

Magasinet Bus

Torsdag 17. december 2015 til onsdag 27. januar 2016 - nummer 10 - 3. årgang

Rejseleder:

Busrejsen skal være en positiv oplevelse

Læs mere side 21, 22 og 23

Ny busafdeling baserer sig på erfaring og ni afdelinger med reservedele og værktøj
Læs mere side 38 og 39

Sydtrafik har haft succes med skærpet fokus på passagerne
Læs mere side 4

Kvalitetsbevidst busoperatør har sendt 33 nye busser ud i trafikken
Læs mere side 12

Chaufførvikarvirksomheder får lettet kravet om egenkapital
Læs mere side 59

Uber vil have magten over hverdagens mobilitet
Læs mere side 62

Aalborg får en BRT-løsning

Læs mere side 13, 14 og 15

Regeringen sår tvivl om vækst mål for kollektiv trafik
Læs mere side 8

Folketinget vedtog forslag om grænsekontrol
Læs mere side 53

Flextrafik-leverandører i Nordjylland skal leve op til nye krav
Læs mere side 60

Gasleverandør støtter busoperatør med bæredygtigt brændstof
Læs mere side 35



Har V-Regeringen en transportpolitik?

Indtil videre har Venstreregeringen mest afsløret, hvad den ikke vil på transportområdet. Det er til gengæld helt uklart, hvad regeringen gerne vil gennemføre på transportområdet. Senest har transportminister Hans Christian Schmidt (V) over for Ingeniøren fremsat to meget overraskende udmeldinger, som kan lægges oven i finanslovens besparelser og opgivelsen af den grønne roadmap:

- Målet om, at kollektive trafik skal tage hovedparten af trafikvæksten frem til 2030, er der sået tvivl om.
- Der kommer ikke transportpolitiske udmeldinger fra regeringen før i foråret 2016 og ministeren vil ikke stille op til interview om dette emne.

Målet om vækst i kollektiv trafik stammer fra det visionære og epokegørende forlig fra 2009 om "En grøn transportpolitik", som Venstre var én af hovedarkitekterne bag. Hovedlinjen i forliget var, at investeringspolitikken på transportområdet skulle være langsigtet, og at der skulle arbejdes for en grøn omstilling af transportsektoren ud fra langsigtede mål.

Er det stadig Venstres politik? Man kan desværre blive i tvivl.

Regeringen har netop underskrevet en global klimaaftale i Paris sammen med de fleste af verdens lande, så de langsigtede grønne perspektiver er ikke opgivet - tværtimod.

- Men skal transporten også være grøn? Og hvordan?
- Men hvad med det brede transportpolitiske samarbejde?

Tilsyneladende har ingen af de mange forligskredse på transportområdet været indkaldt siden regeringsskiftet i juni, og regeringen har i stedet valgt at køre sololøb med finansminister Claus Hjort Frederiksen som dukkefører for transportministeren. Venstres transportpolitik må altså indtil videre fortolkes alene ud fra denne ene sætning fra regeringsprogrammet:

"Regeringen ønsker en transportpolitik, hvor der er balance mellem investeringer i vejprojekter og kollektiv trafik".

Men hvilken balance? Regeringens hidtidige "negative transportpolitik" viser vejen til at ganske brutal og voldsom kursændring i transportpolitikken - en meget vidtgående fortolkning af den nye balance, Venstre ønsker. Der er desværre udsigt til en tilbagevenden til den transportpolitiske dagsorden fra før 2009, hvor transportpolitik var det sidste emne, der blev klaret i sene natteforhandlinger på Christiansborg - en slingrekurs alle var trætte af.

Indtil videre har Hans Christian Schmidt forsøgt at kortslutte den transportpolitiske debat ved at udskyde det hele til foråret. Lad ham ikke få held med det.

Jesper Christensen og Mikael Hansen

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

Nyheder fra Mekasign

- En verden af ny Teknik!

Mekasign Intelligent Trafik System (MITS) med ProSys'en



SIT Safe



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



Sydtrafik har haft succes med skærpet fokus på passagerne

Satsningen på kunderne virker for Sydtrafik. Den overordnede tilfredshed med de busture, som Sydtrafik står for, er steget. Det viser en rundspørge fra analysebureauet Wilke. Bureauet har spurgt kunderne hos Sydtrafik om deres overordnede tilfredshed. 89 procent svarer, at de enten er tilfredse eller meget tilfredse

Andelen af kunder, som svarer meget tilfredse er også vokset. I 2013 svarede én ud af fem, at de var meget tilfredse. I 2015 er det 2 ud af 5. Samtidig voksede den samlede andel af tilfredse kunder med 1 procent fra 88 til 89 procent.

Resultatet glæder bestyrelsesformanden for Sydtrafik, Jesper Frost Rasmussen.

Kollektiv trafik

- Vi har valgt at gå målrettet efter en stigning på én procent i andelen af tilfredse passagerer, og det indfrier vi i år. Det er en god udvikling, som vi skal arbejde for fortsætter, siger han.

To ud af fem anbefaler Sydtrafik til andre

Undersøgelsen peger også på, at 44 procent positivt ville anbefale Sydtrafik til andre. Et tal, som ganske vist er faldet siden 2014, men dog alligevel er højt for kollektiv trafik. Kunderne er mest tilfredse med chaufførernes kørsel, chaufførernes kundeservice og den udvendige rengøring af busserne.

- Det er de områder, hvor vi har mennesker involveret, hvor vi klarer os bedst. Vi har haft fokus på forbedringer af de områder, og derfor er det glædeligt. En stor del af æren for det gode resultat tilfalder chaufførerne, siger Lars Berg, der er direktør for Sydtrafik.

Kunderne er fortsat i fokus

Sydtrafik har generelt rettet fokus mod kundernes oplevelse af Sydtrafik, og resultatet er frugten af det arbejde.

- Vi har de seneste år været tættere i kontakt med vores kunder, blandt andet ved indførelsen af rejsekortet, og det fokus fortsætter fremadrettet. Det er nærliggende at tro, at det er stærkt medvirkende til det gode resultat, siger Lars Berg.

Kundefokus: Bedre info om bus

En af måderne til fortsat fokus på kunderne er realtidssystemer, som med en GPS i alle busser viser, hvor alle busser er henne. De indikerer på passagerens smartphone eller via strategisk placerede infotavler, hvis der er forsinkelser.

Det forventer Sydtrafik yderligere vil forbedre oplevelsen af at være kunde.

Fakta om undersøgelsen

1.049 passagerer er blevet spurgt af analysebureauet Wilke i ugerne 38-40 i 2015
Analysebureauet Wilke har gennemført undersøgelsen for Sydtrafik i 2013, 2014 og 2015
Alle undersøgelserne ligger tilgængelige på Sydtrafiks hjemmeside, sydtrafik.dk



Busvognmænd:

Besparelser kan undergrave bustrafikken

Mange af landets kommuner sparer næste år i budgettet for bustrafikken. Det er efter Danske Busvognmænds opfattelse en kortsigtet løsning, hvor kommunerne risikerer at undergrave den investering, der er gjort i bustrafikken

Tal fra novemberudgaven af Danske Busvognsmænds organisationsblad - Busmagasinet - viser, at antallet af køreplantimer på landsplan fra 2007 til 2016 er faldet med syv procent. Antallet af buspassagerer er faldet tilsvarende med cirka syv procent i samme periode. Det er efter Danske Busvognmænds opfattelse utilfredsstillende og uambitiøst i betragtning af, at det samlede trafikarbejde i samme periode har været ret konstant - og for biltrafikkens vedkommende steget med seks procent.

- Den danske, kollektive bustrafik har generelt et højt niveau. Men de reduktioner, vi ser i øjeblikket, kan være med til at undergrave den investering i den kollektive bustrafik, der er gjort gennem årene, og den tillid borgerne og virksomheder har til den kollektive trafik, siger Lasse Repsholt, der er chefkonsulent i Danske Busvognmænd.

Han fremhæver, at det er en investering, der skal vedligeholdes, for værdien af den kollektive bustrafik er nemlig tæt knyttet til stabiliteten og pålideligheden af bustrafikken fra år til år og over en årrække.

- Vi må anerkende kommunernes økonomiske situation og nødvendigheden af at prioritere mellem de forskellige kommunale opgaver, men den nuværende nedskæringspolitik kan være skadelig for mobiliteten, dynamikken og sammenhængskraften i kommunen senere. Det er særdeles vanskeligt at få trafik, erhvervsliv, institutioner, uddannelser og kulturliv til at fungere uden en sammenhængende og pålidelig kollektiv bustrafik, siger han.

Der er ifølge Danske Busvognmænd yderkommunerne, der skærer hårdest i bustrafikken.

Sydøstjyllands Politi advarer mod "hjælpende" passagerer

Du står på banegården og venter på toget. Måske har du både tasker og kufferter med dig. Og en fremmed person tilbyder dig en hjælpende hånd til at komme op af trappen og ind i toget, da det ankommer på perronen. Det kan sådan set virke meget venligt og tiltrængt. Desværre er den hjælpende hånd på banegården ikke altid velment, og det får nu Sydøstjyllands Politi til at advare mod denne form for tricktyveri

- Tricktyve er snedige og har mange "arbejdsmetoder". På det seneste har vi set flere tilfælde, hvor tricktyven "hjælper" folk ind i toget, for eksempel med en hånd under armen for derefter at løbe væk. Tilbage står den rejsende så og opdager, at pung og kreditkort er forsvundet fra lommen, tasken eller bagagen, helt uden at han eller hun opdagede det, siger vicepolitiinspektør Peter Balsgaard fra Sydøstjyllands Politi.

Denne form for tyveri sker eksempelvis på banegårde, og tricktyvene går ofte efter ældre passagerer. Politiet minder om, at ens pung ikke skal ligge yderst i tasken eller baglommen.



Åbent Hus 2016

OMNIplus inviterer til Åbent Hus i samarbejde med Danske Busvognmænd.

Onsdag den 27. januar 2016 kl. 16.00-21.00
hos EvoBus Danmark A/S, Centervej 3, 4600 Køge

Tilmelding skal ske til Danske Busvognmænds sekretariat senest
den 15. januar 2016 på tlf. 70 22 70 99, eller mail: britt@db-dk.dk

Regeringen sår tvivl om vækst mål for kollektiv trafik

Transportminister Hans Christian Schmidt (V) lægger røgslør over vejen til at opfylde vigtige målsætninger i den brede transportpolitiske aftale fra 2009 om en grøn transportpolitik. V-Regeringens transportpolitiske udmeldinger kommer tidligst til foråret.

Regeringen rutter ikke ligefrem med fremtidsorienterede udmeldinger på transportpolitikens område. De meldinger, der er kommet, handler mest om hvad regeringen ikke vil. Regeringen vil ikke støtte Aalborg letbane, den vil ikke udarbejde en grøn roadmap for transportens overgang til fossilfri drift i 2050, den har strøget en millionbeløb på DSB's kontraktbetaling, de har strøget udisponerede puljemidler til kollektiv trafik herunder indkøb af ellokomotiver.

Men støtter regeringens fortsat satsningen på vækst i den kollektive trafiks passagertal?

I et svar til Folketingets Transportudvalg svarer Hans Christian Schmidt bl.a. følgende på spørgsmålet om hans holdning til fremtidige infrastrukturinvesteringer:

»Som det fremgår af regeringsgrundlaget, ønsker regeringen en transportpolitik, hvor der er balance mellem investeringer i vejprojekter og kollektiv trafik.«

I svar på et andet spørgsmål fra Folketingets Transportudvalg bekræfter ministeren, at regeringen står bag forliget om en grøn transportpolitik fra 2009. Her er en vigtig målsætning, at kollektiv trafik skal tage hovedparten af trafikvæksten – et mål, der fortøner sig overfor en markant vækst i biltrafikken netop nu og med nærmest stilstand i den kollektive trafiks passagertal.

Ingeniørens journalister har forsøgt at få nogle mere konkrete meldinger fra transportminister Hans Christian Schmidt, blandt andet om, hvordan han ser på trafikudviklingen og regeringens opfølgning på de ambitiøse mål fra 2009. Det havde de dog ikke held med.

- Regeringen vil senest i foråret 2016 fremlægge konkrete forslag til nedskæringer i forbindelse med finansloven, og indtil da udtaler transportministeren sig ikke om finansloven eller regeringens transportpolitiske ambitioner, oplyser Transportministeriets pressechef, Mette Gerlach i et svar til Ingeniøren.



(Foto: Mikael Friis)



Havnebusserne i København har sejlet i 15 år

Arrivas sejlede busflåde blev tirsdag 15. december fejret for sin 15 års tjeneste i Københavns Havn af blandt andet Københavns overborgmester Frank Jensen. Havnebusserne er populære som aldrig før. Men sådan har det ikke altid været.

Ombord på en gul-sort havnebus udsmykket med en signalflagkæde fra stævn til agter holdt overborgmester Frank Jensen tale for nogle trafikchefer i ens påklædning, pressen og et drys småforvirrede turister og pendlere. Det skriver Politiken.

- Det er rigtigt dejligt på jubilæumsåret at kunne sige, at havnebusserne nu er ved at være en stor succes!, sagde Frank Jensen

Havnebusserne sejler fra Teglholmen til Refshaleøen, og passagertallene er stadig stigende. I år er et rekord år med mere end 625.000 solgte billetter - det er 20 procent flere end i 2014. Det skyldes en travl sommer, hvor havnebusserne i august satte rekord med 100.000 passagerer fragtet fra den ene side af havnen til den anden.

Svær start

Havnebusserne var overhovedet ikke populære i de første år, og mange satte spørgsmålstegn ved deres eksistensberettigelse. Der var langt mellem passagererne, men daværende overborgmester Jens Kramer Mikkelsen var ikke i tvivl, da han endnu engang blev spurgt i 2003:

- Man kan ikke stoppe havnebusserne. De er kommet for at blive. Så enkelt er det.

Mange kunne dengang ikke se perspektiverne i omdannelsen af havneområdet i København til det, det er blevet nu. Havnebusserne var bare ét af elementerne – i de første år ét af de udskældte.

Danmark har fået sin første udbudslov

Hvert år køber det offentlige ind for 300 milliarder kroner. Målet med den nye udbudslov, som Folketinget vedtog torsdag 19. november, er at gøre det nemmere, billigere og mere fleksibelt for det offentlige at sende opgaver i udbud - og for virksomhederne at byde på opgaverne

Danmarks første udbudslov træder i kraft 1. januar 2016 og sætter rammerne for mere effektive offentlige indkøb til gavn for både de offentlige myndigheder selv og det private erhvervsliv. Udbudsloven skal blandt andet skabe større klarhed, fleksibilitet og forenkling af udbudsreglerne.

Både de offentlige myndigheder og de private virksomheder kan se frem til markant lavere omkostninger forbundet med udbud, når den nye lov træder i kraft. Loven forventes at medføre besparelser for virksomhederne på 70 millioner kroner årligt og for det offentlige på 800 millioner kroner årligt.

- Med den nye udbudslov får vi rammerne for et mere effektivt samarbejde mellem det offentlige og private virksomheder. Det vil give bedre og billigere løsninger til gavn for danskerne. Når det offentlige køber ind for mere end 300 milliarder kroner om året, betyder det noget, at pengene bliver brugt bedst muligt. Forhåbentlig vil det også betyde, at flere offentlige opgaver konkurrenceudsættes, siger erhvervs- og vækstminister Troels Lund Poulsen (V), der fortsætter:

- Med den nye udbudslov sikrer vi, at både små og store virksomheder har en chance for at byde ind på offentlige udbud. Det er godt for virksomhederne, og det er godt for det offentlige, når der kommer flere bud, fordi det giver en mere effektiv konkurrence og bedre løsninger.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen iværksætter en bred vejledningsindsats til både myndigheder og erhvervsliv for at understøtte de nye muligheder i loven bedst muligt.

Busser og tog skal passe bedre sammen

Søndag 13. december trådte Movia's nye køreplan i kraft. Køreplanen er koordineret med DSB's landsdækkende køreplansændring, så der skulle være sikret bedst mulig sammenhæng mellem busser og tog i Movia's område, der dækker hele Sjælland og Lolland-Falster

Da DSB's landsdækkende køreplansændring denne gang rummer mange ændringer. Det betyder, at 255 ud af Movia's 448 buslinjer rundt om på Sjælland, Møn, Falster og Lolland får nye afgangstider. For passagerne kan det betyde, at man enten skal tage bussen tidligere eller senere, end man plejer.

Trafikselskabet Movia anbefaler, at man undersøger, om der er ændringer på de buslinjer, man normalt bruger. Oplysninger om nye rejsetider og ruter kan findes på web-siderne dinoffentligetransport.dk og rejseplanen.dk.

Movia peger på, at de største linietællinger sker i Næstved og Hillerød. I Næstved kører tre nye buslinjer ud til borgerne i Næstved Øst. Og i Hillerød kommer fire nye buslinjer til at betjene passagerne i Hillerød Vest. Heraf får nogle af linjerne forbindelse med lokaltog mod Hillerød og Frederiksværk.

Sydjyske busser skal passe til togene - så tiderne har ændret sig

Sydtrafik skiftede ligesom andre trafikskabet køreplan for en række busser 13. december. Skiftet skete, fordi DSB havde valgt at nytænkte deres køreplan for Syd- og Sønderjylland, og det fik konsekvenser for både Sydtrafik og Arriva Tog, som justerede deres køreplaner. Sydtrafik peger på, at trafikskabet har lyttet til chauffører, vognmænd og politikere i forbindelse med køreplansændringerne

Sydtrafiks justeringer betyder, at bustiderne stadig passer til togene fra DSB og Arriva. Nogle busruter er blevet op-prioriteret med flere afgange, og generelt er der sket et løft med flere kørte timer med cirka 18.000 flere regionale køreplantimer.

Opprioriteringen er sket for at give en samlet bedre rejseoplevelse med kortere ventetid og fleksibilitet. Udvidelserne på antal køreplantimer ligger primært på de regionale busser i Sydtrafiks område.

- Det er vigtigt for vores passagerer, at tog og bus passer så godt sammen som muligt, og derfor tilpasser vi naturligvis de busser, som kører til og fra togstationer, siger Lars Berg, direktør hos Sydtrafik.

Tilpasningerne er en konsekvens af, at DSB 13. december lancerede en banebrydende køreplan. Det drejer sig især om faste minuttal og bedre forbindelser, og en langt bedre forbindelse mellem Esbjerg og Sønderborg - og det skal afspejle sig i busserne.

Puslespil i landsdelsstørrelse

Trafikplanlæggerne hos Sydtrafik har været alle køreplaner igennem for at sikre, at selv busser, som ikke kører direkte til en togstation stadig passer sammen med de busser, som måske skal bringe passageren det sidste stykke til toget.

- Vi har overvejet, om busserne betjener de rigtige steder, siger Lars Berg og forklarer, at planlæggerne har set på, om frekvensen kunne øges på nogle ruter, og hvor det kunne give mening at ændre noget, som Sydtrafik alligevel ville ændre på et senere tidspunkt.

Helt generelt har Sydtrafik ændret på frekvensen på en række regionale ruter. Bybusserne i Kolding er blevet justeret oven på det store skift i sommer, og Aabenraa's busser er også blevet rettet, fordi de er tilpasset togafgange i Rødekro.

Chauffører, vognmænd, kommuner og regionen har alle været med til at godkende de nye køreplaner, så de afspejler de behov, som er i de enkelte dele.

- Det er afgørende, at vi lytter til chauffører og vognmænd, fordi de kender vejene bedre end alle andre, og så skal vi naturligvis lytte til politikerne, fordi de kender deres borgere. Det er helt afgørende for at lave de gode ændringer, siger Lars Berg.

Sydtrafik opfordrer alle, der skal ud at køre med bus - og tog - til at tjekke Rejseplanen.dk. Man kan også finde de nye køreplaner på www.sydtrafik.dk.



Kvalitetsbevidst busoperatør har sendt 33 nye busser ud i trafikken

Busselskabet Anchersen ApS i Hvidovre satte søndag 13. december 33 Mercedes-Benz Citaro-busser i drift. De nye busser med stjerne på fronten skal først og fremmest køre på Linje 4A under trafik-selskabet Movia

De 33 Mercedes-Benz Citaro er alle to-akslede og luftaffjedrede bybusser med 300 hestes Euro 6-motorer og automatgearkasser fra ZF.

Busserne har tre døre,, er 13,2 meter lange og har plads til 89 passagerer samlet - 41 -siddende og 48 stående. Der er indrettet plads til kørestole i højre siden af busserne.



Aalborg får en fuldt udbygget BRT-løsning

Partierne i byrådet i Aalborg er blevet enige om at arbejde på en BRT-løsning - buslinje i eget tracé - som erstatning for letbanen, som mistede sin støtte fra staten i forbindelse med regeringsskiftet. De penge, som den tidligere SR-Regering havde afsat til forundersøgelser, fjernede den nuværende V-Regering kort efter, den havde overtaget ministerkontorerne

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

Opbakningen til en BRT-løsning - en letbane på gummihjul - betyder, at Aalborg formentlig kommer først med en komplet højklasset busløsning, hvor busserne kører i deres egen vejbane fra Aalborg Banegård til Aalborg Universitetet og det kommende nye sygehus i det sydøstlige del af byen. Desuden bliver stoppestederne opgraderet og busserne får helt eller delvis forkørselsret i lyskrydsene. Det betyder en væsentlig kortere rejsetid og en højere passagerkomfort, end dagens bybustrafik kan præstere.

Og en BRT-løsning er væsentlig hurtigere at bygge end en letbane, så alt tyder på at den kan stå færdig i 2020 samtidig med det nye sygehus, måske endda tidligere.

- Partierne havde en god drøftelse af situationen og var enige om, at der var brug for handling for at løse problemerne med den kollektive trafik mellem Vest/Midtbyen og Universitetet, som er udsat for et hårdt pres med mange passagerer og med udsigt til yderligere pres, når det nye Universitetshospital står klar og som konsekvens af de



Kollektiv trafik

mange nye byggerier, der er på vej op langs den rute, som Letbanen skulle have haft, siger Aalborgs borgmester Thomas Kastrup-Larsen (S).

Partierne konstaterer, at der er brug for handling nu, og er derfor blevet enige om følgende:

- alle partier er enige om at gå videre med en BRT-busløsning i samme rute som letbane-tracéet,
- at gå til Transportministeriet med henblik på statslig medfinansiering af BRT-busløsningen,
- at ledningsomlægninger skal minimeres,
- at der skal arbejdes for en grøn og driftssikker løsning,
- at pengene, der er afsat i kommunekassen til Aalborg Letbane, reserveres til dette formål,
- at direktør for Aalborg Letbane, Christian Roslev, sættes i spidsen af projektet.
- Partierne konstaterer i øvrigt, at VVM redegørelsen for Aalborg Letbane dækker BRT-busløsningen, men der skal foretages en VVM screening for at få de planlægningsmæssige forhold på plads.

