

# Magasinet Bus

Torsdag 28. januar 2016 til onsdag 24. februar 2016 - nummer 1 - 4. årgang

Busvognmand:

## Vi er parate til at levere det ønskede

Læs mere side 10 - 13

Trafikselskab gør op med  
sort-hvid tænkning

Læs mere side 44

Uber kører uden om  
indberetningspligt

Læs mere side 49

Dækproducent lancerer  
digital dækkontrol

Læs mere side 30

Færre virksomheder udfører  
buskørsel

Læs mere side 18

57 nye cykelbokse skal  
forebygge højresvingsulykker

Læs mere side 36

Rapport viser kønsforskelle i tra-  
fikken

Læs mere side 38

170.000 køretøjer er  
løse på tråden

Læs mere side 26

Ni virksomheder kan vinde  
Danish Coach Award 2016

Læs mere side 22

Chauffør-fagforening:

## Chauffører bliver aflønnet forkert

Læs mere side 44

Vi er villige til at indgå

en tillægsaftale

Læs mere side 45

Arbejdsgivere har fået en

frist på tre uger

Læs mere side 44





# Konkurrence uden ynk

Intet er så ynkeligt som en bus- eller taxioperatør, der piber over et tabt udbud. Det gælder uanset om emnet er kollektiv trafik, turistkørsel eller specialkørsel.

Her på Magasinet Bus smitter det af: Vi skriver som regel hellere om vinderne end om taberne.

En skarp konkurrence er et generelt vilkår i busbranchen. Konkurrencen om kontraktkørsel af enhver art er vigtigt for alle typer busselskaber. Det er her de store arbejdsopgaver fordeles. Det er også her, de største risici findes. For udbudssystemet rummer et kraftigt element af tilfældighed. Det er ikke godt nok at være god, man skal være den bedste.

Konkurrencen udfordrer hele tiden rollefordelingen i busbranchen - med store forskelle mellem de forskellige kørselstyper. På turistkørselsområdet er der en markant tendens til opdeling af markedet i rejsearrangører, hovedleverandører og underleverandører. Denne tendens har reddet mange små turistbusselskaber og giver hele tiden plads til nye. I turistmarkedet er høj kvalitet uomgængeligt.

I kollektiv trafik har udbudssystemet gennem 25 år udviklet sig fra hård priskonkurrence til en mere afbalanceret pris-kvalitetsmodel. Brugen af udbudskonceptet "udbud efter forhandling" har igen sat kvaliteten og kreativiteten i højsædet. Samtidig er kontraktperioderne markant forlænget - helt op til 12 år, hvis operatøren leverer den ønskede kvalitet. Det er store kontrakter - det kræver veltrænede finansielle muskler at indsætte op til 100 nye og nyere busser i et hug. Læs i denne udgave om Anchersen Rute og om Tide Bus Danmark, som begge har vundet nye store kontrakter med lang løbetid, og hvor kvalitet er i højsædet.

Samtidig er der i kollektiv bustrafik mange steder et stabilt og velfungerende marked for mindre kontrakter på lokalruter, skolekørsel, udbudt af trafikselskaber eller kommuner. På specialkørselsområdet er det tydeligt, at udbudsmarkedet ikke har nået den samme modenhed. Flextrafik udbydes stadig på ét- og toårige kontrakter, hvor operatørerne knap kan nå at vise sig fra deres bedste side, før næste udbud er i gang. Her er konsolideringsprocesserne i fuld gang - og i voldsom konflikt med den gældende taxilovgivning.

Nu ser det ud til at der omsider sættes en prop i muligheden for unfair konkurrence på markedet for OST-vogne, når overenskomstparagrafferne moderniseres i lovene for godskørsel, buskørsel og taxikørsel. Men taxiområdet har en indbygget konflikt mellem ønsket om konkurrence og udbudssystemet på specialkørselsområdet og taxilovens mange geografiske og forretningsmæssige bindinger.

En busvognmand skal i dag kunne tåle både at vinde og tabe et eller flere udbud. Vi skriver gerne om begge dele - uden ynk.

Jesper Christensen - 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.*

# By møder land. Pris møder performance.

Mercedes-Benz Intouro.

Den ideelle løsning til landevejsrejser: den multifunktionelle Intouro. Lavt brændstofforbrug og lav indkøbspris gør Intouro til en god investering. Den gode komfort og karakteristiske design gør den til en ægte Mercedes-Benz.



Mercedes-Benz - Et mærke fra Daimler AG



**Mercedes-Benz**  
The standard for buses.



## Trafikselskab gør op med sort-hvid tænkning

Enten eller.... Sådan lyder overskriften, når trafikselskabet NT tirsdag lancerer en ny forretningsplan, som skal udfordre sort-hvid vanetænkning og bane vej for at tænke mobilitet i nye baner

Trafikselskabet forventer, at der både vil være begejstring og forundring at spore blandt publikum, når NT lægger den nye forretningsplan frem. Den udfordrer ifølge selskabet en sort-hvid vanetænkning og sigter efter et nyt mobilitets-ideal, hvor busser, tog og flextrafik får følgeskab af nye transportformer, nye partnerskaber og nye måder at gøre tingene på.

NT har som udgangspunkt et mål om at skabe god mobilitet for borgerne i Nordjylland. Både dem, der bor i byen, og dem, der bor ude på landet. NT mener, at den tid er forbi, hvor man enten sværger til bussen eller til bilen. I dag er det et spørgsmål om "både og". Nogle gange er privatbilen det mest oplagte valg, nogle gange kører man sammen med andre, og nogle gange er det toget, bussen eller flexturen, som matcher transportbehovet bedst.

Kunderne bliver mere og mere "mobilister", som ikke føler sig låst til den ene eller anden transport form. De søger de transportløsninger - private som offentlige - der passer bedst til lejligheden.

### Både og...

I forbindelse med præsentationen af den nye forretningsplan peger NT på, at virksomheder og hele brancher gang på gang bliver overhalet af den teknologiske udvikling. Et fænomen, som i fagsprog kaldes "disruption". I transportsektoren er det trends som deleøkonomi og udbredelsen af smartphones, som udfordrer branchen til at forny sig. I stedet for at se disse trends som en trussel, er det NT's ambition at stå i spidsen for projekter, hvor disse kræfter udnyttes til fordel for mobiliteten i Nordjylland.

Et af projekterne på NT's tegnebræt i 2016 er udviklingen af en nordjysk version af Rejseplanen, som ud over den kollektive trafik også skal favne private transporttilbud, som for eksempel taxi'er, delebiler og samkørselsordninger. God mobilitet er at vise alle tænkelige rejsekombinationer i en nordjysk rejseplan app. Derefter er det op til kunderne at vælge den rejse, der matcher deres behov.

Ifølge Thomas Kastrup-Larsen, der er formand for NT's bestyrelse og borgmester i Aalborg Kommune, vil NT's primære opgave stadig være at udvikle og sikre kvaliteten af de traditionelle offentlige transporttilbud som bus, tog og flextrafik.

- Vi er dog nødt til at bevæge os væk fra "enten eller tankegangen" og følge med udviklingen. Med denne forretningsplan rækker vi hånden frem og inviterer til samarbejde med udbydere af private transporttilbud, som i den grad også er med til at gøre nordjyderne mobile. "Både og" vil være vores tilgang fremadrettet, da vi tror på at samarbejde mellem den private og offentlige sektor, kan skabe endnu bedre betingelser for mobiliteten i Nordjylland, siger Thomas Kastrup-Larsen.





## Kollektiv trafik i yderområderne kan få tilskud til forbedring

Hvert år kan kommuner søge om tilskud til projekter, der skal forbedre den kollektive trafik i yderområderne. Tilskuddene kommer fra "pulje til forbedring af kollektiv trafik i yderområder". Hvis man ønsker at søge om tilskud fra puljen i 2016, er ansøgningsfristen 1. februar

Formålet med puljen er at forbedre de kollektive tilbud for passagererne i tyndt befolkede områder. Ansøgningskriterierne for puljen er:

- Udvikling af nye ruter, herunder driftstøtte i op til 2 år, samt opstartsomkostninger
- Investeringer i infrastruktur der understøtter konkrete tiltag med forbedringer af kørselstilbuddet, enten udvikling af nye ruter eller forbedringer af eksisterende ruter, således at det samlet bidrager til at gøre den kollektive trafik i yderområderne bedre
- Forbedring og indretning af skole- og uddannelsesbusser
- Anskaffelse af landsbybusser – forudsat at ejerskabet er kommunalt
- Transport i forbindelse med småøer og andre øer uden fast forbindelse
- Innovative tiltag der understøtter samkørsel/delebiler/landsbybusser, herunder bevilling af minibus/landsbybus til landdistrikt

Der er afsat 53,1 millioner kroner til puljen i 2016. Der er forudsat en medfinansiering af projekterne på 50 procent. Medfinansieringen omfatter det samlede projekt, herunder forundersøgelser og projektering.

Som noget nyt skal ansøgningen sendes via den elektroniske ansøgningsblanket, som findes på [www.tbst.dk](http://www.tbst.dk). Man kan bruge en Nem Id-medarbejdersignatur til Login for at benytte den elektroniske ansøgningsblanket.

Interesserede kan læse mere om puljen **her**:

## Midttrafik vil høre aarhusianernes mening om en ny kollektiv trafikplan

Når Letbanen kører ud i Aarhus i 2017, får byen en ny kollektiv trafikplan, da den eksisterende kollektive trafik skal justeres til de nye forhold. Fra 25. januar og frem til 28. februar er planen lagt ud i offentlig høring på trafiksekskabets Midttrafik's web-side [midttrafik.dk](http://midttrafik.dk). Her er det muligt at kommentere nye buslinjer og det kollektive trafiktilbud i de enkelte lokalområder. Det er også muligt at give sin mening til kende via mail eller brevpost

Den nye trafikplan for den kollektive trafik i Aarhus skal forene letbanen, bybusser, regionale busser og flextrafik i et samlet trafiktilbud, hvor ressourcerne til kollektiv trafik udnyttes bedst muligt.

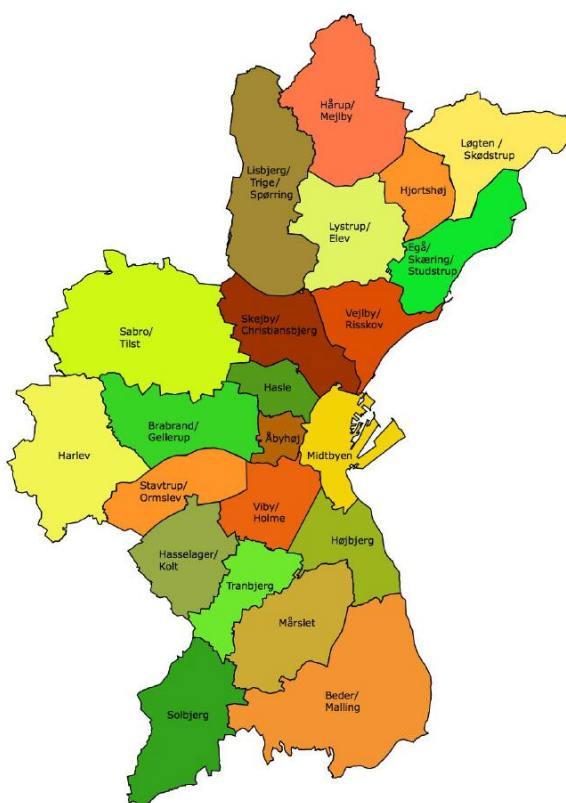
Hvad oplægget til kollektiv trafikplan 2017 indeholder, og hvad det får af konsekvenser for det enkelte lokalområde og for den enkelte borger, kan man læse om på web-siden [midttrafik.dk](http://midttrafik.dk). Her er det blandt andet muligt at se, hvor og hvor ofte de enkelte buslinjer kører. Man kan komme med sine kommentarer til enten de nye buslinjer eller på det samlede forslag til kollektiv trafik i et lokalområde. De konkrete forslag til køreplaner udarbejdes først, når der er truffet politisk beslutning om trafikplanen efter høringen.

