerne sikre os, at medarbejderne kender de muligheder, der er for at arbejde, også efter at man er fyldt 60. Vi oplever, at medarbejderne gerne vil blive hos os, og vi vil også gerne holde på dem, siger Pernille Kiær.

Stor succes i Aalborg

Arrivas afdeling i Aalborg har gennemført et lignende forløb, og det var en stor succes. Ledelsen hos Arriva fik indblik i, hvad der skulle til for at holde på medarbejdere, som nærmer sig pensionsalderen, og medarbejderne fik vished om, at deres arbejdsgiver fortsat betragtede dem som en værdifuld ressource.

- Vores driftschef i Aalborg fik et overblik over, hvilke planer medarbejderne havde for deres arbejdsliv, og medarbej-

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 man blandt andet redskaber til at sætte fokus på seniormedarbejderes arbejdsmiljø, helbred og særlige kompetencer
- Man får støtte til konsulenthjælp til at gennemføre seniorpakken
- Medarbejderne kommer på en dags afklaringskursus. Her får man lønkomensation
- Sidste frist for at søge en seniorpakke er 14. december i år
- Seniorpakkerne kan godt gennemføres i 2016

Arbejdsforhold

derne fik svar på de spørgsmål de havde om for eksempel pension og muligheder for nedsat arbejdstid, så det var klart en win-win-situation for alle parter, siger Pernille Kiær.

21 procent af alle Arrivas medarbejdere over 60 år. På baggrund af successen med Seniorpakkerne i Aalborg og deres nemme anvendelsesmuligheder overvejer Arriva nu, om de skal søge om Seniorpakke til yderligere en afdeling.

Chauffører fik 109.560 kroner for arbejdsskader

I løbet af august skaffede Chaufførernes Fagforening i København i alt 109.560 kroner hjem til sine medlemmer i sager om arbejdsskader

Siden januar er det med beløbet for august blevet til samlet 3.527.587 kroner, som fagforeningen har skaffet medlemmerne i sager om arbejdsskader.

Faglige sager udløste betalinger på 129.800 kroner

Chaufførernes Fagforening i København fik i løbet af august 129.800 kroner hjem til sine medlemmer i faglige sager

Siden januar er det blevet til i alt 709.509,65 kroner, som fagforeningen har skaffet hjem til medlemmerne i faglige sager.



Justitsministeriet åbner info-side om folkeafstemningen 3. december

Torsdag 3. december er der folkeafstemning i Danmark. Alle danskere med ret til at stemme, kan sætte kryds ved enten ja eller nej til et spørgsmålet om at ændre det danske retsforbehold fra 1993 til en tilvalgsordning, hvor flertallet blandt politikerne på Christiansborg fremover kan vælge, hvilke retsakter på området for retlige og indre anliggender de ønsker, Danmark skal deltage i. I forbindelse med afstemningen har Justitsministeriet lanceret en info-side - 3december.dk - om det, alle danskere med stemmeret kan tage stilling til

Ud over kommende retsakter har de danske aftalepartier - Venstre, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokraterne, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti - besluttet, at Danmark i tilfælde af et ja vil tilslutte sig 22 eksisterende retsakter inden for områderne politisamarbejde, strafferet, børn og familie samt handel over grænserne, ligesom Danmark vil tilslutte sig den kommende Europol-forordning, når den bliver vedtaget.

- Jeg håber, at så mange danskere som muligt vil stemme 3. december. Det er en vigtig beslutning, vi står over for. Derfor har vi som regering også en forpligtelse til at oplyse grundigt og faktuel om, hvad vi skal stemme om, og hvad et ja eller et nej vil betyde for Danmark. Det er baggrunden for den oplysningsindsats, vi lancerer i dag, siger udenrigsminister Kristian Jensen (V).

- Uanset om vi stemmer ja eller nej 3. december, har det betydning for danske familier og virksomheder. Vi stemmer nemlig om dansk deltagelse i f.eks. grænseoverskridende kriminalitetsbekæmpelse, politisamarbejde, familieret og handel over grænserne. Derfor er det vigtigt, at danskerne kan tage stilling på et oplyst grundlag om otte uger, siger justitsminister Søren Pind (V).

På web-siden 3december.dk findes en oversigt over de oftest stillede spørgsmål i forbindelse med afstemningen. Det gælder blandt andet spørgsmål om, hvilke dele af EU-samarbejdet Danmark tilslutter sig, hvis et flertal stemmer ja 3. december, og om Danmark kan få en parallelaftale, hvis et flertal stemmer nej.

Baggrunden for folkeafstemningen er den politiske aftale, som Venstre, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokraterne, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti indgik i december 2014.

På web-siden www.3december.dk kan man læse mere om retsforbeholdet og tilvalgsordningen. Man kan også læse om konsekvenserne af et ja og et nej og se konkrete eksempler på, hvad tilvalgsordningen vil betyde for danske borgere, virksomheder og myndigheder.