- Jeg er rigtig glad for, at det er lykkedes at samle byrådets partier bag denne nye indsats for at styrke den kollektive trafik mellem Vest/Midtbyen og Universitet/det kommende Universitets-hospital. Aalborg vokser rigtig meget, og hvis vi ikke får styrket den kollektive trafik, får vi alvorlige trængselsproblemer og forsinkelser til gene for rigtig mange borgere og virksomheder. Jeg håber meget, at staten vil medvirke til at medfinansiere en sådan BRT-busløsning, siger Thomas Kastrup-Larsen.

- Vi vil gå til vores regering nu og kæmpe indædt for BRT-busløsningen. Aalborg fortjener stærke og effektive løsninger, når det handler om at transportere sig på tværs af vores by. Vi er i arbejdstøjet, siger rådmand Tina French Nielsen (V).

Magasinet Bus har bedt direktør Christian Roslev, letbanesekretariatet i Aalborg Kommune, om at uddybe nogle af punkterne i den politiske aftale.

Staten skal være med

Han understreger over for Magasinet Bus, at den allerede gennemførte VVM-analyse både omfatter en letbaneløsning og en BRT-løsning.

- Det letter vores arbejde temmelig meget, men der er nogle ændringer, vi skal have beskrevet. Busløsningen fra Banegården til universitetet og det nye sygehus følger fuldstændig letbanelinjeføringen og det planlagte letbanetracé, men busserne vil komme til at køre i blandet trafik fra banegården til Vestbyen, siger Christian Roslev og fortsætter:

- Til Vestbyen vil vi yderligere forbedre fremkommeligheden for busserne.

Christian Roslev understreger, at statens medvirken er en helt afgørende punkt, og at en henvendelse til transportministeren og til de transportpolitiske ordførere er noget af det første, der skal ske.

- Vi har heldigvis tidligere mødt stor interesse for en BRT-løsning hos transportpolitikere, og desuden er det holdningen hos vores egne politikere, at der bør ske en ligebehandling af de fire største byer i forhold til statens medvirken til højklassede bytrafikløsninger, siger Christian Roslev.



Direktør Christian Roslev, letbanesekretariatet i Aalborg Kommune.

Kollektiv trafik

Han fortæller også, at strategien er uforandret i forhold til, at den højklassede kollektive trafikløsning skal være med til at løfte byudviklingen. Allerede nu er der syv nye lokalplaner på vej for forskellige byområder langs BRT-strækningen.

Enklere anlægsarbejde

Detailprojekteringen er endnu ikke begyndt, så Christian Roslev kan kun give nogle hovedpunkter om planerne. Et vigtigt punkt er, at "ledningsomlægninger skal minimeres". Det betyder rigtig meget for tidsplanen og for økonomien. Alle kloakker, vand- og varmeledninger samt el og teleforsyning skal flyttes væk fra de vejbaner, hvor en letbane skal køre. For en busløsning er kravene ikke helt så voldsomme. Hvis der er behov for at grave busbanen op, kan BRT-busserne blot køre udenom – ikke ligefrem ideelt, men det kan lade sig gøre. Derfor kan der spares både tid og penge på ledningsomlægninger.

- Forsyningselskaberne i Aalborg har dog allerede planlagt nogle ledningsomlægninger, som kombineres med en modernisering af kloaksystemerne i forhold til fremtidens klimakrav. Den del af arbejdet bliver gennemført under alle omstændigheder, siger Christian Roslev til Magasinet Bus.

De tekniske krav til busbaner er heller ikke så strenge som til et banetracé, så også her bliver anlægsarbejdet billigere.

- Vi overvejer lige nu, hvilke køretøjer, der skal bruges på BRT-strækningen. I Malmø bruger man 24 meter lange busser, som har design som letbanetog. Det vil dog kræve dispensation, og det er noget, der kan tage lang tid, siger Christian Roslev og tilføjer:

- I København har Movia og Københavns Kommune valgt 18 meter lange ledbusser til linje 5A, som fra 2017 skal have en optimeret drift, der ligger tæt på BRT-principperne. Det er også en mulighed for os.

Aalborg Kommune arbejder tæt sammen med Nordjyllands Trafikselskab om den kommende BRT-løsning.

Aalborg giver BRT sit danske gennembrud

Alt i alt er der meget at se frem til, når BRT-løsningen i Aalborg bliver realiseret. Det bliver formentlig den første fuldt udbyggede højklassede buslinje i Danmark, hvor busserne, busbanen, signalteknikken og nye og forbedrede stoppesteder giver byens kollektive trafik et markant løft. Og Aalborgløsningen forventes at blive toneangivende og inspirerende for andre byer.

- Vores kommende busløsning skal helt sikkert have sin egen identitet i forhold til passagererne og vil blive en attraktion for byen, det er jeg ikke i tvivl om. Men vi er slet ikke nået til at beslutte hvordan det skal gøres, siger Christian Roslev.



Trafikselskaber bakker op om harmoniserede taksterne på Sjælland

Det bliver fremover nemmere og enklere for passagererne at finde billigste billet til bus, tog og metro. En model for at harmonisere taksterne på Sjælland får bred politisk opbakning. Der er tale om en af de største reformer af priserne i kollektiv trafik siden 70'erne

Trafikselskabet Movia har i tæt samarbejde med DSB, Metro, Trafik- og Byggestyrelsen og Transport- og Bygningsministeriet besluttet en gennemgribende reform af taksterne i den kollektive trafik på Sjælland.

- Vi er meget stolte over, at det er lykkedes at få bred opbakning til en historisk stor harmonisering af taksterne på Sjælland. Vi har sammen sikret et klart grundlag for at harmonisere taksterne for de mest brugte billetformer – rejsekort, periodekort og enkeltbilletter, siger Movia's bestyrelsesformand og borgmester i Herlev, Thomas Gyldal Petersen.

"Takst Sjælland 16" hedder modellen, der imødekommer Rigsrevisionens berettigede kritik af ugenomsigtige og ulogiske priser i kollektiv trafik.

Movia fik i efteråret politisk mandat til at stå i spidsen for arbejdet med at harmonisere priserne på Sjælland, hvor 70 procent af alle rejser med kollektiv trafik i Danmark gennemføres. Movia's bestyrelsesformand lægger vægt på, at priserne bliver gennemskuelige.

- Passagerne kan regne med, at rejsekort altid er billigst, med mindre man rejser mindst 26 gange om måneden på samme strækning - så skal man have et periodekort, siger Thomas Gyldal Petersen.

Transport- og Bygningsministeriet gennemgår sammen med Movia, DSB og Metro trafikselskabernes it-systemer for at sikre, at de nødvendige billet- og salgssystemer understøtter den nye takststruktur, så passagererne får en god oplevelse fra start.

- Det vi laver, skal laves ordentligt, så vi kan være sikre på, at der ikke er it-mæssige vanskeligheder, der kan skygge for en ellers fornuftig reform, siger Thomas Gyldal Petersen.

- Der foretages omkring 300 millioner rejser med kollektiv trafik på Sjælland om året
- En harmonisering af taksterne omfatter i første omgang 80 procent af rejserne. Pensionister og unge kommer med i 2. etape, når der er gennemført en tilsvarende grundig analyse af de to områder
- 97 procent af alle rejser berøres stort set ikke af harmoniseringen. Tre procent af rejserne vil få prisstigninger på over fem procent

Også i Jylland og på Fyn er trafikselskaberne i gang med at kigge på forskellige modeller for forenkling af taksterne. Transportministeren og ordførerne fra de forskellige politiske partier i Folketinget er enige om, at de vestdanske trafikselskaber i den sammenhæng bør lade sig inspirere af takstharmoniseringen på Sjælland.



Borgere i Næstved Øst har fået flere busser

Mandag 14. december rullede tre nye buslinjer ud til borgerne i Næstved Øst. Linjerne skal sikre mere kollektiv trafik til området, som før havde en relativ lille andel af det kollektive trafiktilbud i Næstved Kommune

- Vi er glade for, at vi kan give borgerne i området omkring Tappernøje og Mogenstrup en væsentlig bedre busbetjening. Fra de nuværende 9 afgangse har vi nu i alt 30 daglige afgangse, som borgerne kan benytte, siger formand for Teknisk Udvalg, Søren Revsbæk.

Samtidig er det ambitionen, at de ekstra buslinjer kan være med til at få flere passagerer i den kollektive trafik.

- Vi ved, at den kollektive trafik spiller en vigtig rolle i forhold til at binde lokalsamfundene sammen. Derfor er det vigtigt, at der er et trafiktilbud, der gør det nemt at komme ud og hjem, siger Torsten Rasmussen, der er områdechef i Trafikselskabet Movia, der står for den kollektive trafik på hele Sjælland.

Åbne skolebusser

Ligesom i resten af Næstved Kommune ophæver man skellet mellem skolebusser og almindelige busser.

- Idéen med offentlig trafik er jo, at så mange som muligt får glæde af den. Derfor har vi valgt en trafikløsning, hvor både skolebørn og alle andre kan benytte de buslinjer, som før var forbeholdt eleverne. Vi tror på, at det bliver en bedre løsning, når vi kan åbne dørene i bussen for flere passagerer, siger formand for Teknisk Udvalg i Næstved Kommune, Søren Revsbæk,

Kollektiv trafik

De nye buslinjer får numrene 696, 697 og 698. Linjerne 696 og 697 er hovedsageligt tilpasset skolebetjening, men kan benyttes af alle. Linje 698 binder området sammen på tværs fra Præstø Fjord til Mogenstrup.

Den eksisterende Linje 611 får ændret sin rute mellem Tappernøje og Næstved, så passagererne får en hurtigere forbindelse og flere afgang.

Etableringen af buslinjerne finansieres af Næstved Kommune samt Trafik- og Byggestyrelsens "Pulje til forbedring af kollektiv trafik i yderområder". De nye buslinjer er foreløbigt finansieret i to år, herefter evalueres resultater og erfaringer.

- Vi håber, at folk vil tage godt imod de nye ruter og benytte dem, så vi også kan beholde dem om to år, siger Søren Revsbæk.

Fakta om de nye buslinjer:

- Linje 611: Næstved-Tappernøje-Brøderup (Korskildeskolen)-Everdrup: Ændret ruteføring mellem Tappernøje og Næstved. Hurtigere og hyppigere forbindelse mod Næstved. Kører på alle hverdage - også på skolefridage
- Linje 696: Vester Egesborg-Ring-Hammer-Mogenstrup (Fladsåskolen): Oprettet som lokalbetjening, men er hovedsageligt tilpasset skolebetjening. Kører på alle hverdage - dog ikke på skolefridage
- Linje 697: Tappernøje-Brøderup (Korskildeskolen)-Snesere-Brandelev-Mogenstrup (Fladsåskolen): Oprettet som lokalbetjening, men er hovedsageligt tilpasset skolebetjening. Kører på alle hverdage - dog ikke på skolefridage
- Linje 698: Mogenstrup (Fladsåskolen)-Tappernøje-Leestrup Skov: Oprettet som lokalbetjening hele dagen. Der vil være tre-fire afgang mellem Mogenstrup og Tappernøje via Hammer og tre-fire afgang mellem Mogenstrup og Præstøvej v/Leestrup Skov. Kører på alle hverdage - også på skolefridage.

Busser på Fyn har fået nye køreplaner

Da togene fik nye køreplaner 13. december, skiftede FynBus også køreplaner for de fleste regionalruter, bybusserne i Odense og Svendborg, samt flere lokalruter i Middelfart Kommune og på Ærø

Søndag 13. december gennemførte DSB store ændringer i togplanerne i hele landet. På Fyn skiftede FynBus derfor køreplaner for mange busruter, så tog og bus nu passer bedre sammen. Hvis man endnu ikke har tjekket afgangstiderne for de regionale ruter eller bybusserne i Odense og Svendborg, er det en god idé, da flere busser har fået nye afgangstider.

I Middelfart Kommune har en række lokalruter og uddannelsesruterne 825U, 826U og 827U også fået nye planer. Køreplansskiftet har også berørt ruterne på Ærø, da bustiderne er blevet tilpasset færgernes ændrede sejlplaner.

Fyn Bus peger på, at flere afgang på rute 885 fremover holder ved Langeskov Station, der fik flere togafgange fra 13. december.

I Svendborg er det ikke kun by- og regionalruter, der får nye køreplaner. Også Bybustaxi og teletaxierne til Åbyskov og Skårupøre vil køre efter nye tider. Bybustaxi bliver også omdøbt til Telecity, så det er tydeligere, at de skal bestilles over telefonen.

Luksus turistbusser fra Scania

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



Scania Van Hool Altano:

- Passagerkapacitet: op til 72 (+1)
- Standardplads til 1 stk. kørestol i underetage
- Stor bagagerumskapacitet (14,5 m³)
- Hylde i bagagerum for optimal udnyttelse
- Lav indgang foran i dobbelt bredde
- Mulighed for cykelholder integreret i bagagerum



Scania Van Hool Astromega:

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

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

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



Pendlere får et nyt sted til samkørsel

Vejdirektoratet og Viborg Kommune åbner en ny parkeringsplads ved Viborgs kraftvarmeværk. Det skal give bedre mulighed for pendlere at mødes og samle andre passagerer op til lift

I dag er der flere uofficielle holdepladser i rabatten, hvor Indre Ringvej møder Nordre Ringvej og Aalborgvej i det nordlige Viborg. Det er et oplagt sted, hvor pendlere kan mødes og fortsætte sammen i kun én bil.

Derfor har Vejdirektoratet i samarbejde med Viborg Kommune nu etableret en egentlig parkeringsplads med adgang fra Indre Ringvej overfor kraftvarmeværket.

- Samkørsel er godt for miljøet og for pendlernes økonomi, og samkørsel kan også tage toppen af trængslen på vejene, når flere vælger at følges ad i samme bil, siger Kenn Mørk, fagkoordinator i Vejdirektoratet.

Vejdirektoratet vil gerne bidrage til at gøre samkørsel attraktivt samtidig sørge for, at pendlere ikke længere behøver at parkere i vejrabatterne. For det kan være til gene for andre trafikanter og udgøre et problem for trafiksikkerheden.

Viborg Kommune har stillet arealet til rådighed og skal vedligeholde pladsen, mens Vejdirektoratet har betalt for etableringen af parkeringspladsen.

- Vi har skabt plads til endnu flere biler end hidtil set i rabatterne. Så der er taget højde for øget samkørsel, hvis de forbedrede parkeringsforhold på stedet giver flere bilister lyst til at pendle sammen, siger Kenn Mørk.



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!**



Rejseleder:

Busrejsen skal være en positiv oplevelse

Sådan siger Hanne Hedegaard, som i en moden alder blev rejseleder hos Riis Rejser

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

En venlig og positiv holdning til andre mennesker og en evne til at omsætte tørre facts til levende fortællinger er to meget vigtige egenskaber for en rejseleder på en busrejse til udlandet. Og Hanne Hedegaard blev for to år siden ansat som rejseleder hos busrejsebureauet Riis Rejser. Man kan nærmest sige, at hun kom gennem nåleøjet i den lange og omhyggelige ansættelsesprocedure, som Riis Rejser anvender.

- Der skal være en god og hyggelig stemning på en busrejse, det handler om at gøre hele turen interessant, fortæller Hanne Hedegaard.

Den måske lidt besværlige tur gennem Slesvig-Holsten-området behøver ikke at være kedelig.

- Her fortæller jeg om de mange solcelleanlæg, biogas og biodieselanlæg samt vindmøller, som er en del af den

tyske forbundsregerings program for at erstatte atomkraften, forklarer Hanne Hedegaard.

- Og der er jo også en forklaring på, at man kan se disse anlæg fra motorvejen. Den tyske regering giver nemlig dobbelt tilskud til anlæg i nærheden af motorveje og jernbaner.

På samme måde kan turen mellem Flensborg og Hamborg lives op af fortællingen om, hvad de slesvigske krige i 1848 og 1864 egentlig handlede om.

- Og så har Riis Rejser altid sangbøger med i bussen, og vi synger mindst én fællessang hver dag - tit flere, siger Hanne Hedegaard.

Ikke historielærer

Når turen er nået forbi Hamborg, er der som regel nogle af gæsterne, der spørger Hanne Hedegaard, om hun er tidligere historielærer.

- Svaret er et klart nej. Jeg har aldrig undervist, men har været korrespondent og indkøber i både private og offentlige virksomheder, siger Hanne Hedegaard, som har haft en lang og omskiftelig karriere. Den har ført hende fra Falck til et skibsværft og til flere virksomheder i stålindustrien. En enkelt afstikker til et AMU-center er det også blevet til.

Som 60-årig fik hun kun sit seneste chefjob, men fire år senere var der tilsyneladende lukket for det varme vand på arbejdsmarkedet til Hanne Hedegaards store frustration. Men så viste der sig alligevel en ny mulighed.

- Jeg tog på en busrejse med Riis Rejser til Holland - et land jeg kender særdeles godt. Der fik jeg inspirationen til at blive rejseleder - både Riis Rejser og hele atmosfære virkede tiltalende på mig, siger Hanne Hedegaard.

Så i en alder af 68 hører Hanne Hedegaard til de erfarne rejseledere hos Riis Rejser.

Service betyder alt

Hun fortæller, at hun typisk stiger på én af de mange opsamlingsbusser enten i Aarhus eller Skanderborg. Så går turen til Hylkedal Rasteplads ved Kolding. Her mødes tit op til ti busser, og så er der omstigning til en håndfuld europæiske destinationer.

- Jeg er jo firmaets repræsentant lige fra det øjeblik, jeg ankommer til opsamlingsstedet, og der begynder mit arbejde. Jeg hjælper til med information til gæsterne og med at få dem placeret rigtigt i bussen, siger hun og fortsætter:

Sådan rekrutterer Riis Rejser sine rejseledere

- Da Riis Rejser i december 2013 søgte nye rejseledere, meldte Hanne Hedegaard sig. Der var ca. 120 ansøgere.
- Første trin var et spørgeskema med 20 spørgsmål, der alle drejede sig om paratviden på rejser og destinationer o.lign. Man skulle have mindst 18 rigtige for at komme videre til næste runde. Man fik flere af den type skemaer, og hver gang, blev vi et mindre antal tilbage.
- Så var der 50 ansøgere tilbage, som blev bedt om at skrive en "rigtig" ansøgning.
- 30 ansøgere blev indkaldt til en personlig jobsamtale med direktør Søren Riis. Dem der gik igennem, skulle nu udfylde et nyt og større spørgeskema fra et professionelt rekrutteringsbureau.
- 10 personer blev herefter udvalgt til et rejselederkursus en weekend i Vejle.
- 7 personer gik igennem denne sidste test og blev ansat i Riis Rejser. Hanne Hedegaard var én af dem.

Arbejdspladsen

- Mit første job i bussen til destinationen er at servere kaffe til alle og rundstykker til dem, der har bestilt dette. Og jeg sikrer mig, at alle har det godt. Samtidig kan jeg nå at lære alle navne at kende, og ved den første rasteplads giver jeg hånd til alle, når de stiger ud. Nogle bliver helt forbavsede, men det én af de ting, vi lægger meget vægt på. Det giver den rigtige fortrolige stemning, som skal få turen til at blive en god oplevelse.

Hanne Hedegaard oplever den helt overvejende del af gæsterne som meget positive og interesserede. Der er selvfølgelig et lille mindretal, som helt principielt er kritiske.

- Det får man jo øvelse i at håndtere. Det er yderst sjældent, at jeg er nødt til at hæve stemmen over for gæsterne, men det kan være nødvendigt. Jeg og chaufføren udgør et team, så vi hjælpes ad med at håndtere eventuelle vanskelige personer og situationer. Vi er de udfarende og styrende på turen og det forebygger, at småting bliver til problemer.

God service er en balancegang. Nogle gange skal der handles og fortælles - andre gange skal man sidde på hænderne eller tie stille.

- Når vi spiser eller holder pause, holder jeg og chaufføren som regel også pause fra gæsterne. Det er godt både for dem og os. Men vi er på 24 timer i døgnnet under sådan en rejse. Somme tider kan nogle blive dårlige - der er mange ældre mennesker blandt gæsterne - og der er mange praktiske gøremål, som vi har ansvaret for, siger Hanne Hedegaard, der ikke har planer om foreløbigt at skifte til et stilfærdigt pensionistliv i Solbjerg.

- Jeg har for mange år siden besluttet at fortsætte til jeg bliver 70, og det har der ikke været grund til at ændre på til dato, siger Hanne Hedegaard.



Elbus-linie får en strålende europæisk pris for sin bæredygtighed

Göteborg's elbuslinie - Linje 55 - der kører i projektet ElectriCity, og som vi her på transportnyhederne.dk var ude at køre med i juni, har vundet den europæiske Solpris 2015 for bedste eksempel på bæredygtig offentlig transport drevet af vedvarende energi. Prisen uddeles til europæiske projekter om bæredygtighed inden for forskellige områder

- Omstillingen af transportsektoren er afgørende, hvis vi skal være i stand til at skabe et økologisk bæredygtigt samfund. Her er bæredygtig offentlig transport en vigtig brik i puslespillet. Projektet ElectriCity og Elbuslinje 55 er et glimrende eksempel på samarbejde mellem industrien, den akademiske verden og politikere. Det er vældigt flot, at det anerkendes på europæisk plan, siger Lotta Brändström, der er administrerende direktør i Göteborg Energi.

Elif Koman André, der er bæredygtighedschef hos Göteborg Stadshus AB, der ejer alle kommunens bygninger, peger på, at det er vigtigt for byen Göteborg at bidrage til en bæredygtig udvikling og til at hjælpe med at skabe tjenester, der forbedrer og forenkler livet for byens borgere.

- De udstødnings-frie og lydløse elektriske busser betyder nye muligheder og bedre service til byen og vores rejsende, for eksempel indendørs stoppesteder og trådløst internet om bord i busserne. ElectriCity-projektet giver Volvo mulighed for at afprøve ny teknologi i virkeligheden og Göteborg chance for at være med til at skabe fremtidens løsninger til samfundet, siger Elif Koman André.



Den europæiske solpris - The European Solar Prize 2015 uddeles af The European Association for Renewable Energy, Eurosolar, til projekter, som på forbillig vis formår at øge offentlighedens bevidsthed om en af nutidens vigtigste udfordringer: Omstilling af energiforsyningen til et bæredygtigt samfund.