Høringen afholdes fra 25. januar klokken 12.00 til 28. februar. Borgere, der ikke har adgang til internettet, kan se materialet på byens biblioteker eller Borgerservice. Det er muligt at indsende kommentarer på [midttrafik.dk](http://midttrafik.dk), pr. mail til [midttrafik@midttrafik.dk](mailto:midttrafik@midttrafik.dk) eller med brevpost til Midttrafik, der har adresse på Søren Nymarks Vej i Højbjerg.

Midttrafik vil efter høringen gennemgå alle de indkomne høringssvar for at sikre, at der bliver udarbejdet en robust trafikplan inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed.

- Borgernes kommentarer har stor betydning for udformningen af den endelige kollektive trafikplan 2017. Vi kan ikke indfri alle de indkomne ønsker, men der kan være gode ideer og forhold, som vi har overset i arbejdet med trafikplanen. Her kan borgernes input være meget værdifulde, påpeger Ole Sørensen, der er gruppeleder for Planlægning og Udvikling hos Midttrafik.

Kollektiv trafikplan 2017 vil ikke ændre ikke busnettet i Aarhus så radikalt, som det var tilfældet tilbage i 2011, hvor hele bybusnettet blev lagt om, og A-busserne blev indført. Der vil være linjer, hvor der ikke foretages ændringer, mens andre buslinjer bliver justeret, så der tages højde for letbanen.





# Kollektiv trafik

Midttrafik har med den nye kollektive trafikplan reduceret regional- og bybustrafikken med i alt 80.000 køreplantimer årligt. Det svarer til den reduktion af bustrafikken, som Aarhus Kommune og Region Midtjylland har fastlagt for at overholde den samlede økonomiske ramme i forbindelse med indførelse af letbanen.

Den endelige kollektive trafikplan for Aarhus 2017 forventes vedtaget i løbet af den kommende sommer.

Interesserede kan klikke sig ind til høring om kollektiv trafikplan 2017 [her](#):

Se hele forslaget til kollektiv trafikplan 2017 - klik [her](#):

---

## Tide Bus skal køre regionalbusser på Fyn og Langeland

Tide Bus Danmark A/S har mandag eftermiddag underskrevet kontrakten på de næste års regionale buskørsel på Fyn og Langeland. Passagererne vil med kontrakten opleve nye og mere miljøvenlige busser fra 17. oktober, når kontrakten starter

Kontrakten mellem Tide Bus Danmark A/S og FynBus, der blev underskrevet af direktør Flemming Jensen fra Tide Bus og FynBus' direktør Carsten Hyldborg er potentielt på 2,5 milliarder kroner. Kontrakten løber indtil december 2024, men kan forlænges med to gange to år, hvis FynBus ønsker det.

Kontrakten omfatter fra starten 100 busser, men vil fra august 2018 udvides med 16 busser, da en del af den regionale kørsel, der i dag udføres under andre kontrakter, bliver en del af den samlede regionale kontrakt. Det drejer sig om kontrakter om buskørsel på Langeland og i Assens.

De nye busser vil alle være dieselbusser, der lever op til Euro 6-norm, som betyder en markant reduktion af NOX og partikler i udstødningen.

Kontrakten indeholder desuden optioner på yderligere 18 busser.

Hvis hele kontraktperioden med alle optioner, inklusiv to gange to års forlængelse, udnyttes, vil den samlede kontraktsum være på 2.490.000.000 kroner.

Tide Bus er i dag kendt på Fyn, da de indtil 13. december sidste år stod for bybuskørslen i Odense. Tide Bus kører desuden de lokale ruter i Middelfart, Assens og Faaborg-Midtfyn Kommune.

Tide Bus Danmark A/S overtager kontrakten fra Arriva Danmark A/S, der udfører den regionale buskørsel i dag.



# SCANIA INTERLINK EN FORSTADS-/BY-/LUFTHAVNS-/SH



## **Specialdesignet til at kunne det hele**

Hvor lange distancer har du behov for at køre? Skal du forbinde forstæder, byer eller lande med hinanden – eller er dit behov et sted midt imellem? Har du behov for en specialiseret bus til et bestemt formål eller en bus, som kan det hele?

Så er løsningen Scania Interlink. Det er en modelrække helt uden sidestykke. Det er en forstads-/by-/lufthavns-/shuttle-/intercity-/ekspresbus. Og vigtigst af alt er, at man ikke skal gå på kompromis med noget, fordi alt kan lade sig gøre.

Scania Interlink er en bus, hvor kvaliteten er i top, og med en intelligent konstruktion. Den udnytter pladsen i kabinen bedst muligt, så der opnås en af de bedste passager- og bagagerums-kapaciteter i klassen. Og vigtigst af alt, så opnås dette, uden at gå på kompromis med passagerernes komfort. Og fordi Interlink er designet og bygget 100 % af Scania, ved du, at den lever op

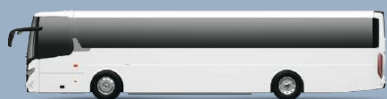
til de højeste sikkerhedsstandarder. Du ved også, at du har vores fulde støtte til alt lige fra service og vedligeholdelse til reservedele og reparationer.

## **Lavere brændstofforbrug og færre emissioner**

Og selvfølgelig kan du skræddersy den, lige som du har lyst til – med forskellige højder, kabineindretninger og det bredeste udvalg af brændstofmuligheder på markedet. En del af Scanias miljømæssige engagement er at hjælpe med til at reducere afhængigheden af fossile brændstoffer ved at tilbyde motorer til alle kommercielt tilgængelige biobrændstoftyper. Uanset brændstoffypen, så er et lavere brændstofforbrug den bedste måde at reducere emissionerne på. Vores Euro 6-motorer er markedsførende, hvad angår energieffektivitet. Resultatet er et lavere brændstofforbrug og færre emissioner. Og når man kombinerer lavt brændstofforbrug med høj driftssikkerhed, er resultatet fremragende samlede driftsomkostninger.

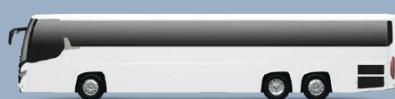


# SMÅ- / INTERCITY- / EKSPRESBUS



## Scania Interlink LD

Den nye Scania Interlink LD er perfekt til almindelig rutekørsel på korte afstande. Den kombinerer en superb storbydræthed med høj passagerkomfort. Selv om det er den mest kompakte af busserne i Scania Interlink-modelrækken, er der imponerende god plads i kabinen og en ligeledes imponerende lofthøjde. Scania Interlink LD fås i versioner til diesel, biodiesel, biogas og bioethanol.



## Scania Interlink MD

Scania Interlink MD er udviklet til at være den ultimative alsidige bus til rutekørsel på mellemlange distancer og til lejlighedsvis drift på lange distancer. Du kan nemt forbedre driftsradiusen ved at tilføje udstyr som fx et toilet, luksussæder og aircondition. Scania Interlink MD fås i versioner til diesel og biodiesel.

SCANIA  
1891 - 2016  
**125 YEARS**



**SCANIA**



## 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 auto-matgearkasser 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 ind-rettet plads til kørestole i højre siden af busserne.





## Fokus på kvalitet førte frem til kontrakter

- Kollektiv trafik er en svær størrelse, hvis man ikke har styr på alle delene, siger Poul Anchersen til Magasinet Bus i forbindelse med, at busoperatøren i december sidste år kørte ud på Movia's Linie 4A med 33 nye Mercedes-Benz-busser leveret af EvoBus i Køge

### Af Jesper Christensen

Fra kørslen blev udbudt, til kontrakten kom i hus, var tilbudsgiverne gennem en langt forløb, hvor de hver i sær arbejdede på at køre ind som den operatør, som Movia ville vælge ud fra de givne kriterier. Poul Anchersen fortæller til Magasinet Bus, at han flere gange i forløbet kunne konstatere, at Anchersen som busoperatør var bagud.

Derfor blev pennen spidset og erfaringerne fra et tidligere vundet udbud gennemgået for at få klarlagt, om der på den baggrund kunne ændres på tilbuddet, så Anchersen kunne komme med i front og gerne forrest.



Poul Anchersen fortæller til Magasinet Bus, at han og virksomheden siden den første Movia-kontrakt blev indgået har haft fokus på at levere den ønskede kvalitet og gerne mere til. Udgangspunktet for at fokusere på kvalitet var den gang, at Anchersen måtte kunne gøre det bedre - end bare at overholde køreplanen fra A til B.

Ved at fokusere på kvalitet, som ud over at køre efter planen eksempelvis omfatter kundebetjening, kørestil og arbejdsmiljø, har Anchersen som busoperatør scoret højt.

- Vi leverer mere end det, vi har forpligtet os til, siger han og fortsætter:

- Og vi ved, at vi kan præstere højt.

Derfor traf Poul Anchersen i samråd med sine nærmeste beslutningen om, at skærpe det endelige tilbud på kørslen på Linie 4A så meget, at Movia valgte Anchersen som operatør med 33 nye busser.

Han er ikke i tvivl om, at Anchersen kan levere den ønskede kvalitet og endda mere i den første periode af kontrakten, der løber seks år. Efter seks år er der mulighed for at forlænge den i tre gage to år til i alt 12 år.

- Risikoen er, at vi ikke vil få forlænget kontrakten efter de seks første år, forklarer Poul Anchersen, der er den helt centrale figur i selskabet.

### Synlig ledelse er vigtig

- Jeg fylder meget i den her butik, siger Poul Anchersen ligeud, da snakken falder på, hvordan han styrer selskabet gennem den daglige trafik og frem gennem udbudsrunder, til en kontrakt forhåbentlig kommer til at ligge hos busselskabet på Jernholmen i Hvidovre.

# Kollektiv trafik



Poul Ankersen forklarer, at man i virksomheden på Jernholmen eksempelvis siger god morgen til hinanden som en del af firmaets DNA. Han lægger vægt på at være med rundt omkring på kontorer, på værkstedet, på pladsen og hvor medarbejderne ellers befinder sig.

- Det er synlig ledelse, bemærker han.

## **Tekniske erfaringer spiller med**

Som busvognmand og indkøber af det rullende materiel kan han bruge af sin tekniske erfaring som uddannet busmekanikker hos Ringsted Karrosserifabrik.

Det var faktisk her, fundamentet til kontakterne til EvoBus i Køge blev lagt. EvoBus har gennem årene leveret en række busser med stjerner på fronten til Ankersen ApS.

Poul Ankersen kan se tilbage i arkiverne over brændstofforbruget, at Mercedes-busserne fra EvoBus ligger i toppen, når det gælder god brændstoføkonomi. Det spiller også ind, når der skal bydes på kontrakter for Movia.

Derudover tæller de løbende omkostninger til service, reparation og vedligeholdelse også ind.

Også her kan Poul Ankersen konstatere, at Mercedes-busserne er så økonomiske at køre i, at driftsomkostningerne ikke skurer i ørene, når driftsregnskabet bliver læst op. De ligger lige som støjniveauet ude i busserne på et tilpas lavt niveau.