Man kan finde en informationspjece om afstemningen på nærmeste bibliotek eller borgerservicecenter eller downloade pjecen på web-siden 3december.dk.

Politikere gør klar til at beslutte sig om Femern Bælt-forbindelsens fremtid

Forligskredsen bag Femern Bælt-forbindelsen har besluttet at lade Femern A/S undersøge forskellige handlemuligheder i den videre proces i forhold til de tilbud på anlægget af forbindelsen, som selskabet har modtaget. Forligskredsen har også besluttet at bestille en ekstern kvalitetssikring

Forligskredsen bag Femern Bælt-forbindelsen har holdt møde for at drøfte nogle af de elementer, der indgår i den endelige beslutning om Femern Bælt-forbindelsen, som ventes truffet i december.

For at være klar til den beslutning har en enig forligskreds besluttet at sætte en ekstern kvalitetssikring af Femern Bælt-projektets anlægsrisici og reserver i gang. Kvalitetssikringen gennemføres i forlængelse af, at Femern A/S har fået de endelige tilbud fra entreprenørkonsortierne på at udføre de fire store anlægsentrepriser på Femern. Priserne er samlet set markant lavere end de foreløbige priser, som selskabet modtog i december sidste år.

Kvalitetssikringen handler blandt andet om at klarlægge, hvilke risici, der lægges over på entreprenørerne, og hvilke risici Femern A/S hæfter for på vegne af staten.

Under mødet med forligskredsen orienterede Femern A/S samtidig om de forskellige muligheder for at udnytte de endelige tilbud på de fire store anlægsentrepriser på baggrund af en forsinket tysk myndighedsgodkendelse.

Vedståelsesfristen for de endelige tilbud udløber i maj 2016. Da den tyske myndighedsgodkendelse af sænketunnelen først forventes at foreligge i 2017, besluttede forligskredsen at bede Femern A/S om at undersøge forskellige muligheder for den videre proces - blandt andet en forlængelse af vedståelsesfristen og muligheden for at indgå en aftale, der er betinget af den tyske myndighedsgodkendelse.

Priserne, som Femern A/S har fået, er indtil videre fortrolige, da de fortsat vurderes af Femern A/S. Men de vil indgå i et samlet, opdateret anlægsbudget i den opdaterede finansielle analyse, som er under udarbejdelse, og som forventes offentliggjort i november.





Femern-forbindelsen kan blive forsinket i yderligere to år

De tyske myndigheder har modtaget 4.000 protestskrivelser mod Femern-forbindelsen, som skal forbinde Danmark og Tyskland med en tunnel til tog og biler. De mange protester udløser en længere høringsfase på mindst to år og kan også udløse en retssag

Udviklingen i Tyskland kommer noget overraskende for de danske politikere, der står bag beslutningen om at bygge tunnel mellem Danmark og Tyskland.

For nylig besluttede Femern A/S at opsigte nogle medarbejdere og stoppe for nyansættelser på grund af forsinkelser i projektets udvikling i Tyskland.

Som det ser ud nu, ser Femern-forbindelsen ud til at blive op mod 4 milliarder kroner dyrere end først antaget og forsinket med yderligere mindst to år. Der til kommer, at EU-tilskuddet er i fare, da det kun gælder til 2019.

Der er på nuværende tidspunkt stadigvæk politisk flertal på Christiansborg for at bygge forbindelsen mellem Danmark og Tyskland.



Mols-Linien bestiller endnu en superfærge

For at sikre tilstrækkelig kapacitet fremadrettet har Mols Linien A/S indgået aftale om en ny hurtigfærge, der skal indsættes på rederiets ruter mellem Jylland og Sjælland

Det er også denne gang det australske værft Incat Tasmania Pty. Ltd., der har hovedsæde i Hobart på Tasmanien ved Australien, der skal bygge endnu en af verdens største katamaranfærger, som Mols-Linien vil charter for en 12-årig periode.

Den nye superfærge, der er en opgraderet og endnu mere kundevenlig udgave af søsterskibene KatExpress 1 og KatExpress 2, vil få navnet KatExpress 3, og hurtigfærgen. Den nye hurtigfærge kan tage op til 1.000 passagerer og 417 personbiler. I lighed med KatExpress 1 og KatExpress 2 kan den nye hurtigfærge også medtage lastbiler, campingvogne, motorcykler og lignende.

KatExpress 3 er den tredje færge, som Mols-Linien indsætter over en periode på fire år. Rederiet har således øget kapaciteten over Kattegat med 172 procent siden 2012.

KatExpress 3 forventes at erstatte rederiets mindste færge, Max Mols, og det vil betyde, at rederiet kan overføre op mod yderligere 400.000 biler om året.

Mols-Linien har siden indsættelsen af den første superfærge øget antallet af personbilsenheder med 58 procent i perioden fra 2011 til 2014. I 2011 overførte Mols-Linien 719.703 personbilsenheder, mens tallet i 2014 var steget til 1.138.315 personbilsenheder. Passagerantallet er i tilsvarende periode steget med 33 procent.