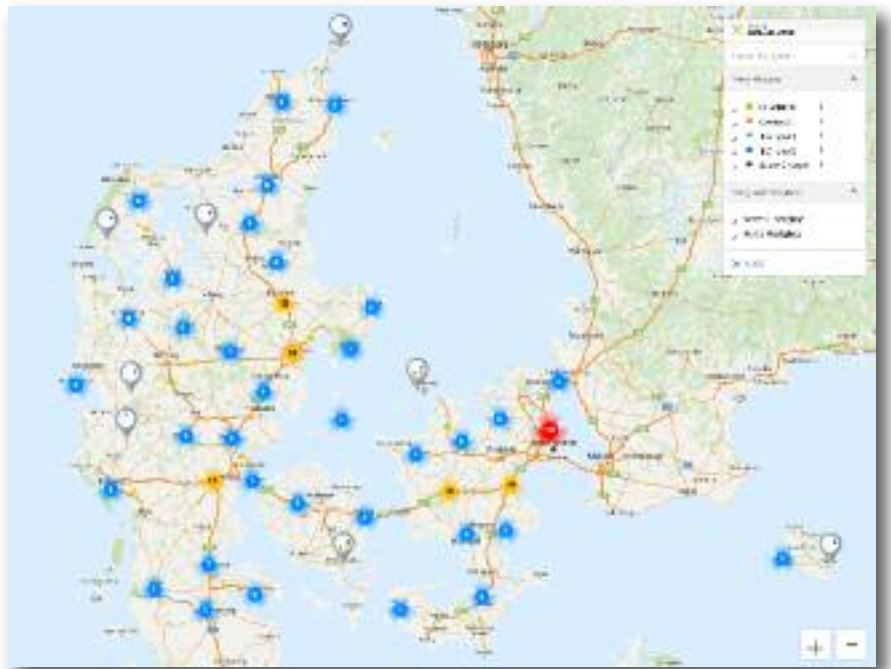
Dette års pris i kategorien "Transport and Mobility" går til ElectriCity med følgende motivering: "Eksemplarisk udbud af offentlig transport med vedvarende energi som en del af et samarbejde mellem by og videnskab".

Danmark har fået et kort over ladestandere til el-biler

Dansk Elbil Alliance har i samarbejde med Trafik- og Byggestyrelsen lanceret Danmarks første oversigt over ladestandere. Dermed får danske elbilister et samlet overblik over offentligt tilgængelige lademuligheder i hele landet

På den nye oversigt kan bilister fremover se alle ladestandere, der udbydes af operatørerne EON, Clever og Clean-charge, samt ladestandere fra hoteller, restauranter, men også kommuner og andre offentlige institutioner, der tilbyder opladning af elbiler.

- Der har længe været brug for et samlet overblik over lademuligheder, og derfor er vi utrolig glade for nu at kunne lancere oversigten til de mange danskere, der hver dag kører elbil rundt om i hele landet. Operatørerne har forpligtet sig til at vedligeholde information om deres ladestandere, så ladekortet hele tiden er opdateret. Det er unikt, og viser stærkt samarbejde mellem operatørerne i branchen. Nu får bilisterne et helt nyt værktøj, og det tror vi kommer til at gøre en stor forskel for overskueligheden, siger Anders Jelstrup, der er projektleder i Dansk Elbil Alliance.



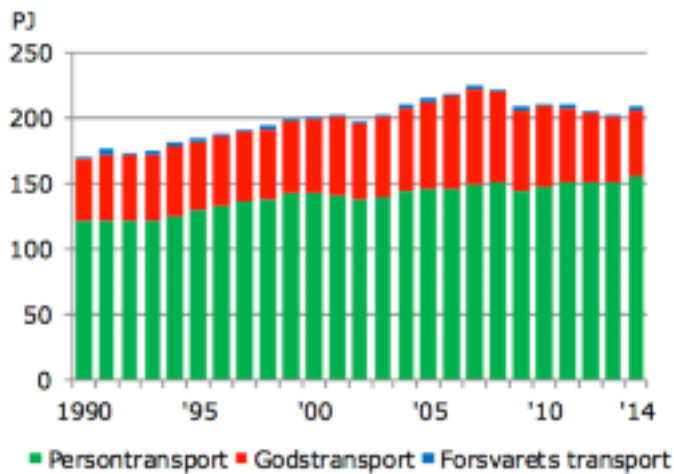
Oversigten er kommet i stand gennem et samarbejde mellem Dansk Elbil Alliance, danske operatører og Trafik- og Byggestyrelsen, der har støttet projektet via deres forsøgspulje for energieffektive transportløsninger.

- Både operatører, kommuner, hoteller og restauranter opsætter ladestandere i det offentlige rum, og det er oplagt at samle informationerne i én brugervenlig database. Så vi er godt tilfredse med, at der bliver et samlet overblik, og dermed mere gennemsigtighed og information, siger Janni Torp Kjærgaard, der er kontorchef i Trafik- og Byggestyrelsen.

Parterne oplyser, at oversigten bygger på en åben database, som app- og webudviklere fremover frit kan benytte sig af, til at udvikle egne app'er og korttjenester.

Danmark er efterhånden et med en veludviklede infrastruktur til opladning af elbiler.

Energiforbrug fordelt på person- og godstransport



Om joule og kWh

1 kWh er 3.600.000 J

Danmarks samlede energiforbrug på 719 PJ (Petajoule) svarer til 199.722.222.222 kWh

Energiforbruget til transport var i 2014 207,9 PJ (Petajoule), svarer til 57.750.000.000 kWh

Persontransporten står for 75 procent af transportsektorens energiforbrug

I perioden fra 1990 og frem til og med 2014 er persontransportens energiforbrug steget med 28,7 procent, mens energiforbruget er steget med 5,7 procent. Det fremgår af Energistyrelsens senest opgørelse over Danmarks energiforbrug

I Energistyrelsens opgørelse af energiforbruget til transport på person- og godstransport er varebiler under 2 ton medtaget under persontransport, mens varebiler på 2 til 6 ton er medtaget under godstransport.

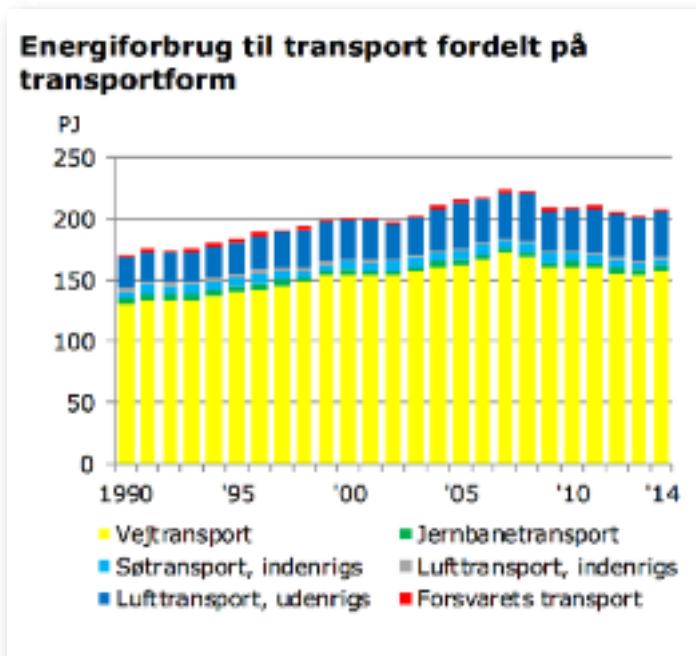
Det samlede energiforbrug til transport i 2014 var på 207,9 PJ - en PJ (Petajoule) er 277.777.778 kWh. Energiforbruget til persontransport var på 156,2 PJ, hvilket svarer til 75,1 procent af energiforbruget på transportområdet. Energiforbruget til godstransport var 49,9 PJ, hvilket svarer til 24,0 procent, mens forsvarsets energiforbrug til transport var på 1,8 PJ.

Energiforbruget til persontransport steg fra 2013 til 2014 med 3,5 procent, mens energiforbruget til godstransport steg 0,1 procent. Ser man på udviklingen fra 1990 til 2014 er energiforbruget til persontransport vokset 28,7 procent, mens energiforbruget til godstransport er vokset 5,7 procent.

Transportområdet energiforbrug er steget med 22,1 procent over 25 år

Ifølge Energistyrelsens opgørelse over energiforsyningen og energiforbruget i Danmark har energiforbruget til transport har været stigende frem til 2007, hvor energiforbruget var på 224,0 PJ (Petajoule). I 2009 faldt energiforbruget til 208,4 PJ. I 2014 er energiforbruget opgjort til 207,9 PJ, hvilket er 2,5 procent højere end i 2013. I forhold til 1990 er energiforbruget til transport i 2014 vokset 22,1 procent

I 2014 var energiforbruget til vejtransport 156,5 PJ, hvilket er 2,0 procent højere i forhold til 2013. Energiforbruget til vejtransport opgøres som salg i Danmark korrigeret for grænsehandel. Energiforbruget til udenrigsluftfart har i næsten hele perioden 1990-2014 været støt stigende kun afbrudt af fald i 2002 og 2009. I 2014 steg forbruget med 8,4 procent.



(Kilde og tabel: Energistyrelsen)

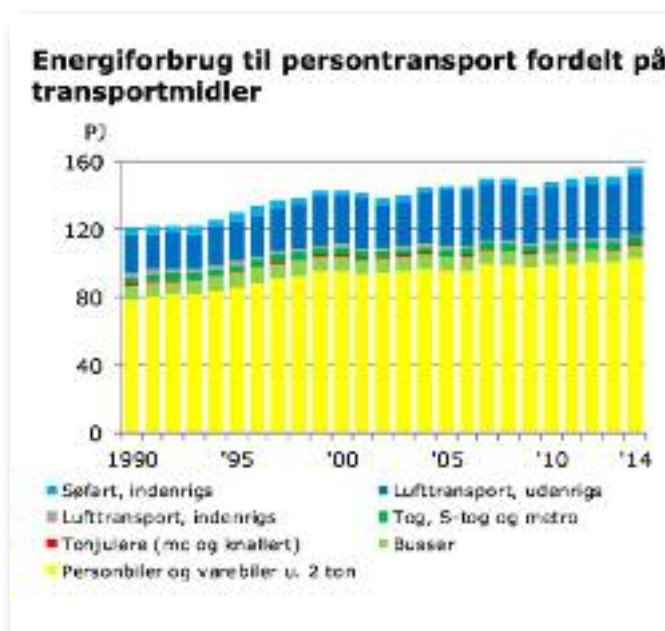
Personbilerne bruger to tredjedele af energien til persontransport

Energiforbrug til persontransport går hovedsageligt til bilkørsel og udenrigsluftfart. I 2014 udgjorde energiforbruget hertil henholdsvis 66,1 procent og 22,2 procent af det samlede energiforbrug til persontransport.

Energiforbruget til personbiler og varebiler under to ton steg fra 2013 til 2014 med 2,4 procent, mens energiforbruget til udenrigsluftfart steg med 8,4 procent.

Fra 1990 til 2014 voksede energiforbruget til personbiler og varebiler under to ton med 31,1 procent, mens energiforbruget til udenrigsluftfart voksede med 55,7 procent.

(Kilde og tabel: Energistyrelsen)



Kommuner og region i Midtjylland kan køre CO₂-neutralt på lokalt-produceret biogas

Busser, renovationsbiler, handicaptransport, hjemmehjælpere. De kommunale køretøjer kan køre CO₂-neutralt på lokalt produceret biogas i stor stil, hvis der bliver etableret 10 gastankstationer. Det viser en omfattende analyse, som blev præsenteret på et afslutningsseminar i Partnerskab for biogas til buskørsel i Region Midtjylland sidst i november

Analysen, som er lavet af PlanEnergi, viser mere præcist, at der er potentiale til at reducere dieselforbruget med 11 millioner liter i den offentlige kørsel i 14 kommuner i Region Midtjylland ved at skifte til gaskøretøjer. Det svarer til under halvdelen af den mængde biogas, der i 2016 sendes ud på gasnettet i området, så der er rig mulighed for at også private vognmænd kan køre på biogas.

- Biogas er et CO₂-neutralt brændstof, som oven i købet produceres lokalt. Det giver kommunerne mulighed for at omlægge for eksempel busdrift og renovationskørsel til vedvarende energi og beholde pengene ved brændstoffkøb i regionen, siger Frank Rosager, der er planlægnings- og udviklingschef i HMN Naturgas.

10 gastankstationer mere

Analysen viser, at det er muligt at omstille næsten al kommunal transport i regionen til CO₂-neutral biogas ved at etablere yderligere 10 gastankstationer ved regionens større byer over de næste fem år. De 10 gastankstationer vil gøre det være muligt at spare klimaet for 26.700 ton CO₂ årligt.

Der er allerede gastankstationer i Skive, Holstebro og Ringkøbing-Skjern kommuner og aktuelle overvejelser i Silkeborg, Horsens og Lemvig. I analysen er der taget højde for, hvornår de nuværende kontrakter af bus- og renovationsdriften i kommuner og region udløber. På den måde kan analysen bruges som et beslutningsværktøj såvel i regionen som i de enkelte kommuner, frem mod de næste udbudsrunder.

Der er med dagens priser på dieselolie en merpris på 5-10 procent i samlede kørselsomkostninger ved at køre på biogas frem for diesel.

Transportsektoren er bagud i den grønne omstilling

Partnerskabets analyse af potentialet for at køre på biogas viser, at der er grønnere veje at køre for transportsektoren, og det er der behov for.



- Transportsektoren står for en stor del af CO₂-udledningen herhjemme, og biogassen er stort set den eneste løsning for at fjerne CO₂-udledningen fra den tunge transport uden væsentlige meromkostninger, siger Frank Rosager, og tilføjer:

- Regionen og kommunerne har nu en unik mulighed for at opbygge en infrastruktur, der ikke blot gør deres egne flåder CO₂-neutrale, men også giver mulighed for, at de private flådeejere stiller om til et CO₂-neutralt brændstof.

HMN Naturgas er tovholder i Partnerskabet for biogas til buskørsel i Region Midtjylland, som ud over gasselskabet tæller trafikskabet Midttrafik, PlanEnergi, Agro Businesspark, Region Midtjylland og 14 kommuner - Holstebro, Skive, Aarhus, Randers, Skanderborg, Favrskov, Odder, Horsens, Struer, Lemvig, Ringkjøbing-Skjern, Viborg, Silkeborg og Herning Kommune.

Målet med partnerskabet er at få skabt en infrastruktur af biogastankstationer i den midtjyske region og dermed give mulighed for at omstille især den tunge trafik til at køre på biogas.

Partnerskab for biogas til buskørsel i region Midtjylland har fået støtte fra Region Midtjylland gennem Grøn Gas Erhvervs-klynge og Interreg Øresund-Kattegat-Skagerak gennem Biogas2020.

Silkeborgs bybusser skal køre på biogas

Fornylig besluttede Vej- og trafikudvalget i Silkeborg Kommune at køre videre med planerne om at få byens bybusser til at køre på biogas. - Det er en både grønnere og billigere løsning, siger formanden for Silkeborg Kommunes Vej- og Trafikudvalg, Frank Borch-Olsen (K), til Midtjyllands Avis

Over for avisen oplyser han, at de nye biogasdrevne busser kommer til at køre fra næste sommer. Det vil bidrage til mindre CO₂-udslip fra byens kollektive trafik og også begrænse udslippet af skadelige stoffer fra bussernes forbrændingsmotorer. Ifølge udvalgsformanden er skiftet til biogasdrevne busser noget, der rykker, når man vil være en energivenlig kommune.

Senere på måneden falder de sidste detaljer om kontrakterne på bybuskørslen i Silkeborg på plads, når trafikskabet Midttrafik har indgået kontrakten med den busoperatør, der har vundet udbuddet.

Silkeborg Kommune har via Partnerskab for biogas til bustransport søgt Energistyrelsens pulje til fremme af anvendelsen af naturgas/biogas til tung transport.

- Min forventning er, at der vil være en årlig besparelse på en til to millioner kroner ved at gå over til biogas under forudsætning af, at vi får penge fra puljen, siger Frank Borch-Olsen til Midtjyllands Avis.

I forbindelse med udbuddet af bybusserne i Silkeborg Kommune har Midttrafik fået tilbud fra busoperatørerne på både på dieseldrevne og gasdrevne busser. Midttrafik har efterfølgende gennemgået tilbuddene og præsenteret Silkeborg Kommune for det økonomisk mest fordelagtige tilbud på både dieseldrevne og gasdrevne busser.

Gasbusser, hvor biogas er brændstoffet, kan bidrage markant til at nedbringe CO₂-udslippet fra den kollektive trafik. I dag kører der gasdrevne busser i Fredericia, Holstebro og Skive kommuner.

Ældre busser kan komme til at forurene mindre

Miljøstyrelsen og Movia har i tæt samarbejde med busoperatører og teknologileverandører gennemført stort forsøg med eftermonterings-systemer på brugte busser. Konklusionen er, at forureningen fra brugte busser reduceres med op til 90 procent

Forsøget med eftermonterings-systemer (retrofit) var et udviklingsprojekt startet i samarbejde mellem Miljøstyrelsen og Movia for at afprøve, om det kunne lade sig gøre at opgradere brugte busser til Euro 6-normen ved hjælp af eftermontering af rensesystemer på busserne. Ud over den fælles interesse i miljøet, havde Movia også en interesse i at afprøve, hvorvidt det var en gangbar metode til at reducere udledningen af NOx og partikler. Den overordnede konklusion på forsøget er, at eftermontering af efterbehandlingssystemer på Euro 4-, Euro 5- og EEV-busser kan reducere udledningen af NOx'er med op til 90 procent og udledningen af partikler med op til 99,9 procent i forhold til Euro 4-busser. Det er lykkedes alle systemleverandører at nå en høj reduktion af NOx'er og partikler.

Projektet har fået ca. 6 millioner kroner i tilskud fra Miljøteknologisk Udviklings- og Demonstrationsprogram og 1 million kroner fra Københavns Kommune. Projektdeltagerne omfattede Trafikselskabet Movia, Force Technology, teknologileverandørerne Amminex Emissions Technology A/S, Emicon Systems og Purefi A/S samt busoperatørerne Arriva Danmark A/S, Keolis Bus Danmark A/S og Anchersen ApS. Projektet er gennemført i perioden 2013 - 2015.

Interesserede kan læse Miljøstyrelsens rapport om forsøget [her](#):



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

Danmark blev belønnet med dagens fossil for undergravende ambitioner

Et netværk af NGO'er - ikke regeringsstyrede organisationer - på klimaområdet, The Climate Action Network (CAN), belønnede under klimatopmødet COP21 i Paris i begyndelsen af december Danmark med dagens fossile pris. Prisen "Fossil of the Day Award" blev uddelt dagligt under klimatopmødet COP21 i Paris til det land eller den organisation, der holdt mest igen eller trak i den anden vej i forhold til en bæredygtig fremtid på klimaområdet

The Climate Action Network (CAN) begrundede tildelingen af "Fossil of the Day Award" til Danmark på følgende måde:

"I en fortid, der ikke ligger ret langt væk, var Danmark inspiration for mange ved at sætte ambitiøse mål og udrulle vindenergi. Men i dag taler vi ikke om store danskere. Vi taler om lamme danskere, fordi den nuværende danske regering vil skære i klimamålene indskrænke bidrag til klimaløsninger. Den nye liberale mindretalsregering i Danmark kom til i juli og meldte klart ud, at den syntes, at der var for meget klima-førerskab i gang, så den besluttede straks at drosle ned".

The Climate Action Network fremhæver, at mens forhandlere i Paris arbejder på at levere en holdbart og ambitiøs aftale, har den danske energi-, forsynings- og klimaminister Lars Christian Lilleholt meldt ud, at han vil skære ned på Danmarks ambitiøse CO2-mål om at begrænse CO2-udslippet med 40 procent i 2020. Den danske minister på klimaområdet signalerer, at hans regering vil trække i håndbremsen, mens andre lande verden over gearer op for at få fart på omstillingen til en bæredygtig fremtid på energiområdet.

The Climate Action Network peger også på, at samtidig med at ville skære i sine egne ambitioner, ønsker den danske V-Regering også at begrænse de mindre velstående lande ved at skære budgettet for klimastøtte til disse lande fra omkring 500 millioner kroner i 2015 - cirka 72 millioner dollar - til 39 millioner dollar i 2016.

Om The Climate Action Network (CAN)

The Climate Action Network (CAN) er et verdensomspændende netværk bestående af over 950 Non-Governmental Organizations (NGOs - ikke regeringsstyrede organisationer) fra over 155 lande, der arbejder med at tilskynde regeringer og individuelle til at arbejde på at begrænse menneskeskabte klimaforandringer til økologisk bæredygtige niveauer.

Om dagens fossil

Første gang dagens fossile pris - The Fossil of the Day Award - blev uddelt, var ved klimaforhandlingerne i den tyske by Bonn i 1999. Prisen var indstiftet af det tyske NGO Forum. Under FN's klima-forhandlinger, stemmer medlemmerne af Climate Action Network om, hvilket af de deltagende lande, der skal belønnes for at "have gjort sit bedste" for at blokere for fremskridt i forhandlingerne i de seneste dage.

40 nye busser vil gøre Odense grønnere

Da busoperatøren Keolis 13. december overtog driften af bybusserne i Odense fra Tide Bus, blev miljøbelastningen reduceret. 18 af de 40 nye busser er hybridbusser, der både har en el-motor og en dieselmotor. De øvrige 22 busser er Euro 6-busser, der lever op til de nyeste udslips-normer

De 18 hybridbusser er på grund af kombinationen af el-drift og dieseldrift mere støjsvage og udleder væsentligt mindre CO₂, end en tilsvarende ren dieselbus. Elmotoren driver bussen ved lav hastighed, hvilket betyder, at de især omkring stoppestederne støjer langt mindre end dieselbusser.

12 af hybridbusserne er 18 meter lange ledbusser, så der er plads til flere passagerer. Ledbusserne vil primært køre på rute 41-44 til og fra universitetet i Odense og på rute 31-32 mellem Seden Syd og Bolbro/Tarup.

Det skønnes, at hybridbusserne udleder mellem 15 og 20 procent mindre CO₂, end en tilsvarende dieseldrevet bus.

De 22 nye busser, der ikke er hybridbusser, lever op til Euro 6-standarden der betyder, at de udleder mindre NOX og færre partikler end en dieseldrevet personbil.

Det ligger i kontrakten med Keolis, at antallet af hybridbusser frem mod år 2020 kan øges til 38.