Busvognmand:

## Vi er parate til at levere det ønskede

Udslippet af blandt andet CO2 fra transportområdet er i fokus. Selvom personbiltrafikken tegner sig for 75 procent af vejtransportens CO2-udslip, er der stort fokus på udslippet fra den tunge trafik - blandt andet fra busser. - Vi er parate til at levere de løsninger, som trafiksselskaberne vil have, siger busvognmand Poul Anchersen til Magasinet Bus

### Af Jesper Christensen

Poul Anchersen satte søndag 13. december 33 nye Mercedes-Benz Citaro-busser i drift. De nye diesel-busser, som Poul Anchersen fremhæver som både støjsvage og brændstoføkonomiske, skal blandt andet køre på Movia's rute 4A i København. Derudover lever busserne af sagens natur op til den seneste miljønorm Euro 6.

For Poul Anchersen er det ikke afgørende, at busserne kører på diesel. For ham er det afgørende, at selskabet leverer den ønskede kvalitet - og gerne mere end det.

- Vi er parate til at levere de løsninger, som trafiksselskaberne vil have, siger Poul Anchersen og fortsætter:

- I den sidste ende er det politikerne, der afgør, hvilke brændstof, busserne skal køre på

Poul Anchersen fremhæver, at det ikke betyder, at Anchersen ApS som busoperatør ikke følger med i, hvad der sker netop på miljø-området - og i hvilken retning udviklingen går. Det er faktisk en del af dagligdagen i busvirksomheden at følge med i, hvad der rør sig på området.

- Hvordan udvikler el-driften sig?
- Hvad med gas-drift?
- Hvad med bæredygtige brændstoffer som syntetisk diesellole (BTL - Biomasse to Liquid) og HVO (Hydrogeneret vegetabilsk olie)

- Vi deler gerne vores viden og idéer med Movia, siger han og fremhæver, at det er umuligt for trafiksselskaberne, der ikke ejer en eneste bus selv, at vide alt om, hvad der findes af tekniske løsninger på miljøområdet.

### Om Anchersen ApS

- Anchersen ApS er etableret 11. september 2007
- Resultatet for 2014 blev 3.974.000 kroner efter skat
- Egenkapital var opgjort pr. 31. december 2014 på 18.149.000 kroner
- Balance var på 56.393.000 kroner
- Soliditetsgrad: 32,2 (Egenkapitalens andel af balancen i procent)

# Kollektiv trafik

*Passagerernes donation af klippekort blev modtaget af Børnehjælpsdagens direktør, Ina Thorndahl (tv.) og tre unge repræsentanter, Nicole, Amanda og Lærke. Checken blev overrakt af centerchef i Movia, Søren Englund, på vegne af DSB, Metro og Movia. (Foto: Kim Agersten)*



## Ubrugte klippekort gav 867.087 kroner til Børnehjælpsdagen

Tusindvis af passagerer har valgt at donere ubrugte klippekort til bus, tog og metro i hovedstadsområdet til Børnehjælpsdagen. Derfor kunne Movia's centerchef, Søren Englund, overrække en check på 867.087 kroner til Børnehjælpsdagens arbejde med udsatte børn og unge

I forbindelse med udfasningen af klippekort i hovedstaden 30. juni sidste år gav DSB, Metroselskabet og Movia passagerne valget mellem at få pengene retur for ubrugte klippekort - eller i stedet at donere værdien af de ubrugte klip til Børnehjælpsdagen. Siden har passagererne indleveret ubrugte klippekort for i alt 867.087 kroner, som går ubeskåret til den danske hjælpeorganisation.

- Børnehjælpsdagens arbejde gør en rigtig stor forskel for anbragte børn og unge. Vi er derfor glade for, at så mange af vores kunder har valgt at støtte op om Børnehjælpsdagens arbejde ved at donere deres klippekort. Der skal lyde en stor tak til vores kunder for deres bidrag til arbejdet med anbragte børn og unge, siger centerchef i Movia, Søren Englund, der overrakte donationen til Børnehjælpsdagen på vegne af de tre trafikelskaber.

Donationen giver ekstra penge til gavn for anbragte børn og unge i plejefamilier og på børnehjem over hele landet.

- Vi er rørt over den store respons fra danskerne og dybt taknemmelige for, at Movia, DSB og Metro har givet os denne donationsmulighed. De 867.087 kroner er fantastisk mange penge for Børnehjælpsdagen. Og beløbet vil dermed kunne sikre et væld af arrangementer og aktiviteter for de anbragte børn, som ofte har haft en svær opvækst. Målet med vores arbejde er at styrke de unge mennesker – gøre dem mere parate og robuste til voksenlivet. Dét tjener det enkelte barn, men også vores samfund som helhed, siger direktør i Børnehjælpsdagen Ina Thorndahl.

Aktuelt er der ca. 11.000 børn og unge fra 0-17 år anbragt uden for hjemmet i Danmark.



# Movia's mobilklippekort får længere levetid

Fremover bliver gyldigheden på trafiksselskabet Movia's mobilklippekort i hovedstadsområdet fordoblet. Det betyder, at Mobilklippekort købt efter 7. januar klokken 12.00 er gyldige i 12 måneder. Hidtil har Mobilklippekort haft en gyldighed på seks måneder

Mobilklippekortene i hovedstadsområdet blev indført i marts 2011 som en forsøgsordning. Derfor blev gyldighedsperioden fastsat til 6 måneder. Mobilklippekortene blev hurtigt populære fulgt op af et stigende salg og et stort ønske fra kunderne om at få forlænget gyldighedsperioden.

DSB, Metro og Movia kommer nu kundernes ønske om at få længere gyldighed på Mobilklippekortene i møde med en løsning, der er klar til brug, og som giver de rejsende yderligere seks måneder til at benytte klippene i bus, metro og S-tog i hovedstadsområdet.

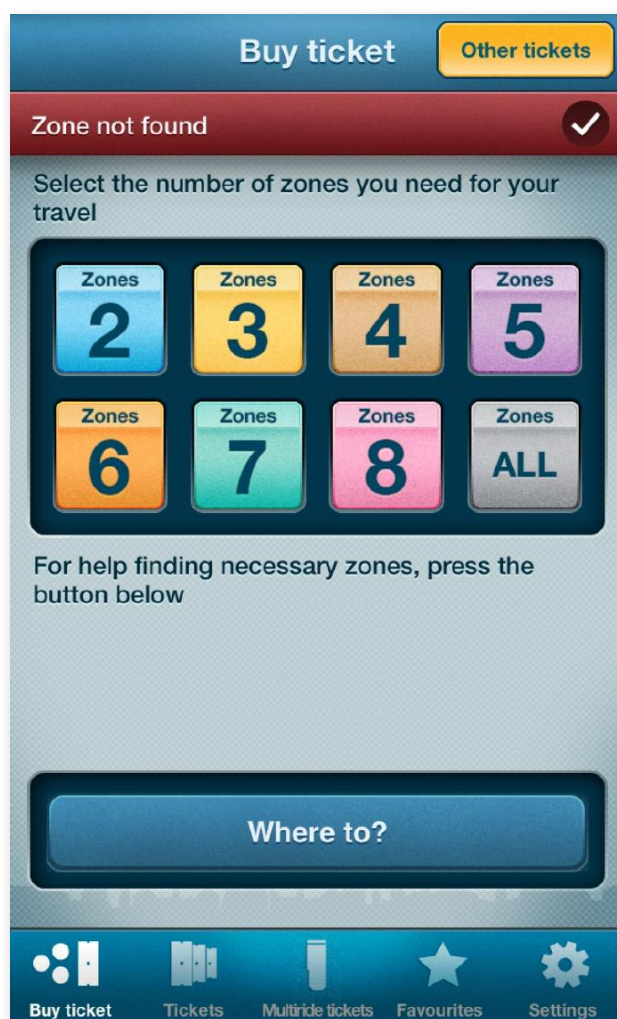
Hovedparten af de kunder, der har købt Mobilklippekort har brugt de fleste af klippene mindre end halvanden måned efter købet. Men der er nogle, der har ubrugte klip på deres Mobilklippekort, og dem ønsker de tre trafiksselskaber at imødekomme med den forlængede gyldighedsperiode på 12 måneder.

Mobilklippekortet findes i DOT-app'en, der er en del af samarbejdet, Din Offentlige Transport (DOT) som Movia, Metro-selskabet og DSB står bag.

Med DOT-app'en er det muligt at købe en billet eller et klippekort uden at have kontanter med eller være i nærheden af automat. Dét - og muligheden for at rejse på Rejsekort - er med til at gøre det lettere at være kunde i den kollektive trafik.

Mobilklippekortet koster 150 kroner for 20 klip, der kan benyttes til både kortere og længere rejser med det antal zoner, der er behov for på rejsen.

Indehaveren af Mobilklippekortet modtager en sms med en påmindelse om, at kortet udløber et par uger inden udløb.



# Busselskab fik ID-kontrollen på plads

Som følge af den nye svenske lov, der pålægger transportselskaber på persontransportområdet at gennemføre ID-kontrol af passager på vej til Sverige, har busselskabet Swebus fået kontrollen på plads

Kontrollen betyder, at rejsende med Swebus fra København mod Malmö, Göteborg og Oslo, skal komme i god tid inden afgang og huske at have billedlegitimation med - eksempelvis et dansk kørekort eller pas. Swebus oplyser, at de mennesker, der skal gennemføre ID-kontrollen vil være klar 30 minutter før planmæssig afgang. Swebus opfordrer også de rejsende af komme i god tid - gerne 30 minutter før afgang.

Som udgangspunkt forventer Swebus, at selskabet trods ID-kontrollen vil kunne fastholde rejsetiden på eksempelvis 55 minutter mellem København og Malmö.

Swebus' buslinie fra København til Sverige holder i Ingerslevsgade tæt på Tietgensgade og Københavns Hovedbanegård - og ved Kastrup Lufthavn. Holdepladsen i Ingerslevsgade i København er den største med flest rejsende. Derfor har Swebus valgt at gennemføre ID-kontrollen her via partnerskabet i Eurolines. Kontrollanterne vil være på plads 30 minutter inden afgang. I Kastrup Lufthavn vil Swebus' chauffører tage sig af ID-kontrollen, da der her er langt færre rejsende - og at de fleste har deres ID-papirer klar, da de har været gennem ID-kontroller som flyrejsende.

- Vi vil løbende vurdere, hvordan det går, siger Christel Grip, der er pressechef hos Swebus.

Hun peger på, at Swebus er parat til at sætte flere busser ind mellem København og Sverige, hvis ID-kontrollen udløser øget pres på busruten, fordi togrejsende skifter toget ud med bussen.

Rejsende, som ikke har gyldig legitimation, vil blive afvist og henvist til politiet i København eller Kastrup. Hvis der er tale om uledsagede børn eller unge uden gyldig ID vil politiet blive tilkaldt, og bussen vil vente med at køre til politiet ankommer og tager sig af børnene eller de unge.

Det har tidligere været fremme, at Swebus skulle gennemføre samme ID-kontrol for rejsende fra Norge. Men det er ikke tilfælde. Ifølge direktiver fra svenske Näringsdepartementet skal Swebus ikke gennemføres grænsekontrol på selskabets ruter fra Norge til Sverige.





## Venstres transportordfører: Fartgrænser for lastbiler og busser skal med næste gang

Kristian Pihl Lorentzen udtaler til transportnyhederne.dk, at ideen om at ændre fartgrænserne for lastbiler og busser i bymæssig bebyggelse stadig lever hos Venstre, selvom de ikke er med i Folketingets førstebehandling af et forslag om ændre fartgrænser

**Af: Jesper Christensen**

- Venstre har ikke skiftet holdning. Det er fortsat Venstres klare mål at få ændret loven, så busser og lastbiler kan følge trafikken i bymæssig bebyggelse, siger Kristian Pihl Lorentzen til transportnyhederne.dk.

Han henviser til et beslutningsforslag, som Venstre, Liberal Alliance, Konservative og Dansk Folkeparti fremsatte som oppositionspartier i marts 2015 om at ændre fartgrænserne for lastbiler og busser, der kører i bymæssig bebyggelse, hvor hastighedsgrænsen er højere end den generelle på 50 km/t.