Den nye hurtigfærge leveres fra værftet 31. marts 2017 og forventes indsat i driften på ruten mellem Aarhus og Odden samt ruten mellem Ebeltoft og Odden i slutningen af maj 2017.

Rederi opjusterer forventningerne til 2015

En positiv trafikudvikling gennem de seneste mange måneder får rederiet Mols-Linien til at opjustere forventningerne til årets resultat til med 10 millioner kroner til mellem 60 og 70 millioner kroner. Baggrunden for opjusteringen er, at Mols-Linien har fået væsentlig flere kunder end forventet og budgetteret

Siden 1. januar og frem til 30. september i år har Mols-Liniens tre hurtigfærger sejlet med godt 11 procent flere personbiler end i samme periode sidste år. Mols-Linien kan dermed konstatere, at rederiet i forhold til Storebæltsbroen har øget sin andel af trafikken mellem Jylland og Sjælland fra 8,7 procent til 9,2 procent.

Mols-Linien peger på, at der er en god vækst i antallet af erhvervsrejsende på hverdage. Ifølge rederiet skyldes det et kundetilpasset trafikprogram med timedrift fra både Jylland og Sjælland i de travleste perioder.

På hverdage og særligt i weekender samt ferie- og helligdagsperioder har der også været stigende efterspørgsel efter rederiets billetter.

Mols-Linien har fastholdt gennemsnitsindtægten pr. bil på den voksende trafik, hvilket har medført en fremgang i omsætningen.

Mols-Linien har med fastpriskontrakter sikret en fast oliepris i danske kroner for resten af 2015 og for hele 2016. Prisen for 2016 ligger lidt over 15 procent under prisen for 2015.



Få transportnyheder dagligt direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

Bestil dit eget abonnement på transportnyhederne.dk ved at klikke her!

RødBillet dropper ny færgeforbindelse

I foråret lød det fra busselskabet Rød Billet, at det arbejdede på at etablere en hurtig færgeforbindelse mellem Grenaa på Djursland og Hundested på det nordlige Sjælland. Netmediet sn.dk skriver nu, at planerne om en ny færgerute er lagt i skuffen. Rød Billet fortalte om kontakter til en rederigruppe, men gruppen har ikke haft kontakt til Rød Billet, som i dag benytter Mols-Liniens hurtigfærger

Ifølge sn.dk regnede direktør Thomas Hintze fra selskabet med navnet RødBillet.dk, med, at kapitalfonden Polaris, som gennem de seneste måneder har opkøbt de fleste aktier i købt Mols-Linien, skulle have været med til at finansiere planerne om en ny færgerute mellem Jylland og Sjælland. Men med opkøbet af aktierne i Mols-Linien forsvandt en stor del af det økonomiske grundlag for Thomas Hintzes planer.

Hos kapitalfonden Polaris undrer man sig over Thomas Hintzes melding om, at der har været kontakt mellem parterne.

- Det er ikke et projekt, vi har hørt om, andet end fra medierne, og der har ingen dialog været overhoved, siger Jan Johan Kühl, der er ledende partner i Polaris ifølge sn.dk.

Hos Hundested Havn er havnefoged Søren Brink mindre overrasket over, at Thomas Hintzes planer om en ny færgerute aldrig kom i søen.

- Det havde jeg nok gættet. Da projektet poppede op, tog jeg til Aarhus for at møde Thomas Hintze til et erhvervs-møde. Her brillerede han ved ikke at komme. Da han så blev væk fra et borgermøde også, havde vi nok opgivet ham, siger Søren Brink til sn.dk.

Der har, siden det kom frem, at RødBillet.dk ville starte en ny færgerute, været spekuleret i, om det mere handlede om, at RødBillet.dk ville presse Mols-Linien med hensyn til afgangstider og plads til RødBillet.dk's busser end det handlede om at få gang i en ny færgerute.

Thomas Hintze forsikrer ifølge sn.dk, at planerne fra RødBillet.dk var reelle nok. Han vedgår dog, at plads til busserne på Mols-Liniens færger også spillede en rolle.

- Det er nok en blanding. Det er klart, vi var interesserede i at få plads til vores busser på færgerne. Men hvis Mols-Linien ikke sejlede mere, se kunne vi se et forretningsgrundlag.

Thomas Hintze støtter ifølge sn.dk Mols-Linien og rederiets nye ejere.

Interesserede kan læse mere om RødBillet's planer fra i foråret i nedenstående nyheder fra transportnyhederne.dk:

Busselskab vil til at sejle med færge

Busselskab vil drive færgerute på Kattegat

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 i faste rammer

Læs mere side 20 - 24

Nogle typer trafik vil kunne udføres uden tilløb og køreplan

Læs mere side 25 - 28

Ikke-beredtygtig

beredtygtig

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

Gik du glip af Magasinet Bus nummer 9?
Så hent det her!