Hybridbusserne er den mest miljøvenlige bytrafik nogensinde

- Hybridbusserne er den mest miljøvenlige bytrafik nogensinde. Det sagde Anders W. Berthelsen (S), Odense Kommune, da han og en lille flok busentusiaster sagde velkommen til Odense nye hybridbusser og den nye operatør Keolis

Af Mikael Hansen

Sporvognene i Odense kørte på el indtil 1952, trolleybusserne gjorde det samme indtil 1958, men begge køretøjstyper støjede, så det generede både passagerer og naboer. Så fulgte en lang periode med dieselbusser, og de forurenede som bekendt luften i byen. Nu får vi så hybridbusserne, som både er støjsvage og med langt mindre forurening end tidligere. Dieseldriften slipper vi ikke helt for foreløbig, men vi har taget et vigtigt skridt hen imod ren elektrisk drift. Teknologien er på vej, men er ikke helt klar endnu.

Den historie gav byrådsmedlem Anders W. Berthelsen (S) som introduktion til de 18 nye hybridbusser, som indsættes i bytrafikken i Odense fra på søndag den 13. december. Anders W. Berthelsen er også Odense kommunes repræsentant i trafikselskabet FynBus' bestyrelse.

To af de nye hybridbusser blev præsenteret fredag 11. december på den centrale plads Klingenberg i Odense – lige midt mellem to kraftige regnbyger.

Keolis overtager bybusdriften den 13. december fra Tide Bus Danmark. Det er et helt år siden, udbuddet blev afgjort, men kontraktlige komplikationer har forsinket overtagelsen. Der indsættes 39 nye busser i Odense den 13. december. Ud over de 18 hybridbusser fra Scania og Volvo, indsætter der også 21 Iveco dieselbusser. Alle 39 busser følger den nyeste euro 6 norm for udstødningsgassen. Det betyder markante reduktioner på alle de sundhedsskadelige stoffer i udstødningsgassen.

Odenses nye hybridbusser blev præsenteret

En tredjedel af bybusstrafikken i Odense kører nu med hybridbusser. Der er to typer, en Scania på 12 meter og en Volvo ledbus på 18 meter. Samtidig overtager busselskabet Keolis bybusdriften i Odense, hvor de afløser Tide Bus Danmark

Af Mikael Hansen

Det er et helt år siden, at trafikelskabet FynBus afgjorde udbuddet af bybusstrafikken i Odense. Det var dengang en stor overraskelse, at løsningen med hybridbusser blev valg. Mange havde forventes, at Odense havde valgt biogasdrift til busstrafikken. Men det blev altså buddet fra Keolis med de 18 hybridbusser, der blev valgt.

De nye klimavenlige og lydsvage busser blev præsenteret fredag 11. december 2015 på den centrale plads Klingenberg i Odense. Når busserne starter fra stoppestedet eller fra en lyskryds er de næsten lydløse, fordi de kører på el. Første når hastigheden er 20 km i timen slår dieselmotoren til. Bussen skal op i fart og skal bremse en gang imellem for at batterierne bliver genopladet.

Chaufførerne skal trænes for at spare brændstof

Det kræver en særlig køreteknik for at udnytte hybridbussens særlige egenskaber. Når chaufførerne kører optimalt, kan der spares helt op til 30 procent af brændstoffet – til gavn for bymiljøet, det globale klima og Keolis' økonomi.

- Vi har lånt fridage af chaufførerne i november måned til træning i kørsel i hybridbusserne, og vi har allerede aset meget flotte resultater, fortæller driftschef Bjarne K. Larsen, Keolis.

Chaufførerne har i november fortsat været ansat i Tide Bus Danmark. De lånte fridage bliver konverteret til fridage og ferie efter 13. december, når der står Keolis på chaufførernes lønseddel.



Én af Odense nye hybridbusser ved præsentationen på Klingenberg i Odense.



Gasleverandør støtter busoperatør med bæredygtigt brændstof

Samtlige 1.600 busser hos busoperatøren Keolis i Sverige kører nu på bæredygtigt brændstof. Det blev fornyligt markeret med "Gröna Bussen" som kørte i lokaltrafikken i nogle svenske byer i forbindelse med Klimatopmødet COP21 i Paris

Den første by, der havde besøg af den grønne bus var Stockholm. Derefter fulgte Jönköping, Göteborg, Malmö og Kalmar. Bussen vendte tilbage til Stockholm 10. december, hvor den fortsatte nogle dage i rutetrafikken.

- Det er meget positivt, at Keolis nu har en busflåde, som helt kører på bæredygtigt brændstof, For os som leverandør af biogas er det naturligt at støtte deres langsigtede satsning på bæredygtigt brændstof, og initiativet med "Gröna Bussen", siger Joeri Jacobs, der er forretningsudvikler hos AGA Gas AB.

At køre på biogas i stedet for dieselolie er en fordel for både klimaet og luftkvaliteten. CO₂-udslippet reduceres med 85 og 92 procent, hvis bussen kører på biogas og desuden forbedres luftkvaliteten med hensyn til NO_x'er og partikler.

- For os er det vigtigt, at vore kunder får en øget tilgængelighed til det miljøvenlige brændstof, og vi arbejder hele tiden på at udbygge tankningskapaciteten i Sverige siger Joeri Jacobs.

AGA, som distribuerer biogas og almindelig fossil-baseret, samarbejder i dag med flere aktører inden for transport- og brændstofbranchen. Der findes i dag omkring 150 tankstationer i Sverige med gas til biler - eksempelvis busser. AGA står for 27 af gastankstationerne og leverer derudover biogas til to busdepoter.



Volvo kører hybride busser til Indien

Som den første producent i verden introducerer Volvo-koncernen hybridbusser i Indien. De hybride busser skal køre i et testprojekt i Navi Mumbai, som vil begynde i første halvår i 2016. Indien havde ifølge Verdensbanken 1,252 milliarder indbyggere i 2013 - en stor del af indbyggerne er først i dag ved at få adgang til elektricitet. Indiens udvikling betyder, at landets energiforbrug - og behov for energi - er stærkt stigende med risiko for øget CO₂-udledning

Set i lyset af klimaforandringerne, der kan påvirke alle verdens lande, er der behov for løsninger, som kan bremse op for udledningen af CO₂. Et bidrag i den sammenhæng er eksempelvis hybride løsninger inden for kollektiv transport.

Og hybride løsninger har Volvo-koncernen sendt på gaderne i en lang række lande - nu kommer de også til Indien, hvor den første test af Volvo Hybrider bliver udført i byen Navi Mumbai, der ligger tæt på Mumbai. Testen gennemføres af Navi Mumbai Municipal Transport (NMMT), der er en stor udbyder af offentlig transport i Navi Mumbai og omkringliggende byer.

For at fremskynde indførelsen af miljøvenlige køretøjer på det indiske marked, har regeringen for nylig lanceret FAME (Faster Adoption and Manufacturing of Hybrid and Electric vehicles in India), et program, der indeholder tilskud og støtte til hybrid- og elbiler.

- Volvo har en førende position inden for hybrid-teknologi og elektro-mobilitet. Hybrid busser er en vigtig løsning for byer, der ønsker at begrænse udslippet fra køretøjer. Jeg er meget stolt over, at Volvo som den første producent nu

introducerer hybrid-busser i Indien, siger Håkan Agne Vall, der er administrerende direktør i Volvo Bussar.

Volvo's hybride busser, der skal køre ud på vejene i Navi Mumbai, vil blive fremstillet på Volvo-koncernens fabrik i Bangalore.

- At vi sætter den første Volvo-hybrid i trafikken i Indien skal ses på baggrund af statens ønske om at øge brugen af offentlig transport og samtidig støtte indførelsen af rene teknologier. Volvo har spillet en vigtig rolle, når det gælder om at omdefinere persontransport for millioner af passagerer i indiske byer. Med vores hybrid-teknologi vil vi bidrage yderligere til en forandring i den kollektive transport, fordi flere byer vælger denne løsning, siger Akash Passey, Senior Vice President, Region International, Volvo Bussar.

Volvo-koncernen ligger i front, når det gælder hybrid-teknologi og har solgt over 2.300 hybrid-busser til over 20 lande. Volvos hybride busser har op til 39 procent lavere brændstofforbrug og klimapåvirkning end tilsvarende dieseldusser - og kun halvdelen af emissionen af kvælstofoxider og partikler.

Energiselskab sætter har krydset Rødby af som et sted med et truckanlæg

Energiselskabet Uno-X åbnede i starten af november et nyt truckanlæg i Kolding. Nu har selskabet åbnet endnu et anlæg i rækken - denne gang i Rødby. Dermed får chauffører og vognmænd i Rødby-området mulighed for at tanke diesel hos Uno-X

Åbningen er en del af energiselskabet Uno-X Energi strategi om at brede sig ud over hele landet med sine truckanlæg, så chauffører og vognmænd altid har et anlæg i nærheden, når tanken er ved at være tom.

- Rødby er en vigtig by for os, da der, i forbindelse med det meget omtalte Femern-projekt, kører rigtig mange lastbiler i området. Vi har fundet en rigtig god lokation på Nygårdsvej med gode tilkørselsforhold, som mange lastbiler krydser hver dag, siger Claus Gottlieb, der er direktør hos Uno-X Energi.

Med åbningen i Rødby runder Uno-X snart 100 anlæg i Danmark, som vognmænd og chauffører eksempelvis kan finde frem til med selskabets dieselservice-app.

Om Uno-X

- Uno-X Group ejes af Reitangruppen A/S, som også ejer de landsdækkende kæder, Rema 1000 og 7-eleven. Uno-X skønnes at have en bruttoomsætning på 10 milliarder kroner, samt en markedsandel af det danske olie-marked på 14 procent.
- Uno-X ejer 50 procent af selskaberne Skanol A/S og Samtank A/S.

BESKO Vi fokuserer på dig ...

VELKOMMEN TIL BESKO

GODT NYT FOR DIG DER ARBEJDER MED BUSSE!

Hos BESKO er vi gået i luften med vores nye afdeling for bus reservedele. Vi har opbygget et bredt sortiment af reservedele til busser, og står klar med et dedikeret team af bus medarbejdere.

Ring til BESKO Bus på **Tlf 88 33 09 90**, og vi står klar til at finde de dele, du står og mangler - og så er den kendte BESKO service inklusiv.

ÅBNINGSTIDER FOR VAGTTELEFON
UDENFOR NORMAL ÅBNINGSTID - TLF. 87 94 17 17

Monday - Tuesday 16:30 - 22:00

Seneste Nyt:

- BOSCH** Denoxtronic fra Bosch [Læs mere](#)
- FRW** Ny leverandør [Læs mere](#)
- B** Tilbehør til bremsekallbre [Læs mere](#)
- HELLA** ERMAX glas til HELLA lygter [Læs mere](#)
- B** LED fjernlys lygter og fjernlys stav [Læs mere](#)

Nyttig Information:

- + Besko kataloger
- + Produkter
- + Tilmeld nyhedsbrev

Genveje:

- + BESKO ONLINE
- + Kataloger
- + Kontakt os

Beskos nye busafdeling baserer sig på erfaring og ni afdelinger med reservedele og værktøj

Virksomheden Besko, der startede i 1987 og i dag er en del af BPW-koncernen, har sat fokus på busområdet med en ny afdeling med fem mand, der er klar til at levere reservedele til busværksteder, busvognmænd og andre servicevirksomheder på området

Af Jesper Christensen

- Det ligger lige for også at fokusere på busområdet. Vi har ni afdelinger og en webshop, siger Søren Fredslund, der er marketingchef hos Besko.

Han peger på, at busafdelingen baserer sig på Besko's ni eksisterende afdelinger, der ligger centralt placeret tæt på kunder med stort behov for gængse reservedele, der går mange af i det daglige.

- Vores busafdeling er faktisk vores første virtuelle afdeling, siger han videre og forklarer, at den blive ledet af Leif Vit-

Materiel

trup, som er kommet til Besko med mange års erfaring inden for reservedele til busser.

Forud for åbningen af Besko's afdeling for reservedele til busområdet ligger en periode, hvor Leif Vittrup, der har base i Aalborg, sammen med sælgere i Greve, Esbjerg og Odense har sat et særligt reservedelssortiment op målrettet bus-området, der er præget af, at mange virksomheder selv tager sig af den løbende vedligeholdelse og service-ring deres busser.

Ud over salgsteamet yder Besko's busafdeling også teknisk support ud fra afdelingen i Kolding, hvor tre medarbejdere også besidder teknisk viden indenfor busser.

- Vi ved, hvad et værksted har brug for og gerne vil have, siger Søren Fredslund og henviser til produktsortimentet, som ud over sliddele i form af bremsedele, dele til affjedring, lygter og elektriske pærer, surringsgrej, dele til udstødningssystemer og diverse slanger, også omfatter værktøj og andet udstyr og forbrugsvarer til værksteder.

Søren Fredslund forklarer, at Besko's afdelinger ligger inde med reservedele, der passer til kunderne i lige netop det område, de ligger i. I Padborg er det præget af de mange virksomheder, der servicerer sættevogne, mens det i områder med mange lastbiler med hydraulisk udstyr, vil være præget netop af reservedele til den type køretøjer.

Besko tilbyder daglige leveringer, ekspres-leveringer og så selvfølgelig, at man kan komme og hente de nødvendige reservedele, værktøj og andet værkstedsudstyr i en af de ni butikker.

Webshoppen er åben hele døgnet

Mens de ni Besko-afdelinger holder åbent fra om morgenen til hen på eftermiddagen, har Besko's webshop åbent hele døgnet - året rundt. Søren Fredslund forklarer, at Besko's webshop åbnede i 2008, og den i dag tegner sig for en betydelig del af det samlede salg. De solgte varer bliver så leveret fra en af de ni afdelinger eller fra hovedlageret i Kolding.

Om Besko

- Besko A/S blev etableret i 1987.
- Siden starten er selskabet vokset støt og roligt blandt andet gennem opkøb, der har udvidet aktiviteter og produktområder.
- Besko har i dag et landsdækkende butiksnetværk med ni fysiske afdelinger placeret i Aalborg, Herning, Aarhus, Esbjerg, Kolding, Padborg, Odense, Næstved og Greve.
- Besko beskæftiger over 80 medarbejdere, der står bag de opgaver inden for reservedele, værktøj og værkstedstilbehør, selskabet løser for kunderne.
- Besko blev i 1998 solgt til tyske BPW - Bergischen Achsen Wiehl - der er verdens største producent af aksler til tunge køretøjer. BPW ejer eksempelvis også Transport-Teknik i Kolding.



MAN vælger ny nødservicepartner i Danmark

European Breakdown Service ApS, der i dag holder til i Haderslev, har overtaget call-center funktionen for MAN Truck & Bus' skandinaviske kunder og værksteder - det gælder både for bus- og lastbil-kunder

Hvis uheldet er ude og behovet for nødservice opstår, vil hjælpen fremover komme fra European Breakdown Service (EBS). Kunderne skal fortsat kontakte MAN Mobile24's centrale Breakdown service, hvor EBS nu svarer telefonen.

MAN Mobile24 vil døgnet rundt - året rundt - blive betjent af en dansk EBS-medarbejder. Derved sikres kunderne i hele Skandinavien, at nødservicen kommer fra en partner med skandinaviske sprogfærdigheder, samt lokalkendskab og tilstedeværelse.

MAN Truck & Bus betegner European Breakdown Service (EBS) som en meget stærk aktør indenfor feltet nødservice og en full-service udbyder i det meste af Europa.

EBS, der i CVR-registeret står registreret på en adresse på Industrivej i Vejle, men reelt bor i Haderslev, tilbyder også en 100 procent løsning for alt rullende materiel for mange større vognmand og udlejningselskaber i branchen.

På det seneste har EBS udvidet medarbejderstaben med to mand, der kommer fra Falck.

EBS indgår i et større europæisk netværk, der tilbyder breakdown-service over for lastbil- og busvognmænd.





Nyt fra VBI December 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 hkn@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 +*



Glædelig jul og godt nytår



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. -
Irizar I6 årg. 2014 km. 150.000 pladser 56+1+1 wc, klima, køkken	SOLGT
Irizar I6 årg. 2013 km. 215.000 pladser 65+1+1 wc, klima, forberedt til lift	Ring for pris
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. -
Setra 415 GT-HD, 2 aksel km. ca. 500.000 pl 48+1 wc klima 2 stk.	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 BUSSE

IVECO BUS Lande vejs busser af type. Crossway i 12 meter, 2 dører.
Motor: ny euro 6 tector 7, Gear: Voith automatisk, pladser 47/24

IVECO BUS Lande vejs busser af type. Crossway i 13 meter, 2 dører.
Motor ny euro 6 tector 7, Gear: Voith automatisk

IVECO BUS Lande vejs busser af type. Crossway i 13 meter, 2 dører.
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



www.busimport.dk

Den tunge trafik kan tanke brændstof på nyt anlæg i Roskilde

Lastbilforhandleren Nyscan har taget første spadestik til et moderne tankanlæg for dieselolie og AdBlue på sit serviceanlæg i Roskilde. Dermed bliver det nemmere og mere effektivt at holde gang i lastbilerne på Holbækmotorvejen (rute 21) mellem Hovedstadsområdet og Vestsjælland

Uno-X tankanlægget får en kapacitet på 65.000 liter diesel og 5.000 liter AdBlue og placeres på Københavnsvej 176 med adgang omkring 600 meter fra afkørsel 10 (Roskilde Ø) og ca. 1.500 meter fra afkørsel 11 (Roskilde SØ). Efter tankning kan tilkørsel til Holbækmotorvejen ske igen via tilkørsel 10 mod København og tilkørsel 11 mod Vestsjælland.

Anlægget bliver forbeholdt den tunge trafik, idet der kun kan tankes med Uno-X DieselService kundekort. Dieselstanderne udrustes med High-speed tankpistoler til tankning på begge sider af køretøjet. AdBlue-standeren placeres direkte ved dieselstanderen, så det bliver muligt at tanke diesel og AdBlue samtidig.

Nyscan forventer at kunne åbne det nye Uno-X tankanlæg midt i december.

Et Daimler selskab

BusStore Show
19. til 20. februar 2016
Neu-Ulm Tyskland

**www.
bus-store
.com**

Tried. Tested. Trusted.

BusStore Show 2016

Den internationale brugtbus messe afholdes fra den 19. til den 20. februar 2016, fra kl. 9.00 til 17.00 begge dage i BusStore Center Neu-Ulm.
For nærmere info kontakt: Claus Korsgaard på tlf: +45 56 37 00 63.

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

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



Tyrkisk bus-producent kører ind på det britiske marked

Den tyrkiske producent af busser, lastbiler og trailere - Otokar - vil ind på det britiske marked. I første omgang sker det med to modeller - Otokar's Navigo T midicoach, der er 8,39 meter lang og 37 sæder og den 9,63 meter lange Vectio C bus

De to modeller vil blive serviceret af partnere i Storbritanien og Irland. Otokar, der blev etableret i 1963, peger på, at virksomheden kender behov og ønsker fra kunder i det vestlige Europa. I 2014 leverede Otokar, som var blandt udstillerne på busmessen Busworld 2015 i Kortrijk i oktober, 144 busser til Frankrig og forventer at levere et tilsvarende antal i år. Stokers totale produktion af busser var i 2014 på næsten 2.500. Omkring 400 af busserne blev eksporteret.

Den tyrkiske producent af busser, lastbiler, trailere og militær-køretøjer, prioriterer en øget eksport. Det franske datterselskab Otokar Europe, der er et brohoved for ekspansion i det vestlige Europa, er også repræsenteret i Tyskland, Italien, Malta og Spanien. Otokar Europe vil ikke sælge direkte til kunder på det britiske marked, men gennem samarbejdspartnere.

Otokar vil markedsføre Navigo T og Vectio C-modellerne, hvor motorerne ligger i forenden. Chassiset er udviklet og produceres af Otokar specielt til passagertransport. Otokar fremhæver den 8,39 meter lange og 2,29 meter brede 37-sæders Navigo T som en af markedets med kompakte midicoaches.

Busserne bliver leveret med en fire-cylindret Cummins-motor med 180 hk, der opfylder Euro 6-normen. Gearkassen er en fem-trins Allison automatgearkasse.

Britisk leverandør af adgangsløsninger til persontransport er kørt ind i Norden

Mobility Networks Group, der er en international leverandør af løsninger, der skal gøre det lettere at komme ind og ud af køretøjer - eksempelvis en gangbesværet i kørestol, eller en patient på en bære - har udvidet sine aktiviteter til at omfatte den nordiske og baltiske region

Mobility Networks leverer en bred vifte af produkter til adgang til busser, rutebiler, handicap-køretøjer, ambulancer, sporvogne og tog. Virksomhedens hovedkvarter ligger i Kent i det sydøstlige England, hvorfra der leveres adgangsløsninger fra hele verden - eksempelvis kørestolsramper, aftagelig siddepladser, specielle gulvskinner og andre løsninger, der sikrer, at handicappede passagerer kan rejse sikkert.

Mobility Networks Nordic vil levere en komplet service for operatører og vognmænd, der omfatter produktlevering, hjælp til installation, serviceeftersyn og eftersalgssupport. Ricko Hedelund, der har over 15 års specialiseret erfaring, er blevet udnævnt som administrerende direktør for Mobility Networks Nordic ApS.

- Jeg er meget glad for at være blevet udnævnt til administrerende direktør for Mobility Networks Nordic, siger han og fremhæver, at Mobility Networks Nordic program vil være til gavn for mange opbyggere, fordi virksomheden kombinerer kvalitetsmæssige adgangsløsninger med international ekspertise og lokal forståelse.

- Vi vil, som en del af vores udvalg, fokusere på levering af gulvskinner til busser og rutebiler, særlige siddepladser og eldrevne kørestolslifte. Vores virksomhed erhvervede for nyligt OKBeeRAIL, der er en slidstærk og let gulvskinneløsning, der giver en fleksibel indstilling af kørestolsbinding og aftagelig siddepladser. Denne er nu brandet som "FlexiRail" og er ideel til flade gulve i alt fra minibusser til rutebiler. FlexiRail er blevet crash-testet efter M1-standarderne til en lang række modeller.



Ricko Hedelund, regionschef for Mobility Networks Nordic ApS på RehaCare 2014.

Ud over FlexiRail gulv- og siddepladsløsninger vil Mobility Networks Nordic også introducere kørestolslifte til køretøjer i de nordiske og baltiske regioner. PLS (Passenger Lift Services), der er fremstillet i Storbritannien af Mobility Networks' virksomhed, er eldrevne platforme, der yder en sikker adgang for kørestolsbrugere.