- Det er ganske som nævnt i beslutningsforslaget. Det er blot ikke kommet med i lovforslaget, fordi der er behov for belysning af nogle trafiksikkerhedsmæssige aspekter. Men det skal med i næste ombæring. Målet fastholdes, siger Kristian Pihl Lorentzen til transportnyhederne.dk.



## Færdselsstyrelsen indbyder til åbent hus i Ribe

Mandag 1. februar åbner Færdselsstyrelsen på Amtsgården i Ribe. Åbningen bliver markeret med et besøg af blandt andre statsminister Lars Løkke Rasmussen (V) og transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt (V)

I dagens anledning inviterer Færdselsstyrelsen alle interesserede til at deltage i åbningen, hvor der vil blive serveret en forfriskning.

Færdselsstyrelsen åbner dørene klokken 13.00 på Amtsgården på Sorsigvej i Ribe.

## Færre virksomheder udfører buskørsel

På personbefordring er opsplitningen mellem buskørsel med mere end ni personer og offentlig servicetrafik forsat i 2015. Det fremgår af årsstatistikken over erhvervstransport fra Trafik- og Byggestyrelsen

Antallet af virksomheder, som udfører buskørsel, er ifølge statistikken forsat faldet. En forklaring på faldet skal ses i lyset af, at mange af de små busvirksomheder tidligere foretog kørsel på baggrund af de såkaldte EP-tilladelser. Men denne tilladelsestype blev i 2012 udskiftet med tilladelsestypen offentlig servicetrafik - OST-tilladelser.

Antallet af virksomheder der udfører kørsel på baggrund af OST-tilladelser har siden 2012 været konstant stigende. Med udgangen af 2015 var der 477 virksomheder, som drev offentlig servicetrafikvirksomhed. 387 af det samlede antal virksomheder som drev offentlig servicetrafik havde under 5 tilladelser.

Antallet af konkurser indenfor buserhvervet ligger på omkring en procent af de godkendte virksomheder.

## Bussalget i 2015 lå 10 procent over

Det danske marked for nye busser udgør den mindste del af det samlede marked for nye køretøjer. Derudover varierer det meget fra år til år afhængig af, hvor mange og hvor store udbud af buskørsel, de forskellige trafik-selskaber sender ud

De Danske Bilimportører har her ved årsskiftet gjort antallet af nyregistreringer op og kan konstatere, at der i hele 2015 blev nyregistreret 550 busser. Det er 10 procent over gennemsnittet de seneste fire år og samtidig 10 procent over sidste år.



## Bustrafikken over Storebæltsbroen er steget med 49 procent

I løbet af perioden fra januar til og med november er der kørt 36.853 busser over Storebæltsbroen. Det er en stigning på 48,8 procent i forhold til samme periode året før

I løbet af den samme periode i 2014 kørte 24.767 busser over Storebæltsbroen.



# Nyheder fra Mekasign

- En verden af ny Teknik!

Mekasign Intelligent Trafik System (MITS) med ProSys'en



Tænk på børnenes sikkerhed i bussen!

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

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

 **Mekasign as**

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

**Socialdemokraterne:**

## Sverige bør påtage sig udgift til id-kontrol

Fra mandag 4. januar skal selskaber, der transporterer mennesker ind i Sverige, kontrollere deres identitet inden indreisen. Det krav vedtog den svenske Riksdag før jul. Transportordfører Rasmus Prehn fra Socialdemokraterne mener, at Sverige bør påtage sig den ekstraudgift, som kravet påfører transportselskaberne

Rasmus Prehn forholder sig i første omgang til, hvad han synes er ret og rimeligt, og opfordrer V-Regeringen i Danmark til at tage en diskussion med den svenske regering om spørgsmålet om de ekstraudgifter, som det svenske krav udløser. Den nye svenske lov om id-kontrol kan udløse bøder på 50.000 svenske kroner pr. passager, transportselskaberne lader rejse ind i Sverige uden tilstrækkelig legitimation.

## Rederiforening er enig med Socialdemokraterne

Danmarks Rederiforening deler Socialdemokraternes synspunkt, om at det er en myndighedsopgave at udføre ID-kontrol ved grænsen. Derfor støtter rederiforeningen en udmelding fra Socialdemokraterne om, at Sverige bør kompensere færgerederierne for den myndighedsopgave, som de svenske myndigheder pålægger dem fra 4. januar

Socialdemokraternes transportordfører Rasmus Prehn melder ud, at udførelse af det svenske krav om ID-kontrol ved grænsen må anses for en myndighedsopgave, og derfor bør berørte selskaber kompenseres af Sverige.

- Der er tale om et myndighedsansvar, hvor den svenske regering forventer, at borgere, der rejser ind i deres land, bliver kontrolleret. Så er det også rimeligt, at de påtager sig den udgift, synes jeg, siger transportordfører Rasmus Prehn til dr.dk.

Danmarks Rederiforening er enig med Rasmus Prehn, som er ordfører på sagen for Socialdemokraterne. Danmarks Rederiforening peger i den forbindelse på, at skævvridningen især bliver tydelig, da myndighederne betaler for kontrollen ved den statsejede Øresundsbro.

Når Sverige går i luften med det omdiskuterede transportøransvar ved den dansk-svenske grænse, er der udsigt til, at transporten mellem de to lande bliver mere besværlig samtidig med, at det overvæltes en betydelig udgift på tog-, bus- og færageselskaber til at løse opgaven med ID-kontrol, som den svenske stat har pålagt selskaberne. Danmarks Rederiforening peger på, at der er udsigt til en problematisk skævvridning. Det skyldes, at færageselskaber som HH Ferries på Helsingør-Helsingborg-overfarten skal udføre kontrollen selv, mens den nærmeste konkurrent Øresundsbron har udsigt til, at myndighederne forestår kontrollen - både i praksis og når det kommer til at samle regningen op.

Danmarks Rederiforening kalder det for en klar skævvridning mellem de to virksomheder.

- Vi synes, at det er et problem, at kontrollen ved grænserne på den måde bliver skævvridende. Det er klart en opgave, som myndighederne ønsker udført - så bør de også betale. Helt skævt bliver det, når et statsejet selskab som Øresundsbroen går fri af udgifterne, da det åbenlyst er konkurrenceforvridende. Broen må tilmed foretage kontrollen



på den svenske side, mens færgerederiet skal gøre det på dansk grund - til trods for at deres fysiske rammer er bedre på svensk grund. Så der er nok at tage fat i, mener Jakob Ullegård, direktør i Danmarks Rederiforening.

Han håber, at det socialdemokratiske udspil vil sætte gang i en nødvendig, politisk dialog om den økonomiske udfor-  
dring ved at private virksomheder på den måde pålægges opgaver, som ellers tilhører myndighederne.

## Rigspolitiet gør status efter 20 dages stikprøvekontrol

V-Regeringen indførte 4. januar klokken 12 stikprøvevis grænsekontrol med udgangspunkt i en lov, som et flertal i Folketinget havde vedtaget før jul. Rigspolitiet gør løbende status over kontrollen. Den senest offentliggjorte status er fra 24. januar og dækker perioden fra mandag 4. januar klokken 12.00 til 23. januar ved midnat

Politiets fokus er først og fremmest på de tre hovedfærdselsårer i Sønderjylland ved Padborg, Kruså og Frøslev og banegårdene i Padborg og Tønder samt færgehavnene i Rødby og Gedser. Andre overgange stikprøvekontrolleres flere gange i døgnet.

Kontrolresultater opgjort 24. januar:

23. januar: 5.669 personer kontrolleret, 16 afvist/nægtet indrejse, 0 sigtet for menneskesmugling.  
22. januar: 4.713 personer kontrolleret, 23 afvist/nægtet indrejse, 2 sigtet for menneskesmugling.  
21. januar: 3.276 personer kontrolleret, 20 afvist/nægtet indrejse, 2 sigtet for menneskesmugling.  
20. januar: 4.458 personer kontrolleret, 6 afvist/nægtet indrejse, 4 sigtet for menneskesmugling.  
19. januar: 3.546 personer kontrolleret, 25 afvist/nægtet indrejse, 0 sigtet for menneskesmugling.  
18. januar: 2.873 personer kontrolleret, 11 afvist/nægtet indrejse, 1 sigtet for menneskesmugling.

Uge 2:

De samlede korrigerede tal for hele uge 2 er 30.478 personer kontrolleret, 121 afvist/nægtet indrejse, 26 sigtet for menneskesmugling.

17. januar (søndag): 5.450 personer kontrolleret, 19 afvist/nægtet indrejse, 1 sigtet for menneskesmugling.

Uge 1:

10. januar: 5.231 personer kontrolleret, 19 afvist/nægtet indrejse, 6 sigtet for menneskesmugling  
9. januar: 5.447 personer kontrolleret, 44 afvist/nægtet indrejse, 3 sigtet for menneskesmugling  
8. januar: 3.764 personer kontrolleret, 11 afvist/nægtet indrejse, 2 sigtet for menneskesmugling.  
7. januar: 3.398 personer kontrolleret, 24 afvist/nægtet indrejse, 1 sigtet for menneskesmugling.  
6. januar: 3.788 personer kontrolleret, 30 afvist/nægtet indrejse, 5 sigtet for menneskesmugling.  
5. januar: 1.366 personer kontrolleret, 36 afvist/nægtet indrejse, 1 sigtet for menneskesmugling.  
4. januar (fra kl. 12 til 23.59): 1.100 personer kontrolleret, 18 afvist/nægtet indrejse, 3 sigtet for menneskesmugling.

Der findes 15 grænseovergange til Tyskland, hvor politiet foretager stikprøvevis kontrol.

# Bygget for at begejstre.

## Setra TopClass 500.

Man kan tale om suverænitæt, ligesom man kan tale om design, kvalitet, effektivitet og sikkerhedsteknologier, men det bedste er nok i virkeligheden at man oplever den. En enkelt følelse der kan beskrive TopClass 500 må være begejstring.  
se mere på [www.setra.dk](http://www.setra.dk)



**SETRA**



## Ni virksomheder er listet op som mulige vindere af Danish Coach Award 2016

Der er gamle kendinge, nye ansigter og både store og mindre virksomheder med i feltet om årets Danish Coach Award, der bliver uddelt ved Ferie for Alle i Messecenter Herning fredag 26. februar

Danish Coach Award 2016 er det op i tre kategorier:

- Prisen som Årets Busrejsearrangør står mellem to kendte fyrtårne i branchen og en mindre, men innovativ virksomhed fra Kjellerup.
- Blandt de nominerede til Årets Turistbusselskab er to virksomheder, som ikke har været nomineret før, og en enkelt genganger, der også gør sig i gazellepriser.
- Prisen som Årets Innovatør skal tildeles en af tre virksomheder, der har kreative busture i deres kataloger og forstår, hvad innovativ markedsføring handler om.

### Årets Busrejsearrangør

- Nilles Rejser
- Sørensen Rejser
- Gislev Rejser

### Årets Turistbusselskab

- Malling Turistbusser
- Københavns Bustrafik
- Jørns Busrejser

### Årets Innovatør

- Hanstholm Rejser - jagt og wellness i én bustur
- Vitus Rejser - "All Inclusive" med kvalitet og kultur
- Sørensen Rejser - produkter, der stikker ud fra mængden

Vinderne bliver kåret klokken 14.00 på den store scene i Hal M under Ferie for Alle i Herning 26. februar.

Kandidaterne til Danish Coach Award er blevet indsamlet gennem Danske Busvognmænds tre kredsbestyrelser og priskomiteen selv. De nominerede og endelige vindere bliver udpeget gennem afstemning i priskomiteen, der består af:

- Lars Thykier - Danmarks Rejsebureau Forening
- Ole Egholm - Dansk Brancheanalyse
- Lise Lyck - tidl. lektor i turisme og oplevelsesøkonomi, CBS
- Anna Wittgren - Visit Skåne/Visit Malmø
- Carsten Johansen - Tysk Turist Information
- Allan Jensen - Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv
- Steen Bundgaard - Danske Busvognmænd

## CO2-neutrale busser er kørt ind i Frederikshavn

Fra første januar har Frederikshavnerne mulighed for at tage en CO2-neutral bybus, når de skal rundt i byen

Med to nye biogasbusser på bybuslinjerne bliver Frederikshavn den første by i Vendsyssel med CO2-neutrale bybusser, der kører på biogas. Busserne køres af Hjørring Citybus for Nordjyllands Trafikselskab, mens det er Frederikshavns kommune, der gennem NT, betaler for driften af busserne. Det er derfor også Frederikshavns kommune, der har bestemt at betale merprisen for at indsætte de rene biogasbusser på bybussystemet.

De to biogasbusser kommer til at udføre ca. halvdelen af kørslen i bybussystemet i Frederikshavn. Busserne kommer til at køre ca. 175.000 kilometer pr. år, og overgangen til biogas vil spare miljøet for udledning af ca. 240 ton CO2. Samtidig reduceres forbruget af diesel med ca. 89.500 liter pr. år, da busserne kører på lokalt produceret biogas.

- Indsættelsen af de to CO2 neutrale bybusser er et konkret resultat af kommunens bevidste arbejde med samfundets alvorlige energi og miljø udfordringer, siger udvalgsformand for Plan og Miljø-udvalget i Frederikshavn, Anders Brandt Sørensen.

Hos Hjørring Citybus er man spændte på at komme i gang med biogasdriften.

- Det er dejligt at kunne tilbyde kunderne to fine splinternye busser. Og nu er det spændende at høre, hvad de synes om de rene biogasbusser, siger Jens Ole Thomsen fra Hjørring Citybus.

Busserne skal tanke biogas på garageanlægget på Suderbovej. Her har HMN Naturgas etableret et tankningsanlæg, der i forvejen forsyner de seks biogasbusser, der kører på regionalruten mellem Aalborg og Frederikshavn.

Overgangen til biogas er delvist blevet mulig via et tilskud fra Energistyrelsen til anskaffelse af busserne og til udbygningen af biogas tankningsanlægget.



Få transportnyheder dagligt  
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

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



## Virksomheder går sammen om at styrke grøn omstilling

En lang række danske virksomheder er gået sammen om at etablere en ny virksomhedsplatform for grøn omstilling - Concito Bæredygtigt Erhverv. Etableringen af Concito Bæredygtigt Erhverv betyder, at foreningen Bæredygtigt Erhverv bliver en integreret del af den grønne tænketank Concito

Virksomhedsplatformen vil være et stærkt samlingspunkt for virksomheder, der med afsæt i viden og analyse vil støtte op om en grøn omstilling og styrke bæredygtig forretning i Danmark og internationalt. Platformen bliver samtidig et dansk brohoved for World Business Council for Sustainable development (WBCSD).

- Det er en klar styrkelse af Concitos arbejde, at vi nu kan byde en lang række ambitiøse virksomheder velkommen som medlemmer. Som tænketank er vores opgave at levere viden og skabe dialog. Og jo flere medlemmer vi har med praktiske erfaringer, des bedre for kvaliteten af Concitos arbejde. Dertil kommer, at det er en indlysende fordel at samle de grønne kræfter, hvilket også ligger i tråd med Concitos strategi om at være et centralt omdrejningspunkt for den grønne omstilling, som også trækker udenlandsk viden og erfaring ind i den danske debat, siger Concitos formand, tidligere konservativ minister og EU-Kommissær, Connie Hedegaard.

Formanden for det tidligere Bæredygtigt Erhverv, Søren Boas fra Post Nord, understreger, at den nye virksomhedsplatform giver ny kraft til medlemsvirksomhedernes mangeårige ambition om at fremme en grøn erhvervs- og samfundsudvikling i Danmark og internationalt.

- Nu samler vi et større antal virksomheder, der kan og vil den grønne omstilling. Ambitionen med den nye platform er at sætte fokus på, hvordan virksomhederne bedst muligt kan bidrage til den grønne omstilling og skabe nye løsninger, der samlet gavner vores vækst, beskæftigelse og ikke mindst vores miljø, siger Søren Boas.

Danmarks grønne tænketank Concito er et af Danmarks største grønne netværk med over 100 virksomheder, forskere, organisationer og personer som medlemmer - alle med viden om klima og førende inden for deres felt.

Bæredygtigt Erhverv blev oprindeligt etableret i 2006 som Rådet for Bæredygtig Erhvervsudvikling. Foreningen tæller i dag 19 medlemsvirksomheder, som både favner store, mellemstore og enkelte små danske virksomheder.

Med etableringen af den nye virksomhedsplatform Concito Bæredygtigt Erhverv ophører Bæredygtigt Erhverv som selvstændig forening. Den nye platform vil blive repræsenteret med to medlemmer i Concitos bestyrelse.

Blandt Concito's medlemmer er blandt andet Arriva og Dekra.

## To el-busser skal køre på en af Københavns buslinier

København får to nye elbusser på linje 3A's rute fra sommeren 2016. Bussernes batterier er lynopladelige hvilket betyder, at busserne i princippet kan køre i døgndrift.

Finske Linkker leverer busserne, mens hollandske Schunk/HeliOX leverer de tilpassede hurtigladestationer.

- Dette projekt er et af de sidste projekter fra de afsatte støttemidler om en grøn transportpolitik med henblik på at afprøve mere energieffektive transportløsninger. Forsøget skal sikre viden i kommuner/trafikselskaber, der kan bidrage til anvendelsen af el-busser i fremtiden, siger vicedirektør Keld Ludvigsen fra Trafik- og Byggestyrelsen.

Busser, som oplades ved endestationerne under driften, har mindre batterier, hvorfor de er mere energieffektive og samtidigt kan transportere flere passagerer. De er dog mindre fleksible, da de kun kan køre på ruter, hvor der er placeret hurtigladeudstyr.

De eldrevne busser med lynopladelige batterier, der oplades ved endestationerne på mellem halvandet og tre minutter, gør det i princippet muligt for busserne at køre 24 timer i døgnet. Samtidig åbner de mindre og billigere batterier mulighederne for senere udvikling af køretøjet.

Som en del af forsøget vil omløbsplanerne blive forlænget, så el-busserne kører over 24 timer uden at returnere til busdepotet.

Det er Fjord-bus A/S, der skal drive linje 3A og dermed indsamle erfaringer fra forsøget med de to lynopladelige el-busser.

### Om el-busserne

- Busserne får en pantograf-arm på taget, der automatisk kører op til ladestanderen, når busserne holder ved endestationerne. Opladning tager mellem halvandet og tre minutter
- Busserne tilsluttes opladningen på under 5 sekunder
- Bus og ladesystem er dimensioneret til, at den ene oplader kan være ude af drift i mindst fire timer uden at det går ud over busdriften
- Batterierne har en levetid på ca. 6 år





## Trængselsskatten i Stockholm er blevet reguleret

Fra 1. januar 2016 skal bilister betale mere for at køre i de områder og på de veje i Stockholm, der er pålagt trængselsskat. Trængselsskatten i Stockholm, der blev indført i 2006 som et forsøg og nu bliver reguleret for første gang, har haft den ønskede effekt - at begrænse biltrafikken i den svenske hovedstad

Samtidig med reguleringen af trængselsskatten kommer "Essingeleden" også med. Reguleringen af trængselsskatten og udvidelsen med Essingeleden sker for at forbedre fremkommeligheden og forbedre miljøet i Stockholm, som forventes at vokse betydeligt i de kommende år.

Ifølge svenske Transportstyrelsen har trængselsskatten haft den ønskede effekt på trafikken i den svenske hovedstad. Transportstyrelsen peger på, at trafikken i Stockholm i dag stadig er betydelig mindre end før trængselsskatten blev indført for ti år siden.

### Befolkningen vokser i Stockholm

Siden trængselsskatten blev indført i Stockholm i 2006 er befolkningen i byen vokset med mellem 35.000 og 40.000 mennesker hvert år - og det stiller store krav til infrastrukturen.

Det er baggrunden for, at der i dag satses på Norra Länken og Forbifart Stockholm. Men det er ikke nok til at sikre fremkommeligheden. Derfor besluttede den svenske Riksdag at opjustere beløbene for, hvad bilister skal betale i trængselsskat for at køre i Stockholmsområdet.

De nye takster bliver 11, 15, 25 og 35 svenske kroner afhængig af, hvornår man kører ind og ud af trængselsskatteområdet. Samtidigt forhøjes det maksimale beløb, man kan komme til at betale fra 60 svenske kroner til 105 svenske kroner pr. dag pr. køretøj.

På Essingeleden bliver trængselsskatten på 11, 15, 22 og 30 svenske kroner afhængig af, hvornår man kører på vejen.

Essingeleden bliver i dag i gennemsnit benyttet af 130.000 køretøjer dagligt med toppe på omkring 170.000 køretøjer. Essingeleden er bygget til at kunne håndtere 80.000 køretøjer dagligt. Da Forbifart Stockholm først bliver åbnet i midten af 2020-tallet må Essingeleden være fremkommelig ind til da.

Transportstyrelsen vurderer, at man med trængselsskat på Essingeleden vil kunne mindske trafikken til gavn for fremkommeligheden for de trafikanter, der vælger at betale for at køre på vejen. Trængselsskatten på Essingeleden ventes også at påvirke fremkommeligheden positivt i andre dele af Stockholm.

## 170.000 køretøjer er løse på tråden

Den svenske producent af busser og lastbiler, Scania, har i dag 170 000 køretøjer tilkoblet sin opkoblingservice, der blandt andet kan omfatte opbevaring af fartskriverdata. Scania indførte for fem år siden trådløs opkobling som standard på de europæiske markeder. I dag er kunder i over 50 lande koblet på for at få adgang til en eller flere af de trådløse tjenester, som Scania tilbyder sine kunder. I løbet af 2015 blev tæt på 70.000 busser og lastbiler koblet på servicen

Scania's satsning på opkobling af lastbiler og busser til trådløse tjenester begyndte tilbage i 2000-tallet, da de første digitale Fleet Management-tjenester så dagens lys. Den gang handlede det om informationer, der blev hentet i lastbiler og bussers centrale styresystem og som blev brugt til at analysere brændstofforbrug og slitage - eksempelvis gearskift, brug af bremsere og udnyttelse af bilens økonomiske omdrejningsområde. Det blev grundlaget for Scania's chaufførtræning, som senere er blevet suppleret med chaufførcoaching og i dag er det bærende element i Ecolution By Scania. Med Ecolution by Scania kan en vognmandsvirksomhed mindske brændstofforbruget med mellem 10 og 15 procent.



Scania anvender også opkoblingen til at fjernaflæse køretøjsdata og diagnosticering af køretøjet, hvilket kan medvirke til at begrænse stilstandstiden ved planlagte værkstedsbesøg - og ved assistance ved fejlmeldinger og havari under kørslen.

Næste skridt i udviklingen i kommunikationen med lastbiler og busser ifølge Scania service og vedligeholdelse, der tager udgangspunkt i, hvordan den enkelte lastbil eller bus bliver brugt frem for udelukkende at se på, hvor mange kilometer, der er blevet kørt.

Hos Scania betragter man udviklingen af elektroniske styresystemer som en kernevirkosomhed - og informationen fra opkoblede lastbiler og busser som en strategisk tilgang

- Strategien blev lagt i 1990'erne og har blandt andet resulteret i, at Scania har kunnet lancere systemer, der stimulerer og hjælper chaufførerne til at køre brændstoføkonomisk og trafiksikkert, siger Mattias Lundholm.