Ny udbyder af udvendig busreklame kører ind på markedet

Selskabet AFA JCDecaux, der er kendt flere steder i landet for reklamer ved bus-holdepladser, overdrager salg af reklamer på busser til selskabet Adibus. Det betyder, at reklameretten til over 650 busser rundt om i Danmark, som i dag varetages af AFA JCDecaux, fra årsskiftet overgår til Adibus. Branchen for outdoor-reklamer får dermed en ny spiller på markedet, når det kommer til salg af lokale, regionale og landsdækkende reklamepladser.

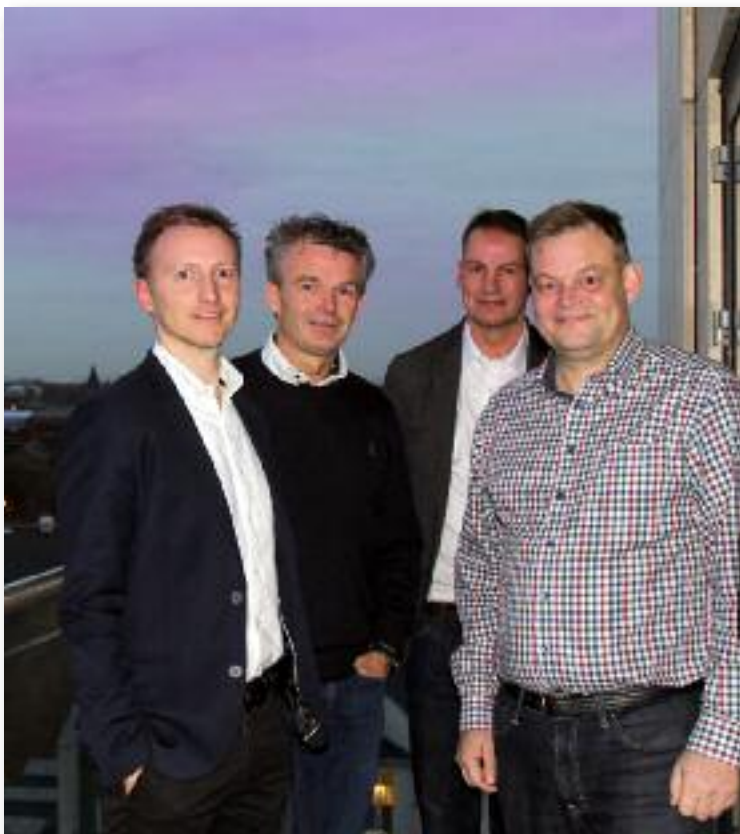
Adibus er kendt i busbranchen som teknisk leverandør af IT løsninger. Adibus er desuden en anseelig udbyder af reklamer via bookingportalen www.bookascreen.dk, hvor de sammen med FS2 reklame a/s varetager reklamesalg til skærme i tog, busser samt 59 danske biografer. Nu er turen kommet til salg af såvel de udvendige, som de indvendige reklamepladser på busserne.

- Vi ser de ud- og indvendige busreklamer, som en naturlig forlængelse af vores produktportefølje. Vores landsdækkende netværk af reklamekonsulenter er i forvejen i meget tæt dialog med beslutningstagerne inden for reklame og marketing på såvel lokalt som nationalt plan. Vi tror derfor på stor synergi på tværs af medierne. Vores IT-mæssige involvering i busbranchen giver os samtidig unikke muligheder for dokumentation og styring af reklamefladerne, siger direktør Brian Stærk Sørensen, Adibus.

AFA JCDecaux overtog tidligere i år aktiviteterne i AFA trafik reklame, som i over 75 år har varetaget reklamesalg på busmediet.

- Sammenlægningen af de to selskabers aktiviteter er sket som en naturlig del af vores strategiske forretningsudvikling. Med sammenlægningen frigør vi ressourcer til at fokusere på de samarbejdspartnere og produkter, som matcher vores og JCDecaux koncernens fremtidige forretningsplaner, siger administrerende direktør Anders Axelsen og fortsætter:

- AFA JCDecaux står over for en række spændende udviklingsområder på den digitale front. Allerede næste år digitaliserer vi vores reklamepladser i Københavns Kommune, og denne udvikling fortsætter vi med andre samarbejdspartnere. Busmediet har i rigtig mange år udgjort en væsentlig del af vores forretning, og derfor har det også været afgørende for os at finde den helt rigtige udbyder til at varetage salget. Med valget af Adibus har vi fundet en troværdig og kvalitetsbevidst udbyder, som vi hilser velkommen på et spændende marked.



Direktør Anders Axelsen, AFA JCDecaux, direktør Brian Stærk Sørensen Adibus, outdooransvarlig Per Schæfer, Adibus samt direktør Henrik Eriksen Adibus.



Virksomheder vil gøre ansatte mere trafiksikre

For høj fart, uopmærksomhed og manglende sele er en farlig blanding i trafikken, hvor der i fire ud af ti dødsulykker er der et erhvervskøretøj involveret. Men det indgår i hverdagen for mange af de ansatte, som hver dag sidder mange timer bag rattet i arbejdstiden. Flere og flere virksomheder vil øge sikkerheden på vejene

I en ny undersøgelse blandt 479 erhvervsbilister/-chauffører lavet af Epinion for Rådet for Sikker Trafik og Forsikring & Pension, har man spurgt de ansatte om deres adfærd i trafikken.

Erhvervsbilisterne svarer, at de ofte eller en gang imellem gør følgende, mens de kører:

- Taler i håndholdt mobil: 15 procent
- Ser på deres telefon - for eksempel læser sms, mails eller indhold på nettet: 20 procent
- Skriver på deres telefon - for eksempel sms, mails, søger musik: 11 procent
- Bruger ikke sele: 6 procent
- Læser papirer: 8 procent
- Kører mere end 10 km/t. hurtigere end hastighedsgrænsen: 48 procent
- Kører risikovilligt - hasarderet overhaling, kører overfor gult med videre: 6 procent

Tallene viser, at der er plads til forbedringer. De ansatte kører ikke nødvendigvis mere risikobetonet end andre trafikanter. Men de er mere udsatte for at ende i en trafikulykke, da de opholder sig lang tid i trafikken. Ulykkestallene fra

Trafiksikkerhed

2014, som Vejdirektoratet offentliggjorde for nylig, viser, at i fire ud af ti dødsfald i trafikken, var der et erhvervskøretøj involveret.

- Mange erhvervskøretøjer er generelt større og tungere end personbiler, og derfor bliver konsekvenserne af en ulykke også mere alvorlige. Vi oplever en stor interesse fra virksomheder, der gerne vil sætte fokus på trafiksikkerheden. Det kan være med til at redde liv i trafikken, når vi på den måde får flere til at overholde fartgrænserne, være opmærksomme og bruge sikkerhedssele, siger Mogens Kjærgaard Møller, administrerende direktør i Rådet for Sikker Trafik.

Trafiksikkerhed betaler sig

Siden 2012 har Rådet for Sikker Trafik og Forsikring & Pension samarbejdet med en række større, danske virksomheder med at få undersøgt, hvordan de ansatte kører i trafikken. Derefter har man i fællesskab sat ind på de områder, hvor der har været udfordringer.

- Erfaringerne viser, at det kan betale sig, når virksomhedernes sætter fokus på de ansattes kørsel i trafikken. Antallet af uheld, sygedage og udgifter til skader falder, når der arbejdes med trafiksikkerhed blandt de ansatte. De gode erfaringer skal flere virksomheder have gavn af, så deres ansatte også får en mere sikker kørsel i arbejdstiden, siger Hans Reymann-Carlsen, underdirektør i Forsikring & Pension.

Herunder nogle af resultaterne fra tre virksomheder, der sammen med Rådet for Sikker Trafik og Forsikring & Pension har sat fokus på trafiksikkerhed blandt de ansatte.

Carlsberg Danmark:

- 30 procent flere bruger sele
- 15 procent færre taler i håndholdt mobil
- Man har på et år sparet en million kroner på skader

Eriks Fragt, Brabrand:

- Sparet 245.000 kroner på forsikringer på grund af færre skader

Arriva (busoperatør):

- Antal skader pr. 10.000 timer er faldet med 12 procent siden 2012.
- Materielle omkostninger pr. skader er faldet med 24 procent siden 2012.
- Brændstoføkonomien (km/l) er forbedret med 8,4 procent siden 2011

Fakta:

- I fire ud af ti dødsfald i trafikken i 2014 var der et erhvervskøretøj involveret.
- Den nævnte undersøgelse er foretaget blandt 479 erhvervsbilister, der kører over 1.000 km om året i arbejdstiden.
- Undersøgelsen er lavet af Epinion for Rådet for Sikker Trafik og Forsikring & Pension i perioden 29. september – 12. oktober 2015

Polen skal for EU-Domstolen

Polen mangler at etablere et nationalt elektronisk register over virksomheder på vejtransportområdet, der transporterer gods eller mennesker. Polen mangler af sagens natur også at åbne registeret for andre EU-landes myndigheder. Fristen var 31. december 2014. Det manglende register og forbindelse har fået EU-Domstolen til at trække Polen for EU-Domstolen

Det manglende elektroniske register i Polen resulterer blandt andet i, at systemet med at forbinde elektroniske registre over virksomheder på landtransportområdet i de forskellige EU-lande fungerer ineffektivt.

EU-Kommissionen fremhæver, at gennemsigtighed er en hjørnesteen i arbejdet med at få et indre marked på transportområdet til at fungere. Reglerne pålægger medlemslandene at skabe nationale elektroniske registre over virksomheder, der har fået tilladelse fra de enkelte landes myndigheder til at etablere sig på vejtransportområdet. Registerne i de enkelte lande skal kunne kobles sammen med hinanden.

Formålet med at kræve, at systemerne skal kunne forbindes med hinanden, er, at forebygge og afdække uregelmæssigheder og ulovligheder begået på internationalt niveau af virksomheder på persontransport- eller gods-transportområdet i de forskellige lande - eksempelvis brud på køre- og hviletidsreglerne eller snyd med fartskrivere/tachografer).

EU's transportkommissær gentog EU's engagement i trafiksikkerhed

I lyset af verdensdagen for at mindes ofre for trafikulykker 15. november, kom EU's transportkommissær Violeta Bulc med en udtalelse, hvori hun pegede på, at 70 mennesker dagligt mister livet på vejene i Europa. - Jeg er sikker på, at målet om nul dræbte på Europas veje er det rigtige mål, sagde hun

Interesserede kan se et videoindslag med EU's transportkommissær Violeta Bulc (engelsk) ved at klikke på billedet.



Undervisningsplaner for nogle køreuddannelser bliver ændret ved årsskiftet

Med ændringerne i syv bekendtgørelser om undervisningsplaner for køreuddannelser til blandt andet stor knallert, lille bus/lastbil med og uden påhængskøretøj skal der fremover undervises i de vigtigste principper for bremselængde og sikkerhedsafstand mellem køretøjer, som det også kendes fra køreuddannelse til personbil

Med ændringerne gennemføres de dele af et EU-direktiv, som tilføjer enkelte krav til viden og færdigheder i forbindelse med teoriprøven og den praktiske prøve, og som ikke allerede i dag indgår i de danske undervisningsplaner.

Undervisningsplanen for køreuddannelsen til personbil er den grundlæggende plan, fordi kørekort til personbil er en forudsætning for at tage kørekort til bus og lastbil. Ændringerne i de fem af bekendtgørelserne, som vedrører undervisningsplaner for køreuddannelserne til stor knallert, lille lastbil/bus med og uden påhængskøretøj henviser til eller gengiver de relevante afsnit i undervisningsplanen for køreuddannelsen til personbil. Ændringerne til de to bekendtgørelser om undervisningsplaner for køreuddannelsen til personbil og motorcykel indeholder alene en ny note med henvisning til direktivet, da undervisningsplanerne allerede harmoniserer med direktivet.

Bekendtgørelserne træder i kraft 31. december 2015.

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

Transportområdet viste et af de største fald

Med en tilbagegang på 43,5 procent kørte transportområdet i november ind blandt de områder, der kunne bidrage mest positivt i konkursstatistikken. I faktiske tal kørte 13 transportvirksomheder i Skifteretten i november i år mod 23 i november sidste år

Totalt set gik 429 virksomheder konkurs i november i år mod 607 i november sidste år.

Set over den seneste 12 måneders periode fra 1. december 2014 til og med 30. november i år gik 164 konkurs. Det er 10,4 procent færre, end den forudgående periode fra 1. december 2013 til og med 30. november 2014, hvor tallet var 183.

Det samlede antal konkurser faldt med 6,5 procent fra 4.194 i perioden 1. december 2013 til og med 30. november 2014 til 3.923 i perioden fra 1. december 2014 til og med 30. november.

(Kilde og tabel: Experian)

Udviklingen i konkurser fordelt på brancher

Område	November 2014	November 2015	Udvikling %	Dec.-Nov. 13/14	Dec.-Nov. 14/15	Udvikling %
Råstofindvinding	0	3	300%	1	3	200,0
Landbrug, fisk, mm	11	16	45,5	118	178	50,8
Forsyningsvirk. mm	1	0	-100,0	19	21	10,5
Overnat. & Restauration	43	35	-18,6	285	209	8,4
Handel	135	78	-42,2	811	625	1,7
Liberal service mm	44	32	-27,3	251	284	1,1
Bygge og anlæg	82	75	-8,5	584	571	-2,2
Andre serviceydelser	7	3	-57,1	50	55	-6,8
Fremstillingsvirk.	25	21	-16,0	251	226	-10,0
Adm. tjenesteydelser	48	36	-25,0	330	298	-10,3
Transport	23	13	-43,5	183	164	-10,4
Sundhedsvæsen mm	8	8	0,0	58	48	-17,2
Undervisning	3	3	0,0	53	43	-18,9
Kultur, Føljet. & Sport	6	5	-16,7	47	38	-19,1
Inform. & Kommunikation	26	22	-15,4	210	165	-21,4
Fast ejendom	36	22	-38,9	252	202	-22,9
Pensumst. & Finans	100	52	-48,0	576	420	-25,7
Ikke oplyst	9	5	-44,4	66	67	1,5
Ialt	607	429	-29,3	4194	3923	-6,5

Du kan automatisk få

Magasinet Bus

hver gang det udkommer
direkte i den indbakke

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

Det er ganske uforpligtende
og uden omkostninger

Vejdirektoratet sætter alle trafikinformationer på ét kort

Vejdirektoratet har lanceret et nyt "Trafikkort", der skal kunne give store og små trafikanter et hurtigt overblik over den aktuelle trafiksituation. - Tidligere skulle man lede efter trafikinformationer forskellige steder, men nu har vi samlet alle data ét sted, siger områdechef Charlotte Vithen fra Vejdirektoratet

- Vi har lavet et helt nyt Trafikkort, der giver et samlet overblik over situationen ude på vejene. Det loader lynhurtigt og rummer alle de oplysninger, man har brug for som trafikant, siger hun videre.

Med kortet skal trafikanter hurtigt kunne få svar på en række spørgsmål om den aktuelle trafiksituation:

- Er der saltet eller ryddet sne i mit lokalområde i løbet af natten?
- Skal jeg forbi nogen vejarbejder her til morgen?
- Og hvordan ser trafikken egentlig ud – er der trængsel eller glider den normalt?

Trafikkortet rummer blandt andet information om:

- **Vintertjenesten.** Vejene får en isblå farve, hvis de er blevet sneryddet eller saltet. Man kan også se, om der er glatføre, eller om vejene er normalt farbare.
- **Den aktuelle trafik.** Kortet markerer med røde og gule trængselsstriber de strækninger, hvor der er tæt eller meget tæt trafik. Hvis ulykker medfører lange køer eller spærringer, vil det også fremgå.
- **Vejarbejder og andre hændelser.** Man kan få et overblik over alle vejarbejder og planlagte vejarbejder på ens rute. Man kan også tilmelde sig en mailservice, så man får besked, når der sker ændringer i de vejarbejder, man ønsker at holde sig orienteret om, eller hvis der i øvrigt sker særlige hændelser på vejnettet - for eksempel hvis Storebæltsbroen bliver lukket.
- **Forholdene for cyklister.** Kortet viser vintertilstanden på cykelstierne i en række byer, så man kan se, om ens lokale cykelsti er glat, og hvornår der sidst blev saltet.

Frihøjder og vægtgrænser er med på kortet

Som noget nyt rummer Vejdirektoratets nye elektroniske kort en række data med relevans for erhvervslivet. Ved nogle få klik kan man få besked om blandt andet frihøjder, vægtgrænser, modulvognstogsnettet og ruter for farligt gods.

- Vi ved, at de danske trafikanter efterspørger aktuel og brugbar trafikinformation, når de skal ud på vejene, og med vores nye Trafikkort håber vi at kunne opfylde deres ønske bedre end tidligere," siger Charlotte Vithen.

Kortet bygger på input fra en lang række kilder, blandt andet live-data af den aktuelle trafik, fra vejkameraer og fra informationer fra trafikanter, politi, redning, kommuner og entreprenører.

Kortet er ifølge Vejdirektoratet egnet til PC, tablet og mobil - og kan ses **her**:

V-Regering vil udnytte undtagelser i EU-regler

Erhvervs- og vækstminister Troels Lund Poulsen (V) fremhæver, at det er vigtigt, at Danmark ikke implementerer EU-regulering på en mere bebyrdende måde end de lande, Danmark og danske virksomheder konkurrerer med, da det hæmmer virksomhedernes konkurrenceevne til skade for vækst og arbejdspladser. V-Regeringen vil indføre fem principper for, hvordan nye EU-regler, som danske politikere har været med til at vedtage gennem EU's ministerråd og EU-Parlamentet, skal indarbejdes i dansk lovgivning

De fem principper er:

- Den nationale regulering bør som udgangspunkt ikke gå videre end minimumskravene i EU-reguleringen
- Danske virksomheder bør ikke stilles dårligere i den internationale konkurrence, hvorfor implementeringen ikke bør være mere byrdefuld end den forventede implementering i sammenlignelige EU-lande
- Flexibilitet og undtagelsesmuligheder i EU-reguleringen bør udnyttes
- I det omfang det er muligt og hensigtsmæssigt, bør EU-regulering implementeres gennem alternativer til regulering
- Byrdefuld EU-regulering bør træde i kraft senest muligt og under hensyntagen til de fælles ikrafttrædelsesdatoer

- De fem principper for implementeringen af EU-regulering vil bidrage til, at der ikke utilsigtet sker overimplementering. Det vil være til gavn for vores virksomheder, at de ikke bliver mødt med strengere regulering end deres konkurrenter i andre EU-lande, siger erhvervs- og vækstminister Troels Lund Poulsen (V).

Han påpeger, at de fem principper vil være styrende for EU-implementeringsudvalgets arbejde med overimplementering.

Han peger også på, at medlemskabet af EU er en stor fordel for Danmark og danske virksomheder. I den forbindelse fremfører han også, at det efter hans og V-Regeringens opfattelse er tid til et opgør med overimplementeringen af EU-regler.



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!

Folketinget vedtog forslag om grænsekontrol

Venstre og de øvrige partier i den blå side af Folketinget - Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Konservative - bakkede sammen med Socialdemokratiet op om V-Regeringens forslag til at åbne for midlertidig grænsekontrol

Med opbakningen kunne V-Regeringen få vedtaget sit forslag om grænsekontrol, der indebærer, at transportører - færgerederier, busoperatører og togselskaber kan blive pålagt at kontrollere, om passagerne har gyldig legitimation, inden de stiger ind i tog, busser eller om bord på færger

Danmarks Rederiforening, der som organisation for færgerederierne har særlig interesse i loven om grænsekontrol, peger på, at der under debatten i Folketingsdebatten ikke kom svar på en række uklarheder i det hastebehandlede lovforslag fra V-Regeringen:

Hvordan skal transportørerne løse opgave, der hidtil er blevet udført af myndighederne

Hvordan skal kontrollen i praksis gennemføres

Hvorledes sikres der lige behandling af de forskellige typer infrastruktur

Det bør der efter Bilfærgernes Rederiforening, der er en del af Danmarks Rederiforening, rettes op på i de kommende dages forhandlinger.

Den svenske regering fik flertal for id-kontrol

Den svenske S-Regering var ude før den danske med et forslag om ID-kontrol af passagerer i tog, busser og færger. I første omgang foreslog den svenske regering, at myndighederne skulle have mulighed for at lukke Øresundsbron for trafik. Men det forslag blev trukket tilbage. Torsdag inden jul vedtog den svenske Riksdag S-Regeringens forslag

Med vedtagelsen af forslaget kan de svenske myndigheder fra 4. januar kræve, at medarbejdere i busser, tog og på færger kontrollerer de rejsendes ID-papirer.

Der er ikke tale om permanent ID-kontrol, men om kontrol i særlige tilfælde og sammenhænge for at beskytte den nationale sikkerhed i Sverige.

- Det kommer til at tage længere tid at rejse mellem Danmark og Sverige, og til at betyde mindre turtæthed. Men det skal holdes op mod alternativet, som er en endnu sværere situation til foråret, end den vi havde i efteråret, siger den svenske justitsminister Morgan Johansson (S).

Målet med ID-kontrollen i særlige situationen er at mindske antallet af mennesker, der søger asyl i Sverige. Den nye lov vil gælde i tre år.

DI Transport kommenterer lovforslag om transportøransvar

Ikke mange mennesker eller medier havde hørt om transportøransvar, før den svenske regering for nogle uger siden stillede krav om, at færgerederier, busoperatører og togselskaber skulle kontrollere, om de rejsende var i besiddelse af gyldig ID-legitimation. DI Transports branchedirektør Michael Svane har skrevet en kommentar til den danske regerings forslag om at indføre transportøransvar

Michael Svane skriver:

Regeringer i en række lande, herunder Sverige, er på vej med nationale regler, der pålægger færge-, bus- og togselskaber at forestå kontrol af samtlige passagerer ved rejser mellem eksempelvis Danmark og Sverige. Danmark har i lyset heraf set sig nødsaget til også at gå den samme vej – eller i hvert fald forberede sig på, at man kan gøre det samme som i Sverige, når en krisesituation opstår.

Konsekvenserne af denne udvikling er uoverskuelige for de virksomheder, som sørger for trafikken mellem vore to lande. Vi kan ikke her og nu sætte kroner og øre på, hvad svensk grænsekontrol og transportøransvar vil betyde for danske virksomheder. Men, vi er helt på linje med statsministerens udsagn om, at svenskerne risikerer at sætte udviklingen i Øresundsregionen i stå, og at det kan koste arbejdspladser og vækst.

Der er mellem 12.000-15.000 mennesker, der pendler mellem Danmark og Sverige, og det er klart, at grænsekontrol vil betyde store forsinkelser, ligesom det vil svække lysten til at pendle. Det vil betyde, at virksomhederne – som i forvejen mangler arbejdskraft – vil få sværere ved at rekruttere i Øresundsregionen. En svensk grænsekontrol vil også have meget betydelige konsekvenser for Københavns Lufthavn, dels som arbejdsplads, dels som et nordeuropæisk trafikknudepunkt for luftfarten.

Det er ikke rimeligt på den måde at privatisere grænsekontrollen, så bus-, færge- og togselskaber bliver pålagt at tjekke alle deres passageres og risikerer at få store bøder, hvis en passager ikke har gyldigt visum eller andre rejseudokumenter. Det er en opgave, som ingen af de virksomheder er forberedt på eller har haft mulighed for tage højde for i den måde, de tilrettelægger arbejdet på.

Tysk politi siger nej til dansk ID-kontrol i Tyskland

ID-kontrol i Tyskland må kun udføres af tyske myndigheder. Det har det tyske forbundspoliti slået fast over for DR Radioavisen. Dermed kan eksempelvis DSB ikke forlange, at rejsende i et tog skal vise pas. Vil en rejsende ikke vise passet til en DSB-ansat, må DSB spørge det tyske politi, om det vil komme og foretage kontrollen

Ifølge DR's radioavis vil det tyske politi så vurdere, om det vil komme og tjekke den rejsendes ID-papirer. Det tyske forbundspoliti oplyser til Radioavisen, at de danske myndigheder kun vil kunne kræve ID-kontrollen ved indrejse til Danmark udført af eksempelvis togpersonale på dansk område - eksempelvis i Padborg eller lige på den danske side af grænsen.

En ny Færdselsstyrelse er på vej med ny direktør

Før Trafikstyrelsens tid, var der på landtransportområdet en styrelse, der hed Færdselsstyrelsen. Nu bliver der etableret en ny Færdselsstyrelse med hovedkontor i Ribe, der har 8.126 indbyggere ved den seneste opgørelse i 2015

Den nye Færdselsstyrelses direktør bliver 38-årige Stefan Søsted, der skal stå for opbygning af styrelsen i Ribe. Etableringen af en ny Færdselsstyrelse i Ribe er en del af V-Regeringens plan om udflytning af statslige arbejdspladser. Arbejdet med at opbygge Færdselsstyrelsen i Ribe er i fuld gang, og en vigtig milepæl er ansættelsen af den ny direktør Stefan Søsted, som kommer fra en stilling som vicedirektør i Sikkerhedsstyrelsen i Esbjerg.

Stefan Søsted starter i stillingen 1. februar 2016 - få dage inden Færdselsstyrelsen officielt slår dørene op i Amtsgården i Ribe.

- Jeg er meget tilfreds med, at etablering af den ny Færdselsstyrelse så hurtig tager form, og jeg har med glæde noteret mig den store interesse, der er for at søge job i den ny styrelse i Ribe, siger transport- og Bygningsminister Hans Christian Schmidt (V).

- Ansættelse af en ny direktør er et meget vigtigt skridt i opbygningen af en ny, slagkraftig og effektiv styrelse. Styrelsens helt centrale opgave er, at bidrage til sikkerhed i trafikken, og styrelsen er en vigtig medspiller, når vi taler om at understøtte de virksomheder, der arbejder indenfor vejtransport. Dermed kan Færdselsstyrelsen bidrage til vækst og beskæftigelse, siger ministeren.

Trafik- og Byggestyrelsens direktør Carsten Falk Hansen, der før trafikstyrelsens tid var direktør i den gamle Færdselsstyrelse, udtaler, at han er glad for at byde Stefan Søsted velkommen.

- Jeg føler mig sikker på, at vi med Stefan Søsted - så at sige - har fundet den helt rigtige mand bag rattet.

Stefan Søsted kommer til at spille en afgørende rolle med at opbygge og forankre den daglige drift af de opgaver, der flyttes fra Trafik- og Byggestyrelsen til Færdselsstyrelsen.

- Det er min klare overbevisning og forventning, at Stefan Søsted kan løfte de udfordringer, der kommer, siger Carsten Falk Hansen.

Stefan Søsted er uddannet jurist. Kandidat fra Aarhus universitet 2005. Bor til daglig i Silkeborg sammen med sin hustru og parrets fire børn.

Fakta om den nye Færdselsstyrelse

- Den nye Færdselsstyrelse er en del af Trafik- og Byggestyrelsen, som hører under Transport- og Bygningsministeriet
- Styrelsen arbejder med regulering og tilsyn på færdselsområdet. Den administrerer færdselslovens regler, udarbejder bekendtgørelser og vejledninger og behandler generelle og overordnede spørgsmål vedrørende de enkelte sagsområder
- Styrelsen har et tæt samarbejde med Rigspolitiet, politikredsene, Vejdirektoratet og Transport- og Bygningsministeriet samt transportbranchens organisationer
- Styrelsen skal flytte til Ribe og har ca. 70 medarbejdere

Nyt råd skal forbygge ulige konkurrencevilkår

V-Regeringen nedsætter et nyt råd - Implementeringsrådet - med administrerende direktør i Danske Advokater, Paul Mollerup som formand. Implementeringsrådet skal sammen med V-Regeringen arbejde for, at danske virksomheder ikke pålægges strengere krav end virksomheder i andre EU-lande

- Det er et stærkt hold, der skal rådgive regeringen om implementering af erhvervsrettet EU-regulering. Jeg forventer at få en række væsentlige og prioriterede forslag til områder af dansk lovgivning, som med fordel kan kigges efter i sømmene for at se, om vi er gået længere end andre EU-lande ved implementeringen af EU-regler, siger erhvervs- og vækstminister Troels Lund Poulsen (V).

Implementeringsrådet skal ligeledes pege på områder, hvor EU-Kommissionen barsler med ny regulering, og hvor der er behov for en tidlig varetagelse af danske interesser i Bruxelles. Derudover skal Implementeringsrådet også rådgive regeringen, når eksempelvis nye EU-direktiver skal skrives ind i dansk lov.

Paul Mollerup udpeges til formand for Implementeringsrådet, der derudover består af tre særligt sagkyndige medlemmer udpeget af erhvervs- og vækstministeren og 11 medlemmer indstillet af en række organisationer.

Paul Mollerup peger på, at det danske medlemskab af EU er en stor fordel for dansk erhvervsliv.

- Men det er vigtigt at sikre sig, at implementeringen af EU-regler sker på den for erhvervslivet mindst byrdefulde måde. Vi skal derfor både have fokus på overimplementering og på unødigt tung implementering i øvrigt. Og har andre lande fundet en smart måde at implementere på, skal vi tage ved lære af det, siger Paul Mollerup.

Implementeringsrådet består primært af erhvervsorganisationer, da de har konkret viden om, hvordan implementering af EU-regulering påvirker virksomhederne i dagligdagen.

Medlemmer af Implementeringsrådet

- Paul Mollerup (formand), adm. dir. i Danske Advokater og tidligere adm. dir. i Håndværksrådet. Medlem af Virksomhedsforum siden 2012.
- Lene Espersen (særligt sagkyndig), dir. i Danske Arkitektvirksomheder og tidligere minister.
- Poul Skytte Christoffersen (særligt sagkyndig), bestyrelsesformand i Tænketanken EUROPA og tidligere topembedsmand i udenrigsministeriet og i EU.
- Dorte Sindbjerg Martinsen (særligt sagkyndig), professor i statskundskab ved Københavns Universitet med forskningsmæssig interesse for bl.a. Danmarks implementering af EU-retsakter.
- Tine Roed, dir. i Dansk Industri

- Kasper Ernest, chef for EU og international afdeling i Dansk Erhverv
- Fleming Nør-Pedersen, dir. i Landbrug og Fødevarer
- Henriette Thuen, afdelingschef i Dansk Byggeri
- Frank Korsholm, afdelingschef i Håndværksrådet
- Jakob Ullegård, dir. i Rederiforeningen

- Lars Pram, dir. i Forbrugerrådet TÆNK
- Christian Sode Haslund, arbejdsmiljøchef i DA
- Nanna Højlund, næstformand i LO
- Per Bremer Rasmussen, dir. i Forsikring og Pension
- Ane Arnt Jensen, dir. i Realkreditrådet

Udenlandske busvognmænd har fået øje på danske moms-regler

De danske myndigheder stillede i juli sidste år danske og udenlandske busvognmænd lige, så alle busvognmænd skulle betale moms af den andel af deres kørsel, der blev udført i Danmark. Det har ifølge Danske Busvognmænd betydet, at udenlandske konkurrenter til danske busvognmænd er blevet mere opmærksomme på myndighedernes krav om, at udenlandske busser skal være momsregistreret, når de kører ind i Danmark

Ifølge tal fra Danske Busvognmænds medlemsblad, Busmagasinet, har de nye regler betydet et øget fokus på momsregistrering blandt udenlandske vognmænd. En gennemgang af registrerede udenlandske busvognmænd hos de danske momsagenturer viser, at antallet er steget fra 356 i 2013 til 502 i 2014. Antallet var i 2015 på 474 opgjort 5. oktober.

Steen Bundgaard mener, at tallene er et udtryk for, at de udenlandske busvognmænd er begyndt at tage de danske momsregler mere seriøst.

- Det er min vurdering, at de udenlandske selskaber er blevet mere opmærksomme på myndighedernes krav om, at udenlandske busser skal være momsregistreret, når de kører ind i Danmark, siger direktør i Danske Busvognmænd, Steen Bundgaard.

Han henviser til, at myndighederne i Tyskland gennem mange år har skabt et velfungerende momssystem, som gør, at meget få udenlandske busser undslipper at betale tysk moms.

Steen Bundgaard gør opmærksom på, at momsregistreringen ikke i sig selv sikrer, at de udenlandske og danske vognmænd konkurrencemæssigt er sidestillet i forhold til momsen.

- Én ting er, at de udenlandske vognmænd i højere grad er begyndt at registrere sig, som loven siger. Det er naturligvis lige så vigtigt, at myndighederne i Danmark følger op og sørger for, at de udenlandske vognmænd også får betalt den moms, de skylder, når de er tilbage i deres hjemland, hvad enten der er tale om transit-, cabotage- eller international kørsel.

Det var Danske Busvognmænd, der i 2014 fik skatteministeren i den daværende SR-Regering til at ligestille udenlandske og danske busvognmænds momsvilkår.



Uvidenhed kan koste efterbetaling af skatter og afgifter



Tre ud af fire danskere, der anvender bil i forbindelse med deres arbejde, kender ikke de økonomiske konsekvenser, hvis Skat konstaterer fejl og mangler med bilens kørebog. Det viser en ny undersøgelse foretaget af YouGov for virksomheden Abax, der leverer it-systemer til transportområdet - eksempelvis elektroniske kørebøger

Undersøgelsen sætter spot på, hvordan medarbejdersjusk og uvidenhed om kørebøger kan føre til efterbetaling af skatter og afgifter.

Hvis man eksempelvis kører en tur til byggemarkedet i arbejdsbilen, skal man huske at notere det i bilens kørebog. Det siger reglerne.

Men YouGov's undersøgelse for virksomheden Abax viser, at 75 procent af danskere, der bruger bil i deres arbejde, ikke er bekendt med konsekvenserne, hvis Skat konstaterer fejl og mangler med bilens kørebog.

Overraskelsen er derfor stor for mange, når Skat foretager razziaer, og mangelfulde kørebøger fører til efterbeskatning af afgift, moms og skat på bilen. Der er findes også flere fortilfælde, hvor efterbeskatningen ikke kun rammer den enkelte bil, men alle erhvervsbiler i virksomheden, hvis arbejdsgiveren ikke kan imødekomme Skat's efterspørgsel om dokumentation på de foretagne ture.

Det er ikke kun i Danmark, at uvidenheden er stor. I Norge og Sverige oplever Abax i øjeblikket en stor stigning inden for implementering af elektroniske kørebøger, der via gps automatiserer kørebogen, logger ruter, tid med mere, som kan fremvises til skattemyndighederne. Det sikrer ikke blot større tryghed for arbejdsgiveren, men frigiver også tid for den enkelte medarbejder, der ikke længere behøver at notere tid, sted og kilometertællerstatus, men i stedet kan koncentrere sig som sit egentlige arbejde.

Krav om chaufføruddannelsesbevis bliver udskudt

Transport- og bygningsministeren har besluttet at udskyde kravet om chaufføruddannelsesbevis til førere af ikke-erhvervmæssige busser, som modtager betaling for at føre bussen. Kravet vil først gælde fra 1. januar 2017

Udskydelsen skyldes, at det har vist sig, at de berørte skoler, institutioner med videre ikke havde tid nok til at indrette sig på de nye krav og sende deres ansatte på kursus, så kravene kunne opfyldes pr. 1. marts 2016.

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

Den danske transportminister ønsker sig klare og ordentlige køre- og hviletidsregler

Der er rum for forbedring af køre- og hviletidsreglerne. Det mener transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt (V). På et møde i EU's ministerråd for transportministrene fra EU-landene fremførte den danske transportminister sit synspunkt over for EU-Kommissionen

På rådsmødet drøftede EU's transportministre sociale aspekter på vejtransportens område. EU-Kommissionen ønskede at høre de enkelte medlemslandes syn på, om lovgivningen på området skal tydeliggøres for at få en ensartet fortolkning. Her tog den danske minister Hans Christian Schmidt ordet for at understrege nødvendigheden af klare og ordentlige køre- og hviletidsregler.

- Jeg er løbende i kontakt med den danske vejtransportbranche, og de fortæller mig, at både virksomhederne og chaufførerne finder reglerne for komplicerede, siger Hans Christian Schmidt.

Ministeren har for nylig haft fem dialogmøder med interesserede på landtransportområdet. Her har køre- og hviletidsregler været på dagsordenen ved flere møder. Ifølge den danske minister betyder reglerne, at virksomhederne har vanskeligt ved at rekruttere nye til branchen.

- Det anser jeg for at være et af de største problemer i branchen lige nu, siger Hans Christian Schmidt og fortsætter:

- Overordnet mener jeg, at vi alle vil have gavn af nogle klare regler. Virksomhederne og deres chauffører vil kunne bruge mindre tid på at administrere sig selv og mere tid på at drive forretning.

Chaufførvikarvirksomheder får lettet kravet om egenkapital

Trafik- og Byggestyrelsen nedsætter i en ny bekendtgørelse om bus- og godskørsel kravet til en virksomheds egenkapital ved etablering af en chaufførvikarvirksomhed til 150.000 kroner. Herudover præciseres det i godskørselsbekendtgørelsen, at en kopi af registreringsattest kan benyttes som anmeldelsesbevis

Nedsættelse af egenkapitalkravet til 150.000 kr. vil betyde, at danske vejtransportvirksomheder ikke længere skal opfylde yderligere krav til egenkapital for at blive godkendt som chaufførvikarvirksomhed udover de eksisterende krav for vejtransporttilladelser.

Udenlandske transportvirksomheder vil ligeledes kun skulle dokumentere en egenkapital på mindst 150.000 kroner. Dermed er danske og udenlandske chaufførvikarvirksomheder blevet ligestillet. Endelig er det blevet præciseret i godskørselsbekendtgørelsen, at en kopi af motorkøretøjets registreringsattest kan medbringes under kørslen og benyttes som dokumentation for, at motorkøretøjet eller vogntoget er anmeldt til firmakørsel.

Bekendtgørelsen træder i kraft pr. 1. januar 2016.

Flextrafik-leverandører i Nordjylland skal leve op til nye krav

Bestyrelsen i Nordjyllands Trafikselskab, NT, har godkendt, at der skal indføres arbejdsklausuler i NT's udbud af Flextrafik for at sikre ordnede forhold for chaufførerne. Helt konkret betyder det, at vognmænd, der udfører Flextrafik for NT, skal sikre at løn, arbejdstid og andre arbejdsvilkår er i overensstemmelse de mest repræsentative overenskomster, som gælder på hele det danske område

Indførelsen af arbejdsklausulen sker som konsekvens af, at Trafikstyrelsen tabte den såkaldte Notra-sag i Højesteret.

Trafikstyrelsen har tidligere kontrolleret, om vognmænd lever op til lovgivningen, således at løn- og arbejdsvilkår, følger de kollektive overenskomster. Trafikstyrelsen har hidtil fortolket lovgivningen således, at det er de repræsentative overenskomster, der er referencerammen i forhold til bestemmelserne i bus- og taxiloven.

Som konsekvens af højesteretsdommen har NT valgt at indføre arbejdsklausuler i det kommende udbud af Flextrafik.

- Den ideelle løsning ville være at ændre lovgivningen, således at alle vognmænd på det danske arbejdsmarked, skal leve op til fastsatte krav, for overhovedet at få lov til at udføre personbefordring i Danmark. Nu har vi selv taget sagen i egen hånd og sikret at vognmænd, der kører i Nordjylland og som kører for NT, skal sikre ordentlige løn- og arbejdsvilkår for deres medarbejdere, siger Thomas Kastrup-Larsen (S), der er bestyrelsesformand i NT og borgmester i Aalborg Kommune

Ændringen i NT's udbudsbetingelser er samstemmende med de krav, som Staten selv er underlagt. Statslige ordregivere er forpligtigede til at anvende arbejdsklausuler i alle kontraktforhold om bygge- og anlægsarbejder, fabrikation og udførelse eller ydelse af tjenester.

Arbejdsklausuler glæder busvognmændene

Bestyrelsen i trafikelskabet NT, der står for den kollektive bustrafik i Nordjylland, har besluttet, at flextrafikken fremadrettet skal indføre arbejdsklausuler efter samme model som Fynbus. Det glæder organisationen Danske Busvognmænd

- NT's beslutning er efter min mening et signal om, at der er brug for bedre sociale forhold i flextrafikken. Vi ved fra egne undersøgelser, at over 70 procent af de af vores medlemmer, der kører handicap- og specialkørsel, i høj grad betragter løndumping som et problem i flextrafikken. Så vi kan kun bakke op om NT's og Fynbus' tiltag på området og opfordre de resterende trafikelskaber til at gå samme vej, siger John Bergholdt, der er landsformand i Danske Busvognmænd.

Baggrunden for, at NT indfører arbejdsklausuler i flextrafikken, er, at Busloven ikke er blevet ændret siden Notra-dommen - og at det derfor stadig er muligt at aflønne chauffører i flextrafikken under niveauet for de landsdækkende overenskomster.

NT's arbejdsklausuler, der bliver indført efter samme model som Fynbus, indebærer, at entreprenøren forpligter sig til at sikre, at de ansatte har løn, arbejdstid og andre arbejdsvilkår, der ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for de landsdækkende overenskomster.

Ifølge klausulen er det entreprenøren, der skal kunne bevise, at han lever op til klausulerne. NT kan på forlangende kræve at se dokumentation i form af eksempelvis lønsedler, lønregnskaber, opholds- og arbejdstilladelser og ansættelsesbeviser. Overtrædelser af arbejdsklausulen og krav om dokumentation vil blive sanktioneret i form af tilbageholdelse af vederlag og bod og i grove tilfælde ophævelse af kontrakten.

NT vil i kontraktens løbetid løbende kunne foretage uanmeldte kontrolbesøg hos entreprenører og i biler og busser.

Movia gør Flextur mere fleksibel

Movia's bestyrelse accepterer nu, at kommunerne kan vælge mere fleksible takstmuligheder for kørselskonceptet Flextur. Det kan være dobbelt takst i byområder, hvor de offentligt støttede ture med Flextur konkurrerer hårdt med taxibranchen

Flextur er trafikselskaberne åbne dør-til-dør kørselstilbud, som mange steder i landet har erstattet busruter i de tyndt befolkede områder. Flextur er generelt tilbud til alle, og især i byområder er Flextur blevet en hård konkurrent til taxiselskaberne. En tur med Flextur koster nemlig kun ca. det halve af en taxitur.

Flere kommuner på Sjælland og de lokale taxiselskaber har i længere tid arbejdet for ændringer i Flextur-konceptet. Det skriver DR P4 Sjælland.

- Allerede før vores bestyrelsesmøde i går (10. december. red) havde Movia i samråd med kommunerne besluttet, at give mulighed for at hæve taksterne på Flextur til næste år, fortæller Movia's direktør Dorthe Nøhr til DR P4 Sjælland. Hun fortsætter:

- Det kommer til at blive gennemført langt de fleste steder, hvor kommunerne gerne vil have det.

Det bliver muligt for kommunerne at ændre takster fra midten af januar.





V-Regeringen vil sænke færgepriserne til øerne

V-Regeringen, der i de første måneder har været yderst tilbageholdende med at komme med konkrete udmeldinger om taksterne på færgebilletter til de danske øer, forslår nu, at der skal bevilliges 42 millioner i 2016 og 85 millioner i 2017 til at sænke priserne på færgebilletter. Det tidligere SR-Regering foreslog at bevillige 133 millioner kroner til formålet

Med forslaget, som Social- og Indenrigsministeriet, vil stille, lægger V-Regeringen op til at tage, hvad den selv betegner som "et væsentligt skridt" i retning af det såkaldte landevejsprincip - hvor det skal koste det samme at sejle med færge, som det ville koste at høre en tilsvarende strækning i bil.

Et fuldt "landevejsprincip" vil koste 281 millioner kroner.

V-Regeringens forslag om lavere færgetakster for passager og biler omfatter følgende øer:

Bornholm	Agersø	Bjørnø	Endelave
Læsø	Omø	Birkholm	Hjarnø
Samsø	Askø	Strynø	Venø
Fanø	Femø	Drejø	Anholt
Ærø	Fejø	Skarø	Tunø
Sejerø	Baagø	Hjortø	Fur
Nekselø	Avernakø	Aarø	Egholm
Orø	Lyø	Barsø	

Analyse:

Uber vil have magten over hverdagens mobilitet

Er Uber blot en app og dermed en informationstjeneste og dermed led i deløkonomiens fremmarch med teknologiens som fødselshjælper? Eller er Uber organiseret pirat-taxivirksomhed, som forsøger at undergrave lokal og national taxiregulering i hele verden og et forsøg på at tjene store penge på hverdagens transport?

Det lyder så uskyldigt at bestille en tur med en Uber-bil. Vi deler bare omkostningen, og chauffør og bil skulle alligevel den samme vej. Det er princippet i samkørsel, som er beslægtet med vennetjenester og nabohjælp. Nu tager vi bare teknologien til hjælp. Det er ligetil, og det taler til nutidens smartphone-brugere.

Ubers app demonstrerer, hvor nemt og kundefriendly det kan gøres. Og du kan som passagerer give chaufføren karakter fra én til fem stjerner. Allerede her er vi vej over i et halvprofessionelt koncept, for hvorfor skal chaufføren have karakter for sin præstation, hvis det hele bare er noget vi deler med hinanden.