### Scania var forrest med "wearables"

I slutningen af 2014 lanceredes Scania Watch, som er lastbilsbranchens første såkaldte wearable - et armbåndsurs, hvor chaufføren kan fjernaflæse køretøjsdata, få information om køre- og hviletider - og sin sundhed. Scania oplyser, at Scania's wearables løbende vil blive udviklet, så de kan være med til at forenkle hverdagen for chaufførerne, når det gælder arbejde og fritid.

- Scania Watch er det første eksempel på udviklingen af opkoblede tjenester, der strækker sig langt ud over kommunikation med selve køretøjet og det elektroniske system. I fremtiden skal vognmandsvirkosomheder og chauffører blot trykke to gange - en for at låse sin telefon eller tablet op - og en gang for at klikke på et Scania-ikon - så kan han bestille alt lige fra tid på værkstedet til mad og anden service ved næste stop, siger Mattias Lundholm.

## Nyt fra VBI Januar 2016

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

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

### Salg Jylland / Fyn

Leif Brændekilde +4540359308 [lb@busimport.dk](mailto:lb@busimport.dk)  
Svend Pedersen +4540174791 [sp@busimport.dk](mailto:sp@busimport.dk)

### Salg Sjælland

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

### Udvalg af nye MB Sprintere Euro 6



Mercedes sprinter 313 cdi 3500 kg M1. lift 7 + G + F	fra kr. 375.000.-
Mercedes sprinter 316 cdi 3500 kg R2. lift 7 + G + F	fra kr. 385.000.-
Mercedes sprinter 313 cdi 4050 kg R3 lift 15 + G + F	fra kr. 395.000.-
Mercedes sprinter 516 cdi 5000 kg R3L lift 19 + G + F	fra kr. 485.000.-
Mercedes sprinter 516 cdi 5300 kg R3L forlænget 22 + G + F	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



VBI har lige leveret 12 busser til DNT til kørslen de har vundet i Vordingborg

VBI har fornøjelsen af at invitere på studie tur til IVECO i Tjekket i marts 2016  
Vi er i fuld gang med at planlægge turen.  
Håber at vi får en lige så go og sjov tur som sidst vi var af sted

### Udvalg af brugte turistbusser

Irisbus Evadys årg. 2013 km. 60.000 Voith auto gear pl.54+1 wc, klima, køl	kr. 1.099.000.-
Irisbus Arway årg. 2010 km 350.000 Voith auto gear pl.54+1 wc, klima, køkken.	Kr. 695.000.-
Irisbus Arway årg. 2010 km 660.000 Voith auto gear pl.54+1 wc, klima, køkken	Kr. 665.000.-
Irisbus Arway årg. 2008 km 290.000 Voith auto gear pl.54+1 wc, klima, køkken.	Kr. 595.000.-
Irisbus Arway årg. 2008 km 258.000 Voith auto gear pl 54+1 Lift klima, køkken.	kr. 605.000.-
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. 160.000 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.1.295.000.-
MB Turismo årg. 2014, 12 meter wc, klima, køkken (på vej ind)	Ring for pris
MB Turismo årg. 2014, 10 meter wc, klima, køkken (på vej ind)	Ring for pris
MB Turismo årg. 2010, 12 meter wc, klima, køkken (på vej ind)	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 af enhver art.

### Udvalg af nye IVECO BUSSER

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

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

IVECO BUS Lande vejs busser af type. Crossway i 13 meter, 2 døres.  
Motor: ny euro 6 tector 7, Gear: Voith automatisk  
Bygget som X bus. F. eks. pladser 49 fremadvendt samt 4 lux klapsæder

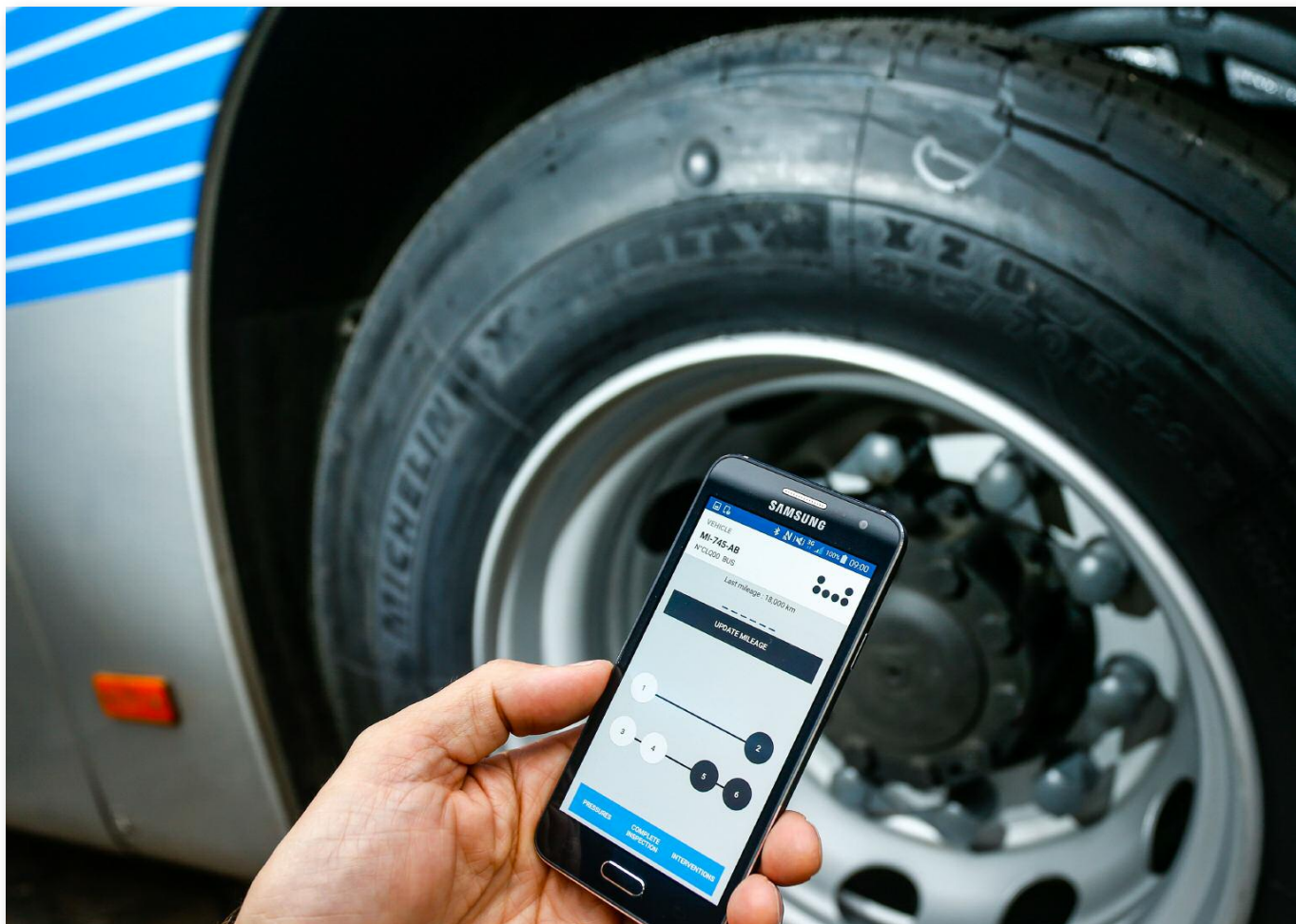
IVECO BUS Crossway LE Intercity 12 m Type HL2. Dør kombination 1 + 2  
Motor: Iveco Tector 7 Euro 6, Gear: Voith automatisk2

IVECO BUS Crossway LE Intercity 13m Type HL3 Dør kombination. 1 + 2  
Motor: Iveco Tector 7 Euro 6, Gear: Voith automatic

IVECO BUS Crossway LE 10,8m Type HL1 Dør kombination. 1 + 2  
Motor: Iveco Tector 7 Euro 6, Gear: Voith Automatic







## Dækproducent lancerer digital dækkontrol

Den franske produktion af dæk til eksempelvis busser og lastbiler, lancerer nu Michelin Tire Care, som består af tre digitale tjenester tilpasset til transportfirmaernes behov

Til små transportfirmaer, der outsourcer vedligeholdelsen af dækkene, tilbydes i dag:

- TireLog - en enkel og praktisk app på mobilen til vedligeholdelse og kontrol

Til større flåder med eget værksted til vedligeholdelse:

- iCheck - det forudseende diagnoseværktøj. Lanceres i Danmark i 2016
- iManage - onlineovervågning af alle dækomkostninger. Lanceres i Danmark i 2016

Michelin oplyser, at TireLog allerede nu er tilgængelig i Danmark

Den første af de tre tjenester, er TireLog. TireLog er en gratis app til smartphones - fås til Apple eller Android- som gør det muligt for mindre transportfirmaer nemt og effektivt at følge deres dæk.

Transportfirmaer med færre end 20 køretøjer repræsenterer 50 procent af Europas vognmandsvirksomheder. Overvågning og dækkontrol foregår i dag i vidt omfang manuelt og er hverken automatisk, pålideligt eller hurtigt. TireLog giver vognmanden hurtig og regelmæssig information om dækkene. Med app'en får vognmændene mulighed for hurtigt og sikkert at træffe beslutning om dækkene på deres vognpark, selv når den kun består af få køretøjer.

# Materiel

Michelin slår på, at TireLog giver tre hovedfordele:

- Tidsbesparelse
- Optimering af vedligeholdelsesplanlægning, mønsteropskæring, regummiering og dækskift
- Forenklet beslutningsproces i kraft af en visualisering af dækmærkers sammenlignelige præstationer

TireLog kan downloades på elleve sprog fra Google Play og App Store. I de nordiske lande er engelsk og finsk til rådighed.

## Baggrunden for Michelin Tire Care

Michelin samarbejder med transportfirmaerne for at analysere deres måde at arbejde på, klarlægge deres behov og udvikle fremadrettede tjenester. I dag tilbyder Michelin meget mere end bare dæk. Michelin tilbyder også transportfirmaerne en række digitale løsninger tilpasset deres forventninger.

Michelin Tire Care skal hjælpe kunderne til bedst muligt at udnytte de ofte uudnyttede præstationer, som dækproducenter som Michelin har indbygget i deres dæk. I den forbindelse peger Michelin på følgende:

- I Europa udskiftes dækkene, som om de var slidt op, når der gennemsnitlig er 4,8 mm mønster tilbage, selv når kravene til mønsterdybden er 1-2 mm, afhængig af nationale regler. Hver mm mønsterdybde svarer til 15-20.000 kilometer for transportfirmaet. Dette viser tydeligt det antal kilometer, der går tabt
- Skønsmæssigt 15 procent af dækkenes potentielle præstationer forbliver uudnyttede. Det betyder tilsvarende et hul på 15 procent i transportfirmaets dækbudget
- At køre med for lavt lufttryk betyder - ud over øget dækforbrug - øget brændstofforbrug

En tredjedel af lastvognes havarier har ifølge den tyske bilistorganisation ADAC med dækkene at gøre. 90 procent af disse hændelser kunne være undgået med en effektiv overvågning af dæktrykket.

I dag foregår dækkontrollen hovedsagelig manuelt, hvilket af tidsmæssige årsager begrænser antallet af kontroller. Desuden er den information, som indsamles, hverken automatisk, pålidelig eller hurtig.

Effektiv overvågning af dækomkostningerne med digitale værktøjer indebærer derfor en betragtelig forretningsfordel. Den digitale løsning, som er udviklet, reducerer markant den tid, der bruges på kontrol af dækkene. Takket være muligheden for at spore dækkene kender transportfirmaerne den præcise status for deres dæk og det umiddelbare behov. Det gør det også lettere at forudse bestillinger og planlægge de tidspunkter, hvor køretøjerne holder stille.



Få transportnyheder dagligt  
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

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

## MAN sørger for bussen i lufthavnen

MAN Danmark har indgået aftale med Københavns Lufthavne om levering af busser frem til december 2020. Dermed stiger sandsynligheden for, at det er en MAN-bus, der sørger for transporten til og fra de fly, der ikke kører direkte til en gate

Bustypen som Københavns Lufthavne har valgt er en MAN Lion's City. Den 15 meter lange bus er ændret i stoleopsætningen, så den kan fragte op til 144 passagerer af gangen.

Københavns Lufthavne har ved valg af busser lagt vægt på et godt arbejdsmiljø. Derfor er alle busser bestilt med en delvist lukket kabine til chaufføren, så han ikke bliver forstyrret under kørslen. På busserne bliver der monteret et såkaldt "Bird view", der er en kamera løsning, som giver et 360 graders udsyn rundt om bussen, så risikoen for alvorlige ulykker med person-påkørsel minimeres. Systemet er, som en sidegevinst, også godt til at minimere uheld og skader på busserne. For at sikre et bedre indeklima for både passagerer og chauffør, vil busserne have aktivt kulfilter i klimaanlægget.



Københavns Lufthavne har indledningsvis bestilt fem busser til levering inden 1. juni. I årene herefter forventes det at der skal indsættes en del flere MAN-busser i lufthavnen.

Et Deimler selskab

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

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

**Tried. Tested. Trusted.**

### BusStore Show 2016

Den internationale brugtbussmesse 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.

**BUSSTORE**

Pre-owned. From Mercedes-Benz and Setra.





## Antallet af OK-stationer til tung trafik stiger støt

Det danske energiselskab OK vil være bredt til stede i hele landet - både i form af benzinstationer til private og stationer til den tunge trafik. I januar åbner den syvende OK Truck Diesel station på bare ét år

Den nyeste Truck Diesel station er OK's station i Skjern, der er etableret på Transportvej. Samlet set er stationen den 66. i rækken af OK Truck Diesel stationer.

- Hos OK ønsker vi at være til stede der, hvor vores kunder har deres kørsel, og den nye OK Truck Diesel-station i Skjern imødekommer i høj grad behovet i området, hvor en del lastbiler benytter sig af stykket mellem Ringkøbing og Varde. Derfor er det oplagt for os med en etablering her, siger Henrik Dehn, der er chef for Marked Transport i OK.

### Landsdækkende tilstedeværelse

Etableringen af OK Truck Diesel stationen skal ses i lyset af, at OK har et mål om at udvide selskabets netværk af tankstationer til transportbranchen.

- Det skal helt klart ses som et led i vores strategi om at kunne give eksisterende og nye kunder de bedste muligheder ude på landevejene. OK vil gøre sit for at støtte op om branchen, siger Henrik Dehn og henviser til, at OK har udviklet sig til at være en af hovedaktørerne i transportbranchen.

Foruden den nye station i Skjern har OK i det seneste års tid etableret stationer i Thisted, Sdr. Borup ved Randers, Skovlunde, Rødby og Lyne mellem Skjern og Varde samt opført en mindre station i Toftlund. Samtidig har OK i samarbejde med E.ON fokus på at kunne tilbyde transportgas, hvor det seneste eksempel er Multifuel-stationen ved Vestforbrænding i Skovlunde på Københavns vestegn.

### Fakta om OK a.m.b.a.

- OK-kæden står for 25,8 procent af benzinsalget i Danmark og består af mere end 660 tankstationer samt 66 Truck Diesel stationer, hvor vognmænd kan tanke døgnet rundt, og som er fordelt over hele landet. På 43 Truck Diesel stationer kan man tanke Ad-Blue, som reducerer emissionerne af NOx, når det doseres i lastbilers SCR-udstødningsystemer
- OK og det verdensomspændende E.ON samarbejder i øjeblikket om etablering af gastankstationer i hovedstadsområdet. Foreløbigt har OK to gastankstationer i hovedstadsområdet
- OK har markedets måske mest sikre Truck Diesel kort med indbygget chip, der er umulig at kopiere
- OK repræsenterer den verdensomspændende smøreolieproducent Mobil på det danske marked
- OK a.m.b.a er landsdækkende leverandør af transportdiesel, benzin, smøremidler, naturgas og elektricitet til både erhverv og private. Desuden leverer OK rådgivning, projektering og installation af varmepumper i alle størrelser

# Transportuddannelser slår sig sammen

*Til venstre ses administrerende direktør Karsten Trend Poulsen og til højre ses administrerende direktør Peter Laursen.*

- Jeg er stolt og glad for at kunne meddele, at Grøns Transport Uddannelser A/S og Grøns Køreteknisk Anlæg A/S dags dato er blevet en del af en international førende virksomhed inden for chaufføruddannelse og trafikikkerhed, nemlig Dekra, siger administrerende direktør og nu tidligere ejer i Grøns, Karsten Trend Poulsen i forbindelse med, at han har solgt sin transportuddannelsesvirksomhed til Dekra

- Grøns er en sund og veldrevet virksomhed med dygtige og engagerede medarbejdere - alt sammen ting som har medført, at Dekra har ønsket at købe Grøns og som vi nu kan glæde os over bliver en del af Dekra, siger administrerende direktør i Dekra Danmark, Peter Laursen.

Grøns og Dekra har samarbejdet i flere år, og med købet bliver Dekra/Grøns landsdækkende udbyder af forskellige AMU transportkurser samt vognmandsuddannelser.

Den nu tidligere ejer af Grøns, Karsten Trend Poulsen, er stolt og glad på medarbejdernes og egne vegne over, at en international anerkendt virksomhed som Dekra udpeger Grøns som en virksomhed, man ønsker skal være en del af Dekra.

- Det ser jeg som et tydeligt bevis på, at vi i Grøns gør det rigtigt godt. Vi er rigtig glade for den gode og positive udvikling og vækst vi har haft og fortsat er i hos Grøns. At vi nu får mulighed for at blive en del af en af de største og mest seriøse spillere på det internationale transportuddannelsesmarked er helt fantastisk. Det vil blandt andet udmønte sig i, at vi kan give vores kunder en endnu bedre service og vores ansatte endnu flere muligheder siger Karsten Trend Poulsen.



# Uddannelse

Grøns Transport Uddannelser er gennem de senere år vokset til at være den største udbyder i Nordjylland inden for de kurser, man udbyder. Samtidig er det lykkedes for Grøns at fastholde høj kvalitet og fleksibilitet i en sådan grad, at kunderne har evalueret, at Grøns er den bedste udbyder i Nordjylland af transportuddannelser.

Grøns Transport Uddannelser A/S og Grøns Køreteknisk Anlæg A/S fortsætter som selvstændige selskaber under Dekras ejerskab med Karsten Trend Poulsen som administrerende direktør.

- Dekra efteruddannede sidste år, flere end 100.000 chauffører i Europa, hvilket giver enormt mange kompetencer, som vi i Nordjylland nu også får mulighed for at trække på. I Grøns Transport Uddannelser A/S bestræber vi os på at fortsætte væksten og vores generelle positive udvikling. Jeg ser frem til ikke bare at fastholde men udbygge vores dygtige medarbejderstab, siger Karsten Trend Poulsen.

Dekra, der blev stiftet i 1925 i Stuttgart i Sydtykland, har over 37.000 ansatte i 50 lande, som blandt andet arbejder med at højne sikkerheden i trafikken, i industrien og i hjemmet. Dekra arbejder internationalt desuden også med bil-syn, crash test, miljøcertificeringer, rekruttering med mere. I Danmark arbejdes der indtil videre med chaufføruddannelser, vognmandsuddannelser, køreteknisk anlæg samt en virksomhed, som hjælper jobcentre med at få ledige i beskæftigelse.

## 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



## 57 nye cykelbokse skal forebygge højresvingsulykker

Vejdirektoratet har udpeget de første 13 kommuner, der får støtte fra Cykelboks puljen til at skabe større sikkerhed for cyklister i kryds. Det betyder, at der snart bliver malet nye cykelsymboler på veje i hele landet. - Cykelboksene skal gøre det mere trygt for cyklister ved både at skabe øget synlighed, større sikkerhed og mere smidighed for cyklister i kryds, siger Marianne Foldberg Steffensen, der er afdelingsleder for Vejdirektoratets trafiksikkerhedsafdeling

Første runde af ansøgninger om etablering af cykelbokse er afsluttet, og Vejdirektoratet har kontaktet de 13 kommuner, der har fået godkendt puljeansøgningerne. I alt vil der i den kommende tid blive anlagt 57 nye cykelbokse i hele landet.

- Puljemidlerne til cykelbokse er en del af indsatsen mod højresvingsulykker. Vejdirektoratet vil sammen med kommunerne følge udviklingen i takt med, at de nye cykelbokse bliver anlagt, siger Marianne Foldberg Steffensen og fortsætte:



- Forsøget med etablering af cykelboksene er begyndt på Frederiksberg, og jeg glæder mig, til det spredt sig til resten af landet.

Der er stadig mulighed for, at kommunerne kan deltage i forsøget med cykelbokse. Vejdirektoratet har åbnet for anden runde af puljeansøgninger, så der kan søges om midler til etablering af cykelbokse frem til 31. januar.

- Cykelboksene har den store fordel, at de både gør det hurtigere og sikrere at komme frem på cykel. Jeg tror derfor hurtigt, de danske cyklister vil vænne sig til at placere sig i boksene, når de får muligheden. Men vi har brug for mere præcis viden om effekten - og det får vi nu, hvilket er meget positivt, siger Cyklistforbundets direktør, Klaus Bondam.

Mogens Kjærgaard Møller, der er direktør i Rådet for Sikker Trafik, betegner det som positivt, at en bred indsats fra mange sider har været med til at begrænse antallet af højresvingsulykker.

- Det allervigtigste for at forebygge ulykkerne er, at både lastbilchauffører og cyklister er meget opmærksomme i kryds og holder øje med hinanden. Cykelboksene kan blandt andet være med til at sikre, at cyklisterne kommer af sted før lastbilen, når det bliver grønt, og det gør dem samtidig lettere at se for chaufføren, siger Mogens Kjærgaard Møller.

Følgende kommuner har allerede fået tildelt midler fra puljen til cykelbokse:

Frederiksberg, Hjørring, Horsens, Kolding, København, Odense, Randers, Skanderborg, Svendborg, Tårnby, Vejle, Aalborg og Aarhus.

## Antallet af spøgelsesbilister er historisk lavt

I 2015 blev der registreret 103 bilister, der havde forvildet sig i den forkerte retning på motorvejene. Det er det laveste antal registrerede spøgelsesbilister i den tid, man har kendt til begrebet - og registreret antallet. Det kan ud over at være en ubehagelig oplevelse også føre til alvorlige ulykker, hvis man møder en bil på motorvejen, der kører i den forkerte retning

Vejdirektoratet i de seneste seks år arbejdet med at forbedre rampeanlæg for at forhindre bilister i at havne i den forkerte køreretning på motorvejen. Den senest opgørelse over antal anmeldte spøgelsesbilister tyder på, at indsatsen bærer frugt.

- Det er meget positivt, at antallet af indrapporterede spøgelsesbilister er faldet markant i 2015 og er det laveste i ni år. Det er en god udvikling, der startede i 2010 og er fortsat siden. Det er vanskeligt at forklare præcist, hvorfor tallene netop nu er de laveste længe, men de tiltag, der er gennemført, er givetvis en del af forklaringen på den positive udvikling der har været siden 2010, siger Vagn Lynggaard Bech, der er afdelingsleder i Vejdirektoratet.