Virkelighedens Uber-kørsel

Glansbilledet krakelerer hurtigt, når man får set lidt nærmere på Uber. Hvordan kunne det for eksempel lade sig gøre, at Ubers chauffører i New York i 2014 nedlagde arbejdet, hvis de bare er privatpersoner, der af lutter godhed åbner bildøren for andre? Og hvordan kan det være, at den pris en passager skal betale næsten altid ligger lige under den pris, som en taxa ville have kostet?

DR Nyheder har i de seneste dage sat et kritisk fokus på Ubers aktiviteter i København. Ubers danske organisation har oplyst, at der nu er omkring 1000 tilmeldte Uber-vogne i København, og de tilsammen har befordret 35.000 unikke passagerer over en måned. Det er 35 unikke passagerer pr. vogn på en måned – måske har nogle af dem kørt flere gange, nogle få sikkert mange gange. Hvis vi doubler op, har hver Uber-vogn kørt 70 ture på en måned – lidt over 2 ture i gennemsnit pr. dag.

Én af de Uber-chauffører, DR Nyheder har talt med, har "tjent" 350 kroner på 5 timer.

Ingen tror længere på, at Uber er samkørsel, for ingen tror på, at chaufføren selv ville have kørt turen. Og så er der kun én forklaring tilbage: Uber er pirat-taxi – endda velorganiseret pirat-taxi virksomhed. Det har Trafikstyrelsen også ment siden november 2014, hvor Uber startede i København. Efter 13 måneder er Københavns Politi kommet frem til samme opfattelse og er begyndt at notere de Uber-chauffører, de støder på.

Mest ubehagelig er måske Uber-organisationens konsekvente fedtspil og talen uden om, hvis man da overhovedet kan komme i snak med Uber. Den nye forklaring er, at Uber nu alligevel ikke er samkørsel men derimod en ren informationsvirksomhed, som ikke har noget at gøre med de konkrete vogne og chauffører.

Taxiloven

Imens kan taxivognmænd og taxichauffører bare se på, at kun meget få politikere og offentlige myndigheder vil gå i brechen for deres erhverv. Og taxibranchen synes i øvrigt ikke selv, at den nuværende regulering er alle tider løsning på nutidens udfordringer. De vil gerne kunne svinge lidt friere med armene – bare lidt. Det springende punkt er styringen af antallet af gadetaxier. Her har ingen opfundet den smarte og velfungerende løsning. Og transportforskerne interesseret sig heller ikke for taxikørsel, hverken herhjemme eller i udlandet.

Den gældende taxilov er der ikke rigtig nogen, der har lyst til at forsvare eller håndhæve i detaljer. Der skal mere konkurrence, råber Liberal Alliance, men hverken de eller andre har den helt rigtige idé til, hvordan det skal gøres.

Det er nemmere at kalde taxierhvervet for stok-konservativt end at foreslå velfungerende og fremtidsorienterede løsninger.

De dårlige erfaringer med taxiliberalisering fra specielt Sverige og Irland kalder ikke på efterligning. Et godt udgangspunkt kunne være begrebet "lige vilkår". Det betyder kvalifikationskrav til chaufføren, taxameter i vognen, passagerforsikring, miljøkrav til bilen og meget mere, hvis det er taxareguleringens normer, der skal gælde. Eller alternativt intet af dette, hvis det er Ubers normer, der skal gælde.

Der er det, der er valget.

Politikerne er uenige om Uber

Dansk Folkeparti og Socialdemokraterne er modstandere af at lovliggøre Uber, mens Liberal Alliance er for.

Hvordan vurderer politikerne Uber? Er det det 21. århundredes teknologiske fremskridt, der banker på døren, eller er det bevidst og udspekuleret udnyttelse af godtroende mennesker? DR Nyheder har spurgt nogle af partiernes transportordførere om dette.

Dansk Folkeparti har det klareste svar.

- Vi kommer ikke til at lovliggøre Uber, siger Kim Christiansen, som er partiets transportordfører, og fortsætter:
- Det, der foregår i Uber, er rendyrket pirattaxa og sort økonomi. Det er så ulovligt, som det kan blive.

Socialdemokraterne er på samme linje:

- Hvis det er sådan, at moderselskabet ligger i skattely, og hvis det er sådan, at de chauffører, der kører, ikke har de tilladelser, der skal til for at køre taxa, og der måske heller ikke bliver betalt skat af deres løn, så synes jeg ikke, det er noget, vi skal gøre lovligt, siger Rasmus Prehn, transportordfører for Socialdemokraterne.

Liberal Alliances erhvervsordfører, Joachim B. Olsen, ser til gengæld Uber som en positiv nyskabelse.

- Lige nu har vi med en branche at gøre, som er reguleret fra ende til anden, og det går i sidste ende ud over forbrugerne i form af dyrere priser og ringere service. Det er kun fint, at et koncept som Uber bringer konkurrence i branchen, siger han.

Transportministeren vil "se på" taxilovgivningen

Transportminister Hans Christian Schmidt tager godt imod henvendelsen fra fire erhvervsorganisationer om en modernisering af taxiloven. Foreløbig vil han sondere stemningen hos partiernes transportordførere

Magasinet Bus' nyhedsside - transportnyhederne.dk - omtalte for nylig henvendelsen fra fire erhvervsorganisationer Dansk Taxi Råd, Danske Busvognmænd, Dansk Erhverv og Dansk Industri med en anbefaling om at modernisere taxilovgivningen på grundlag af den udvalgsarbejde, som blev udført i 2013, men som aldrig er udmøntet i ny lovgivning. Det skriver DR Nyheder.

- Jeg vil nu tage en snak med ordførerne, og så skal vi overveje, hvordan der kan sættes en hensigtsmæssig proces i gang i forhold til at ændre reguleringen, skriver transportministeren via sin presseafdeling til DR Nyheder.
- Ét af de markante problemer for taxibranchen er konkurrencen fra amerikanske Uber, som selv ser sin virksomhed som informationsvirksomhed via deres taxa-appen, men som i taxibranchen og hos det officielle Danmark ses på or-

ganiseret pirattaxivirksomhed. DR Nyheder har de seneste dage se et kritisk fokus på Ubers voksende forretning i København. DR Nyheder har også spurgt Hans Christian Schmidt om en ny taxilove vil styrke eller svække Ubers position i Danmark.

- Uber kan jeg ikke udtale mig om, da virksomheden er meldt til politiet, skriver ministeren til DR Nyheder via sin presseafdeling.

IT-Branchen:

Virkeligheden er kørt fra taxiloven

Transportminister Hans Christian Schmidt (V) har meldt ud, at han vil se på taxiloven. IT-Branchen er godt tilfreds med, at ministeren vil se på taxi-loven, da den efter it-branchen er blevet overhalet af virkeligheden "...til stor gene for både eksisterende og nye spillere i byens gader"



IT-Branchen hilser derfor en revision af loven velkommen, og ser frem til at bidrage til et hurtigt arbejdende udvalg, der kan modernisere og fremtidssikre personbefordringen i Danmark.

- Tiden, hvor kommunalbestyrelser skal bestemme antallet af taxichauffører, hvad de må tage for en tur, og om visse geografiske steder skal betjenes anderledes end andre, er slut. Forbrugerne har for længst vænnet sig til den moderne verden med delebiler, samkørsel og andre innovative transportløsninger, og lovgivningen bør følge med, siger Birgitte Hass, der er administrerende direktør i IT-Branchen.

Birgitte Hass blev administrerende direktør i IT-Branchen 1. december sidste år. Hun kom fra en stilling som direktør for Forsikringens DataCenter og er cand.scient. i fysik, matematik og datalogi.

Ifølge IT-Branchens opfattelse er der behov for at droppe taxaområdets regulering og skabe en fri konkurrence, hvor der er klare rammer for alle - både nye som gamle spillere. Og hvor der både er mulighed for at drive forretning for fuldtidsansatte chauffører såvel som privatpersoner, der bruger ny teknologi til transportere andre privatpersoner fra A til B.

Forenkling så loven fungerer i fremtiden

IT-Branchen mener, at de mange nye samkørselsformer, der i disse år ser dagens lys, er en fordel for forbrugerne. Men der er ifølge IT-Branchen brug for en klar definition af, hvilke kriterier privatpersoner skal opfylde for at tilbyde andre privatpersoner samkørsel. Der er også brug for, at de chauffører, der som fuldtidsbeskæftigede vil køre taxi, kan gøre det, uden at være bundet stramt op på kun at kunne køre i et afgrænset geografisk område eller kun være tilknyttet ét kørselskontor.

- Siden 2008 har den danske telebranche investeret mere end 45 milliarder kroner i mobilteknologi, der i dag gør on-demand økonomi mulig. Taxilovgivning er lavet længe før, nogen kendte til en smartphone, og de muligheder den kan give forbrugerne. Der er derfor behov for en moderne og klar lovgivning, der fjerner tvivl og fortolkning af regler på gadeniveau, hvilket ingen er tjent med, siger Birgitte Hass.

Taxi-kørsel

Hun peger på, at der i dag er et kompliceret system, som ikke er åbent for nye forretningsmodeller. Fremover bør kørselskontorer eller digitale platforme efter IT-Branchens mening kunne få en universaltilladelse, der giver adgang til erhvervsmæssig personbefordring.

IT-Branchen understreger, at ministeren efter branchens mening bør give en arbejdsgruppe til opgave at beskrive, hvilke særlige og af hinanden adskilte krav, der skal gælde til gadgeture, holdepladsture og forudbestilling - og at ud-møntningen heraf, skal gives fri.

Klare regler der sikrer kunderne

IT-Branchen tager udgangspunkt i, at forbrugernes sikkerhed skal opretholdes med klare krav til chauffører, til bilerne og til forbrugerbeskyttelsen.

- Forbrugerbeskyttelsen er vigtig, og der skal derfor fortsat stilles krav til både prisgennemsigtighed, klageadgang og nem identifikation af biler og chauffører på området, siger Birgitte Hass.

Hun fremhæver, at der stadig skal stilles krav til eksempelvis chaufførernes uddannelse, vandelskrav og forsikringer, ligesom der også skal stilles krav til selve bilernes udstyr, miljøprofil og sikkerhed.

IT-Branchen, der repræsenterer en række af de nye spillere på markedet, ser frem til de fremtidige drøftelser, der skal sikre moderne og fælles spilleregler i en branche, der har potentialet til at vokse med nye jobmuligheder til følge.

Fra IT-Branchen lyder opfordringen derfor:

"Lad os få taxiloven tilbage på den hurtige vej mod vækst og fremtiden. Til glæde for erhvervets konkurrenceevne og innovationskraft - og til glæde for brugerne".

Undersøgelse viser begrænsede økonomiske muligheder

Deloitte har undersøgt økonomien i den danske taxibranche og udgivet en rapport, der viser et udsultet erhverv. I hovedstaden er der 175 kroner tilbage i aflønningsmulighed pr. time, de store og mellemstore byer er der 159 kroner pr. time og på landet er tallet 139 kroner pr. time

Med en overenskomstmæssig minimumsløn på 157 kroner i timen betyder det et overskud til vognmanden i hovedstaden på 18 kroner pr. time. Det samme har vognmanden på landet, mens vognmanden i de store og mellemstore byer har to kroner tilbage pr. kørt time.

- Det her sundhedstjek på taxibranchen viser, at taxibranchen ikke er en sektor, man skal sætte sine pensionskroner i. Indtjeningsituationen vidner om en branche, der ikke har noget at lægge til side eller nogen investeringskraft, siger Morten Hviid Pedersen, konsulent i Deloitte.

Rapporten har ikke taget højde for, at frikørselsordningen er blevet ophævet. Rapporten estimerer, at vognmændene tjener mellem 17.368 kroner og 32.325 kroner pr. frikørt taxi. Disse tal er med i udregningen af aflønningsmuligheden pr. time. Men taxierne kan ikke længere frikøres, og dermed er denne potentielle indtjeningsmulighed forsvundet, så ovennævnte regnestykket ser værre ud.

Taxi-erhvervet ønsker sig en ny lov

Dansk Taxi Råd ønskede i november Uber, der kalder sig selv en samkørselstjeneste, tillykke med ét-årsdagen i Danmark. I den anledning fremlagde Dansk Taxi Råd et forslag frem til en ny moderne taxilov, som sikrer ens konkurrencevilkår på persontransportområdet

Forslaget blev fremlagt i fællesskab med Dansk Industri, Danske Busvognmænd og Dansk Erhverv.

Dansk Taxi Råd betegner en moderne taxilov som en gave, som Uber selv har skrevet på ønskesedlen. Dansk Taxi Råd er dog i tvivl om, hvor den står på Ubers ønskeseddel. Dansk Taxi Råd tror, at Uber formentlig opfatter den som en såkaldt fornuftgave og placeret lidt længere nede på listen, hvor "cowboy-sættet til fortsat fri leg i det vilde vesten stadig står øverst".

Men en ny moderne taxilov er ifølge Dansk Taxi Råd åbenlyst en helt nødvendige gave, som sikrer forbrugerne og fællesskabet.

- Med 350 biler i København kan Uber ikke længere opføre sig som et lille uterligt barn. Et år i trodsalderen må være nok. Uber må tage ansvar for sin virksomhed og nu hjælper vi dem med dette forslag til en ny taxilov, hvor nye virksomheder får mulighed for at etablere sig på markedet for persontransport og hvor der er fokus på såvel forbrugerbeskyttelse som skatteindbetaling, der kommer fællesskabet til gode, siger Trine Wollenberg, der er direktør i Dansk Taxi Råd.

Udspillet til den ny moderne taxilov er en slags kontrolleret deregulering med fri etableringsret og fleksible maksimaltakster. Kvalifikationskravene fastholdes, mens de forskellige tilladelsestyper erstattes af en enkelt universaltilladelse, som organiseres i fleksible rammer i kørselskontorer, som også skal kunne drives i selskabsform.

- Det ligger lige til højrebænet for Uber at rette sig efter det her ny regelsæt, som frigiver markedet i en form, hvor forbrugerne er sikret en ordentlig betjening, hvor vi sikrer skatteindbetalinger og hvor der er et incitament til at drive taxi-forretning og stille sig til rådighed for kunderne døgnet rundt, siger Trine Wollenberg, der sammen med de øvrige organisationer har sendt et eksemplar af udspillet til transportministeren og Folketingets Transportudvalg.

Om Dansk Taxi Råd

Dansk Taxi Råd (DTR) er en landsdækkende erhvervs- og interesseorganisation for taxivognmænd i Danmark. Organisationen repræsenterer størstedelen af de danske taxier.

Dansk Taxi Råd tjener som erhvervspolitisk organ over for de offentlige myndigheder og er alene en erhvervs- og interesseorganisation. Det betyder, at man kan melde sig ind, uanset om man er medlem af en arbejdsgiverforening eller ej.

Dansk Taxi Råd fik sit navn og sin forretningsorden på et møde 19. januar 2000 og blev officielt vedtaget af medlemmerne på en ekstraordinær generalforsamling den 13. august 2003. Med dannelsen af Dansk Taxi Råd blev der skabt én organisation, der samlede de danske taxivognmænd.

Interesserede kan se organisationernes forslag til en ny taxilov **her**:

Advokater:

Uber kan blive et dyrt bekendtskab

Et lift hjem fra julefrokost eller en ekstra skilling på at udleje værelset i julen. Deleøkonomien er populær som aldrig før, men tjenester som Uber og Airbnb kan ende med at være dyre i skat, forsikringsrod og lægeregninger. Det siger advokaterne Berit Lenschow og Lars Emde Poulsen fra advokatkæden Advodan

Deletjenester som GoMore, Airbnb og Uber bliver mere og mere udbredte. En ny undersøgelse fra Nordea viser, at ni procent af danskerne deltog i deleøkonomien i første halvår af 2015. Det er en tredobling i forhold til hele 2014.

- Et lift gennem GoMore eller overnatning gennem Airbnb er som regel billigere end en togtur eller et hotelværelse. Men hvad der er sparet eller tjent, kan drukne i dyre regninger, hvis man ikke sørger for at tage sine forholdsregler, siger advokat Berit Lenschow fra Advodan.

- Internettet og deletjenesterne har gjort det utroligt nemt for os, men mange glemmer at tænke over, hvad der kan gå galt undervejs. Hvad sker der for eksempel, hvis ens GoMore-chauffør kører galt? Eller hvis ens lejlighed er helt ødelagt efter en udlejning til en tysk turist? Her kan man sikre sig mod ubehagelige, økonomiske overraskelser, hvis man gør sit forarbejde, siger hun videre.

Passagerens ansvar

Det første eksempel, som Berit Lenschow fremhæver, er lift gennem for eksempel Uber eller GoMore. Ender man eksempelvis med et piskesmæld efter en påkørsel, er det ikke sikkert, at man får dækket sine omkostninger til eventuel behandling.

- Hvis man har en ulykkesforsikring, vil den som regel gå ind og dække sådan noget som varigt mén. Men hvis man som passager har udvist uagtsomhed, for eksempel ved at køre med en synligt træt eller beruset chauffør, kan forsikringen vælge ikke at betale, påpeger Berit Lenschow og fortsætter:

- Uden ulykkesforsikring er det bilens ansvarsforsikring, der dækker. Og det kræver jo, at du som passager kan få fat i chaufføren bagefter og kender bilens registreringsnummer. Derudover har du som passager fuld bevisbyrde. Det vil sige, at hvis der ikke bliver tilkaldt politi og ambulance, eller hvis du ikke har umiddelbart mærkbare skader, skal du senere kunne bevise, at dine smerter i nakken skyldes uheldet.

Advokaten anbefaler derfor, at man sørger for at få alle relevante oplysninger fra chaufføren, hvis uheldet er ude. Også selvom man umiddelbart ikke kan mærke nogen smerter. Og så er det vigtigt at gå til læge inden for 72 timer efter uheldet - ellers står man dårligt i forhold til at bevise skaderne.

Fakta – husk dette, hvis du lejer eller udlejer:

- Ulykkesforsikring eller ansvarsforsikring dækker i tilfælde af biluheld. Du har som passager bevisbyrden, og du må ikke have handlet uagtsomt
- Oplys dit forsikringssselskab om, at du udlejer bolig eller bil
- Dine lejeindtægter er skattepligtige

Fakta om undersøgelse fra Nordea

- Undersøgelsen er gennemført af TNS Gallup i perioden 1.-9. september 2015
- Tallene er baseret på svar fra 1.157 respondenter i alderen 18-65 år
- I undersøgelsen er respondenterne blevet spurgt om deres deltagelse i deleøkonomien i det seneste halve år - for eksempel ved leje af eller deling med andre forbrugere

Taxi-kørsel

Lejer man sin lejlighed eller bil ud, er der også flere faktorer, man skal være opmærksom på, påpeger advokaterne.

- Din indboforsikring eller bilforsikring vil måske mene, at du er underforsikret og påfører den en for stor risiko ved at leje ud til andre - og så kan du risikere, at der ikke er dækning, hvis lejligheden er ødelagt. Du skal også være opmærksom på, at hvis din lejer tømmer boligen for værdi, så er der ingen dækning, fordi du i forsikringens øjne selv har lukket tyven ind. Endelig har Airbnb's værtsgaranti mange undtagelser i forhold til, hvad der dækkes gennem den forsikring, siger Berit Lenschow, der understreger, at man huske, at lejeindtægterne ikke er skattefrie.

- Hvis du udlejer dit værelse i kortere eller længere tid eller hele din bolig i en del af året, skal du dog ikke betale skat af den fulde indtægt. Du kan benytte enten et bundfradrag eller et regnskabsmæssigt fradrag - og du skal kun betale skat af det beløb, som overstiger det valgte fradrag. Udlejer du derimod din bil eller kører gennem Uber, skal du betale skat af den fulde indtægt, men kan trække udgifter fra til slitage og brændstof, siger advokat og skatteekspert Lars Emde Poulsen fra Advodan.

Taxi-formænd i København: Forældet lov forhindrer billigere taxier

Forbrugerne falder for Uber med det argument, at turene er billigere og de traditionelle taxier for dyre. For formand i Taxa 4x35 er der ingen tvivl om, at det er en forældet taxilov, der lige nu forhindrer taxierne i at konkurrere på pris

- Alle peger på prisen og spørger, hvorfor vi altid kører til maksimalprisen. Vi kan ikke andet. Hvis jeg beslutter, at sænke prisen i vores selskab med 10 procent og lover kunden en billigere tur, så får jeg et problem. Måske er der fem vogne, der ikke vil sænke prisen, men jeg skal dele turene lige ud og kan altså risikere at sende en kunde ud med en vogn, der ikke giver 10 procent – ergo kan det ikke lade sig gøre. Vi vil gerne, men vi behøver en ny lov, siger Palle Christensen, der er formand i Taxa 4x35, der har taxier i Hovedstaden og i Kolding.



Lignende strukturelle udfordringer findes eksempelvis i kundernes ønske om at kunne vælge en bestemt chauffør, som også er et argument forbrugerne benytter om Uber.

- Det er tosset, at vi ikke kan efterkomme kundernes ønske, hvis de har kørt med en bestemt chauffør og har fået en service, som de gerne vil have mere af. Men vi kan bare ikke gøre det i forhold til loven. Derfor har vi også brug for at få moderniseret taxiloven, så vi ikke sidder fast, siger Carsten Aastrup, der er direktør i Taxinord 4x48.

Taxivognmænd er bekymrede

Dansk Taxi Råd har hen over den seneste måned besøgt de forskellige regionerne og fremlagt organisationens forslag til en moderne taxilov. I Region Sjælland mener formand Ole Palsberg, at regionens taxi-vognmænd har taget godt mod forslaget, men erkender, at det er vanskeligt for medlemmerne

- De kan godt se, at vi må gøre noget. For det her erhverv går bare ned og ned. Men de synes også, det er svært at være med til en deregulering i en eller anden udstrækning, siger Ole Palsberg.

Også formand for Region Midtjylland, Richard Motzfeldt ser udfordringer efter møderne om en ny taxiliv i regionerne.

- Afstanden mellem Dansk Taxi Råd og medlemmerne virkede stor på mødet i vores region. Der var en god dialog og en stor spørgelyst og også kritiske røster omkring forslaget, men vi kan næsten ikke forvente andet, når man taler med så presset et folkefærd, som taxibranchen lige nu. Jeg vil opfordre til, at vi kigger fremad og ikke bagud, siger Richard Motzfeldt.

Dagen før folkeafstemningen om de danske forbehold på det retlige område i EU var Dansk Taxi Råd på Fyn. Også her var medlemmerne skeptiske omkring en ophævelse af antalsbegrænsningen. Det kommer ikke bag på regionens formand Tadzudin Kasami.

- Det er store forandringer, og vi skal også lytte til medlemmerne og diskutere med dem. Bestyrelsen tager alle input med tilbage i det videre arbejde, siger Tadzudin Kasami.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Politiet vil klippe nummerpladerne af Uber-chaufførers biler

I løbet af november har Københavns Politi sigtet tre personer for ulovligt at have udført erhvervsmæssig persontransport via web-tjenesten Uber. Politiet peger på, at de tre personer kørte i biler, der ikke var indregistreret til erhvervsmæssig persontransport, at de tre personer ikke var uddannet til at udføre erhvervsmæssig persontransport, og at der i et enkelt tilfælde ikke var tegnet forsikring

Københavns Politi, der ifølge dr.dk betegner Uber-chauffører som "pirater", advarer de tre chauffører og andre, der kører for Uber, om, at politiet i gentagelsestilfælde vil klippe nummerpladerne af bilerne. Og det er ikke noget, politiet behøver en retlig kendelse til.

Ifølge Københavns Politi's oplysninger til dr.dk risikerer Uber-chauffører at få en bøde på 5.000 kroner.

Ind til videre er der ikke udskrevet bøder til Uber-chauffører, da lovligheden af Uber-chaufførernes handlinger endnu ikke er afgjort af en domstol.

Det er politiet og anklagemyndighedens vurdering, at det er ulovligt at køre som Uber-chauffør.

- Det bliver op til en domstol at vurdere, om det er ulovligt eller ej, siger Søren Wiborg ifølge dr.dk.

Han peger på, at politiet følger taxilovens bestemmelser om, at biler, hvor chaufførerne udfører persontransport mod betaling, skal være indregistreret til erhvervsmæssig personbefordring. Hvis de ikke er det, opfatter politiet det som piratkørsel.

Overfaldsmænd fik hver otte års fængsel

På den første dag i december faldt der dom Frederiksberg Byret i sagen om drabet på en 65-årig taxichauffør, der sidste år blev overfaldet og tæsket på Herbergsvej i Brønshøj i en grad, så han efterfølgende døde af sine kvæstelser

Overfaldsmændene fik hver otte års fængsel, hvor dommeren erklærede, at der utvivlsomt var tale om vold af særlig rå karakter.

Analyse:

En fast Kattegatforbindelse vil koste 118 milliarder kroner

Transportministeriet har offentliggjort en strategisk analyse af en fast forbindelse mellem Jylland og Sjælland vis Samsø. Analysen viser, at en fast Kattegatforbindelse vil koste ca. 118 milliarder kroner og kræve et finansielt tilskud på omkring 50 milliarder kroner ud over egenfinansieringen fra brugere på 67 milliarder kroner

Den strategiske analyse af en fast Kattegatforbindelse er en del af de samlede strategiske analyser, der blev sat i gang som et led i "Aftale om en grøn transportpolitik" (Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance, Konservative, Socialdemokraterne, Radikale og SF) fra 2009, hvor regeringen var en VK-Regering.

Analysen belyser en fast forbindelse over Kattegat mellem Røsnæs på Sjælland via Samsø til Hov syd for Aarhus. Anlægsomkostningerne anslås at udgøre knap 118 milliarder kroner, hvoraf ca. 95 milliarder kroner går til kyst-til-kystforbindelsen og ca. 23 milliarder kroner går til landanlæg.

En fast Kattegatforbindelse vil medføre væsentlige rejsetidsforbedringer for billister og togpassagerer mellem særligt Sjælland og Jylland. Således vil eksempelvis en rejse mellem København og Aarhus kunne gennemføres på 58 minutter med tog og 2 timer og 20 minutter med bil.

Resultater fra de trafikale beregninger viser, at ca. 26.900 køretøjer og ca. 15.800 togpassagerer pr. hverdagsdøgn forventes at ville benytte en fast Kattegatforbindelse i 2030. Dette svarer til henholdsvis 12 millioner køretøjer og 5 millioner togpassagerer om året.

Den finansielle analyse viser, at en fast Kattegatforbindelse ved en tilbagebetalingstid på 40 år og samme takstniveau som Storebæltsforbindelsen vil kræve et finansielt tilskud på ca. 50 milliarder kroner. Det svarer til et gennemsnitligt årligt tilskud på 2,4 milliarder kroner fra åbningsåret. Dertil kommer færre indtægter på Storebæltsforbindelse på ca. 1,8 milliarder kroner årligt, idet 39 procent af vejtrafikken og 63 procent af togtrafikken på en fast Kattegatforbindelse forventes at komme fra Storebæltsforbindelsen.

Den finansielle analyse indeholder en række følsomhedsberegninger, hvor centrale parametre som anlægs- og fi-

Fakta om den faste Kattegatforbindelse i den strategiske analyse

Den faste Kattegatforbindelse, der indgår i den nye strategiske analyse, består af to broer. Én mellem Røsnæs og Samsø på 19 km og én mellem Samsø og Hov syd for Aarhus på 20 km. Til sammenligning er de to broanlæg på Storebæltsforbindelsen hver på knap 7 km.

På Samsø vil der skulle anlægges 7 km ny jernbane og en regionaltoystation samt 7 km motorvej inklusiv til- og frakørselsanlæg. På Sjælland omfatter landanlæggene en fuld udbygning af den nuværende rute 23 og en ny motorvejsstrækning på halvøen Røsnæs, samt anlæg af en ny dobbeltsporet højhastighedsbane fra Løjre til Røsnæs. I Østjylland består vejanlægget af to nye vejsstrækninger i form af en motorvej fra Hov til Høring sydvest for Aarhus samt en motorvej fra Hov til Horsens. For jernbanen anlægges en ny dobbeltsporet højhastighedsbane fra Hov til Hasselager syd for Aarhus.

Den faste forbindelse er i den strategiske analyse ikke dimensioneret til godstog, hvilket er med til at gøre forbindelsen billigere. Der er i analysen forudsat en realrente på 3 procent og en tilbagebetalingsperiode på 40 år.

Faste forbindelser

nansieringsomkostninger samt trafikudviklingen afviger fra forudsætningerne i hovedscenariet. Beregningerne viser, at en fast forbindelse fortsat vil kræve et finansielt tilskud i milliardklassen selv med en kombination af mere optimistiske forudsætninger om lavere anlægsomkostninger og en lavere realrente eller ved højere trafikvækst før og ved åbning af forbindelsen.

Transport- og bygningsministeren har i forlængelse af offentliggørelsen indkaldt den politiske kontaktgruppe bestående af regionsrådsformænd, KKR-formænd og formanden for Kattegatkomiteen til en drøftelse af indholdet af analysen i starten af det nye år.

Kattegatkomitéen:

Kattegatanalyse er baseret på fejlagtige trafiktal

- Vi havde en aftale med Transport- og Bygningsministeren om, at den politiske kontaktgruppe ville blive præsenteret for Kattegatanalysen, før den blev offentliggjort. Det er så ikke sket, og det er jeg godt ærgerlig over, siger formanden for Kattegatkomitéen, Jens Kampmann. Han fremhæver, at analysens hovedscenarie grundlæggende bygger på urealistisk lave antagelser om den fremtidige trafikvækst

Tallene er beregnet af den nyudviklede Landstrafikmodel. Der regnes med en trafikvækst på Kattegat på 1,2 procent årligt fra 2010 til 2030, og en vækst på 0,8 procent for personbiler og 1,1 procent for lastbiler efter åbningen i 2030.

Kattegatkomitéen peger på, at væksten på Storebælt i 2015 været på 4,7 procent, og den gennemsnitlige årlige vækst i årene fra 2003 til 2014 var på 2,9 procent på trods af de økonomiske kriseår. Tallene understøttes af tal fra Vejdirektoratet, hvor det fremgår, at trafikvæksten på motorveje i perioden 2004 til 2014 har været på 3,5 procent i gennemsnit om året.

Kattegatkomitéen peger på, at der primært er to håndtag at skrue på i sådan en analyse. Det er trafikvæksten og taksten. Her bruges der i analysen en lav trafikvækst.

- Vi har gang på gang påpeget over for Transportministeriet, at de trafiktal, som Landstrafikmodellen regner med, ikke kan genfindes i virkeligheden. Alligevel har man valgt at lægge dem til grund for beregningerne, og det er stærkt kritisabelt. I virkeligheden vil der være en meget større trafikvækst, end analysen regner med, siger Jens Kampmann.

I de finansielle beregninger er taksten på Kattegatforbindelsen sat til det samme som på Storebælt, og det giver relativt lavere indtægter i forhold størrelsen af en fast forbindelse over Kattegat.

- Når forbindelsen er dobbelt så lang som Storebæltsforbindelsen, vil det også være rimeligt, at taksten er højere. Det er min overbevisning, at Kattegatforbindelsen vil kunne finansieres ved brugerbetaling og uden statslig tilskud, siger Jens Kampmann.

Jens Kampmann siger videre, at han har erfaret, at transportministeren er bekymret for at sætte to kæmpe anlægsprojekter som Femern og Kattegat i gang samtidig.

- Hertil vil jeg sige, at det hele tiden har været vores mening, at Kattegat skulle bygges umiddelbart efter Femern - og ikke samtidig, siger Jens Kampmann.

Faste forbindelser

Han peger på, at det har vist sig, at Storebæltsforbindelsen giver samfundsøkonomiske gevinster på 379 milliarder kroner over 50 år. Noget tilsvarende vil efter hans opfattelse også gælde for en Kattegatforbindelse.

Regionsrådsformand i Region Midtjylland, Bent Hansen (S) finder, at arbejdet med Kattegatanalysen slet ikke er afsluttet endnu.

- I rapporten er der en række positive tilkendegivelser omkring de samfundsøkonomiske effekter. Det kalder på, at man laver egentlige samfundsøkonomiske beregninger. Regeringen har hidtil ved andre projekter lagt stor vægt på, at der er en positiv samfundsøkonomi, siger han og peger på, at forbindelsen vil være en væsentlig forudsætning for at skabe et sammenhængende Danmark med fælles arbejdskraftopland og større udveksling af viden og kompetencer mellem virksomheder, universiteter og institutioner.

- Det er uheldigt, hvis Folketinget lægger en fast Kattegatforbindelse i mølposen på baggrund af urealistiske trafiktal. Kattegatkomitéen vil fortsætte sit arbejde med at belyse de økonomiske og samfundsmæssige perspektiver ved en fast Kattegatforbindelse, siger Bent Hansen.

Transportministeren om en kattegatforbindelse: V-Regeringen påtænker ikke at gå videre med en fast Kattegatforbindelse

- Jeg er først og fremmest glad for, at det nu endelig er lykkedes at få færdiggjort analysen af en fast Kattegatforbindelse. Vi har længe haft behov for et fagligt grundlag til brug en afklaring af de videre perspektiver, siger transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt (V) i forbindelse med, at hans ministerium kunne offentliggøre en analyse af en fast forbindelse over Kattegat mellem Jylland og Sjælland via Samsø

- En fast Kattegatforbindelse er et meget stort projekt. Det vil også være et meget dyrt projekt til ca. 118 milliarder kroner. Til sammenligning vil de to broanlæg på en Kattegatforbindelse være ca. tre gange så lange som de to broanlæg på Storebæltsbroen, siger Hans Christian Schmidt.

Han forelagde på et møde i den grønne forligskreds med deltagelse af Radikale, Dansk Folkeparti, Venstre, Socialdemokraterne, SF og Liberal Alliance resultatet om et statsligt tilskudsbehov på 51 milliarder kroner for en fast Kattegatforbindelse.

- Ordførerne skal selvfølgelig have lov til at fordøje resultatet og nærlæse rapporten. Men V-Regeringen påtænker dog ikke at gå videre med en fast Kattegatforbindelse til 118 milliarder kroner, siger Hans Christian Schmidt.



Med grafitti-skrift er milepælen markeret. (Foto: Metroselskabet/Marie Hald)

Boremaskinerne er nået halvvejs

Godt 15 kilometer nye metrotunneler er klar under København. De store tunnelboremaskiner - Nora, Tria, Minerva og Eva - er nået halvvejs på deres arbejde med at bygge Cityringen. Første halvdel forbinder Vesterbro, Frederiksberg og Nørrebro. Når de fire boremaskiner er nået hele vejen rundt, har de boret omkring 30 kilometer tunnel, som forbinder Østerbro med Nørrebro, Frederiksberg, Vesterbro og Indre By

Efter at være nået halvvejs er de kommende metrostationer på Vesterbro, Frederiksberg og Nørrebro forbundet med en tunnel, og den første tunnelstrækning er bygget under Østerbro.

- Det er fascinerende at følge udviklingen på metrobyggeriet. Når man besøger byggepladserne og kommer ned i tunnelerne under byen, kan man tydeligt fornemme, at dette her byggeprojekt kommer til at få en kolossal betydning for mobiliteten i København. Det er også derfor, at der politisk er gjort meget for, at vi kan få koblet Nordhavn og Sydhavn på metrosystemet så hurtigt som muligt. Udbygningen af metroen bliver helt fantastisk for byens indbyggere og gæster, siger Københavns Overborgmester Frank Jensen.

Inden byggeriet af de 17 nye metrostationer tog fart, blev der fra 2009 omlagt forsyningsledninger (el, vand, kloak, tv, telefon med mere) samtidig med de arkæologiske udgravninger. Selve anlægsarbejdet blev indledt efter kontraktunderskrivelsen i 2011, og siden har store maskiner og kraner samt cirka 2.000 metroarbejdere arbejdet på at få alle de kommende metrostationer fuldt udgravet.

Tunnelboremaskinerne arbejder sig frem i undergrunden med 10-20 meter om dagen pr. maskine, og det forventes, at de har boret og bygget Cityringens godt 30 kilometer metrotunneler færdig i første halvår af 2017.

- Gennembruddet er en af de helt store milepæle for metroprojektet, som markerer, at vi er halvvejs med selve tunnelen. På Frederiksberg er vi gennem den del af projektet, som støjer mest, så vi kan næsten ikke vente på, at resten af hovedstaden bliver forbundet med Frederiksberg, siger Jørgen Glenthøj, der er borgmester i Frederiksberg Kommune.

Når Cityringen åbner vil man kunne komme til den fjerneste station på bare 12 minutter, og samtidig vil der blive skabt bedre sammenhæng i den kollektive transport med nye forbindelsesmuligheder mellem metro, regionaltog, S-tog og busser. Det vil betyde nye bevægelsesmønstre mellem bydelene.

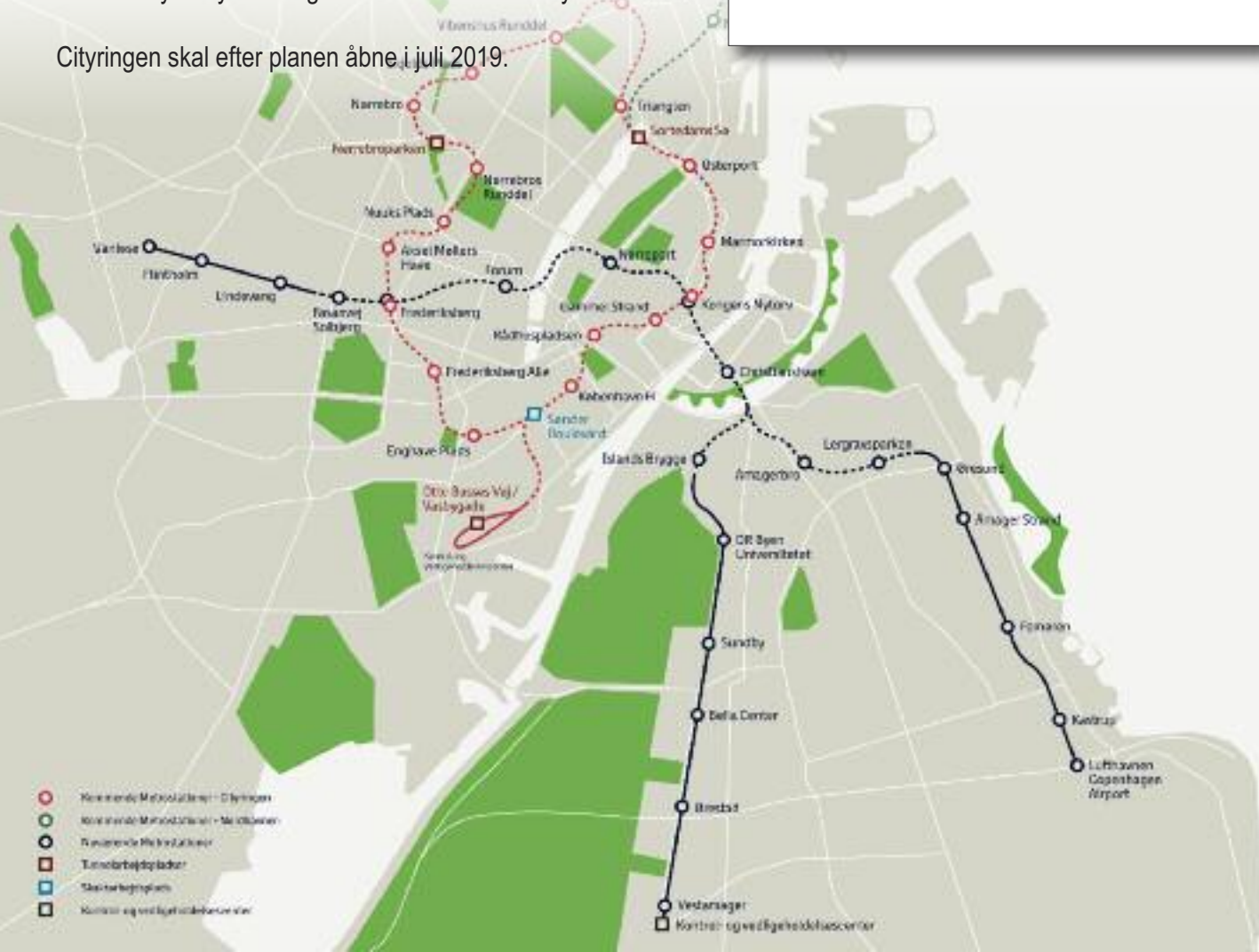
Cityringen skal efter planen åbne i juli 2019.

Om Cityringen

Cityringen kæder Østerbro sammen med Nørrebro, Frederiksberg, Vesterbro og Indre By. I alt anlægges der 17 nye stationer, og når linjen åbner juli 2019 forventes antallet af metropassagerer at blive mere end fordoblet i forhold til i dag (56 millioner passagerer i 2014, 130 millioner passagerer i 2025). Seks af de største stationer i Danmark vil blive metrostationer målt på antallet af passagerer.

Cityringen er det største anlægsprojekt i Danmark i disse år, og det største anlægsprojekt i hovedstaden siden Christian IV anlagde Christianshavn i 1600-tallet.

Østerport, den næste station som Nora når frem til, bliver et vigtigt trafikalt knudepunkt i den kollektive transport, når Cityringen åbner. Herfra vil man kunne skifte mellem metro, kystbane, øvrige regionaltoget, S-tog og busser, og Østerport blive dermed en af de største stationer i Danmark.





Aarhus Letbane tager form

Skinner er lagt, broer og tunneller er bygget, og letbanetogene tager form. Letbanens første afgang rykker nærmere, og i 2015 har der været fuld damp på forberedelserne. 2016 vil byde på flere flueben og nye faser i projektet. Blandt andet kommer det første letbanetog til Aarhus, og arbejdet med at gøre hele strækningen køreklar til 2017 fortsætter

Letbanen i Aarhus har hidtil mest gjort sig gældende i form af opgravede veje, nye skinner og høje master. I 2015 er letbanen for alvor blevet synlig for østjyderne. Arbejdet er på rette spor og vil også i 2016 følge en stram køreplan. Det skriver Aarhus Letbane i en jule- og nytårsstatus til alle, der gider lytte.

- 2015 har været et godt år for alle, som er involveret og interesseret i Danmarks første letbane. Enhver, der besøger området, kan se, at anlægsarbejdet skrider godt fremad. Samtidig har vi præsenteret et stilrent togdesign og fået sat navn på den koncern, der skal køre letbanen. Letbanen er i år blevet mere konkret for mange både i og uden for Østjylland, siger Claus Rehfeld Moshøj, direktør for Aarhus Letbane.

- I det kommende år vil vi afslutte mange af de anlægsprojekter, vi har i gang, og vi vil begynde arbejdet med at fjerne det nuværende spor langs med havnen, hvor der i stedet skal være to nye letbanespor. Desuden vil vi arbejde på at gøre strækningerne mod Grenaa og Odder køreklar til letbanen. Og så glæder jeg mig til, at vi i foråret får det første tog til byen, fortsætter han.

Det sker efter planen i 2016

- Flere strækninger bliver køreklare: I løbet af 2016 bliver anlægsarbejdet fra Nørreport til Lystrup via Randersvej afsluttet. Kort efter nytår vil arbejdet med at lægge skinner i krydsene på Nørrebrogade begynde.
- Letbanetog kommer til byen: Til foråret vil det første af de nye letbanetog ankomme til Aarhus. Toget skal bruges i de testkørsler, der allerede begynder i sommeren 2016.
- Der sættes strøm til banen: En gruppe teknikere fra Aarhus har i november 2015 deltaget i afprøvningen af den første af de omformerstationer, der skal sikre den rette spænding til letbanen. Nu går produktionen af de øvrige 28 omformerstationer i gang.
- Aarhus Nærbane lukker: Lukningen af Aarhus Nærbane er formentlig den fase af letbanebyggeriet, der vil få mest direkte indflydelse på flest borgeres hverdag. Nærbanen lukker helt ned fra 27. august 2016, hvorefter sporet langs med havnen skal graves op og erstattes af to nye letbanespor.

Allerede fra december 2015 og januar 2016 vil passagerer på Odderbanen og Grenaa-banen opleve aftenlukninger – og fra januar og marts 2016 også weekendlukninger. Det skyldes arbejdet med at ramme de fundamenter, som masterne til kørestrøm skal stå på.

Magasinet Bus

Torsdag 19. november til onsdag 16. december 2015 - nummer 11 - 3. årgang

Busvognmand fra Holstebro:

Vi forsøger at skabe gode rammer

Læs mere side 11 - 18

Trafikstyrer i Flextrafik:

Det er Anja, der tager telefonen

Læs mere side 56 - 58

Kunder kører Midttrafik
selskab 2015

Læs mere side 4

Aarhus og færre busser

Busser til sjællandsk

side 23

Sk-tysk rapport anbefaler investeringer

i jernbaner, broer og veje

Læs mere side 49

Danmark har fået en grøn køreplan for transportområdet

Læs mere side 29

Tunge gas- og dieslbiler er blevet sammenlignet

Læs mere side 33

Kære cyklister og fodgængere:

Det er mørkt

Læs mere side 39 - 42

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

HOLSTE
TURISTBU