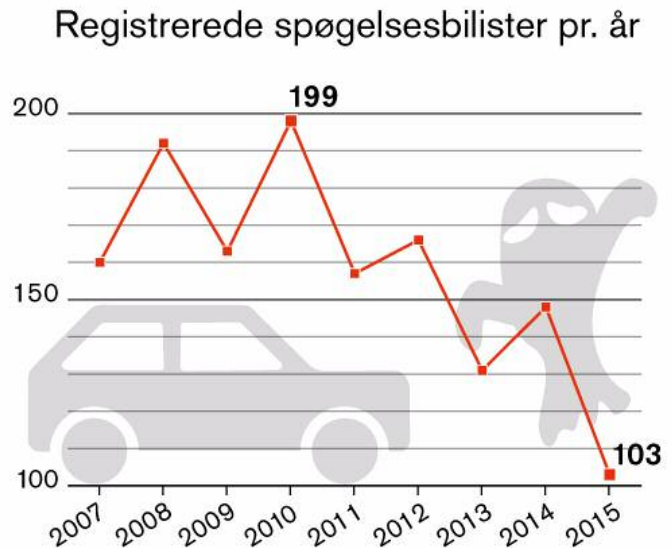
Vejdirektoratet registrerer anmeldelser af spøgelsesbilister, når politiet eller andre trafikanter ringer til Vejdirektoratets Trafikcenter og siger, at de har set en. Det giver et billede af udviklingen, men beskriver ikke præcist, hvor mange spøgelsesbilister, der har været. Antallet registrerede spøgelsesbilister i 2015 er næsten halveret i forhold til 2010, hvor der blev registreret 199 bilister, der kørte mod kørselsretningen på motorvejene.

- Selvom vi nu ser de laveste tal i mange år, er problemet ikke løst. Der kan stadig gøres en indsats, så tallene kan komme endnu længere ned. Der registreres stadig ulykker med spøgelsesbilister på motorvejene. Det er ikke så ofte, der sker den slags ulykker, men når det sker, er de som regel meget alvorlige, siger Vagn Lynggaard Bech.

For at forhindre spøgelsesbilister har Vejdirektoratet blandt andet:

- lagt løbelys i kørebanen og installeret blinklys, som begynder at blinke rødt, hvis bilen kører i den forkerte retning
- installeret en del 3D-afmærkninger i kørebanen - teksten 'Stop' bliver synlig på kørebanen, når en bilist kører den forkerte vej ned ad frakørslen
- opsat skilte, der med en stor sort hånd på et gult skilt suppleret med teksten STOP tydeligt signalerer til bilisten, at han eller hun er på afveje
- derudover har Vejdirektoratet bygget nogle af rampekrydsene om, så det er lettere for trafikanter at vælge den rigtige rampe ved tilkørsel til motorvejen

Selv om Vejdirektoratet løbende arbejder med tiltag på ramperne, er det umuligt at komme problemet med spøgelsesbilisme helt til livs. De nævnte tiltag kan for eksempel ikke forhindre, at bilister laver en U-vending eller begynder at bakke på motorvejen og dermed bliver til spøgelsesbilister. Vejdirektoratets indsats mod spøgelsesbilisme har kostet cirka 15 millioner kroner, som er bevilliget i flere omgange fra forligskredsen bag en grøn transportpolitik. Vejdirektoratet forventer at evaluere tiltagene mod spøgelsesbilister i 2017.





Kønnenes andele af befolkningen, antal kørte km og antal involverede i trafikulykker, 2009-2012. (Kilde: COWI-beregninger på baggrund af registerdata og data fra Transportvaneundersøgelsen)

## Rapport viser kønsforskelle i trafikken

Mange af os mænd mener, at vi kører bedre bil end kvinder. Men vi er langt oftere involveret i trafikulykker, selv når der tages højde for, at vi i gennemsnit kører flere kilometer end kvinder. En ny rapport fra Vejdirektoratet viser, at dobbelt så mange mænd som kvinder er involveret i trafikulykker

### Af Jesper Christensen

Med rapporten må vi mænd nok se i øjnene, at myten om, at vi er bedre til at køre bil end kvinder, må aflives. Rapporten viser i hvert fald, at kvinder er involveret i markant færre ulykker, end vi mænd er.

- I to ud af tre ulykker, hvor en person er kommet til skade på de danske veje, er en mand involveret i ulykken, siger Marianne Foldberg Steffensen, der er leder af trafiksikkerhedsafdelingen i Vejdirektoratet.

Det vil sige, at dobbelt så mange mænd som kvinder kommer ud for en trafikulykke, selvom de kun færdes en smule mere i trafikken, når man ser på antallet af kørte kilometer.

Ifølge rapporten kører kvinder i gennemsnit 27 km pr. dag, mens mænd i gennemsnit kører 37 km pr. dag.

Unge mænd kører mest usikkert

Det er særligt de unge, der topper i statistikken. Unge i alderen 18-24 år udgør cirka 20 procent af alle dræbte og tilskadede i trafikken, mens de kun udgør cirka 8 procent af den samlede befolkning.

Særligt mændene mellem 18 og 24 år fylder i statistikken for dræbte og tilskadede i trafikken. Men mændene mellem 25 og 34 år kommer også markant mere til skade end jævnaldrende kvinder.

Det er først, når vi mænd kommer op i aldersgruppen over 65 år, at kvinderne kommer til skade eller mister livet i trafikken på niveau med os mænd.

Kvinder cykler mere end mænd

Ud over forskelle på, hvor ofte mænd og kvinder er involveret i trafikulykker, er der forskel på, hvordan mænd og kvinder færdes i trafikken. Mænd kører for eksempel flest kilometer i bil, på motorcykel og knallert, mens kvinder har flere daglige ture på cykel, til fods eller med kollektiv transport.

Det betyder dog ikke, at mænd opholder sig meget længere tid i trafikken end kvinder. Da mænd oftere vælger de



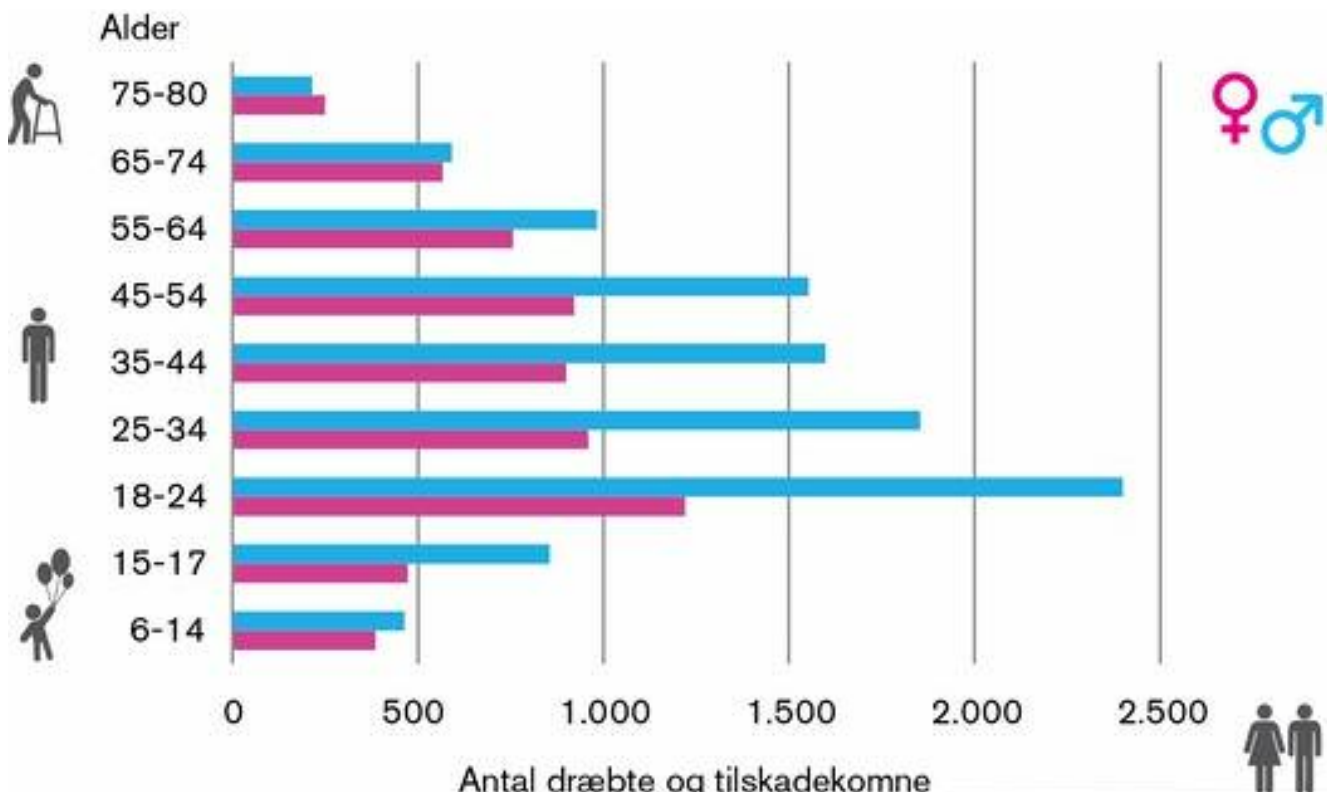
# Trafiksikkerhed

hurtige transportmidler, betyder det, at de kan tilbagelægge større distancer end kvinder uden at bruge væsentligt mere tid på den daglige transport.

Kvinder fordeler desuden deres transport ud på flere ture end mænd. Det kan for eksempel være i forbindelse med indkøb, eller når børnene skal hentes og bringes.

Her på [transportnyhederne.dk/Magasinet Bus](http://transportnyhederne.dk/Magasinet_Bus) har vi bladret rapporten i gennem og må konstatere, at den kan give stof til eftertanke, når det gælder vores trafikadfærd. Så klik på linket nedenfor og tag et kig i rapporten.

Interesserede kan læse rapporten fra vejdirektoratet [her](#):



Dræbte og tilskadekomne fordelt på køn og alder, 2009-2012. (Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik)

## Færdselsstyrelsen indbyder til åbent hus i Ribe

Mandag 1. februar åbner Færdselsstyrelsen på Amtsgården i Ribe. Åbningen bliver markeret med et besøg af blandt andre statsminister Lars Løkke Rasmussen (V) og transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt (V)

I dagens anledning inviterer Færdselsstyrelsen alle interesserede til at deltage i åbningen, hvor der vil blive serveret en forfriskning.

Færdselsstyrelsen åbner dørene klokken 13.00 på Amtsgården på Sorsigvej i Ribe.

## Miljøorganisation og Femern-modstander: Danske eksperter støtter NABU's kritik af Femern-forbindelsen

I over ti år har den tyske miljøorganisation NABU - Naturschutzbund Deutschland - været erklæret modstander af Nordeuropas største infrastrukturprojekt - den faste forbindelse mellem Danmark og Tyskland via Femern Bælt. Modstanden har udgangspunkt i de betydelige økonomiske og miljømæssige risici, der er forbundet med projektet

NABU fremhæver, at organisationen får mere og mere støtte til sin sag fra dansk side. Den danske forsker Hans Schjær-Jacobsen, der er professor emeritus ved Danmarks Tekniske Universitet og nu selvstændig rådgiver, når i en ny finansiel analyse frem til, at den planlagte Femern-forbindelse er et finansielt højrisikoprojekt.

- Det bekræfter vores kritik, når uafhængige anerkendte danske eksperter offentligt udtrykker deres bekymringer ved projektet. Vi har hele tiden fastholdt, at det infrastrukturelle behov og den samfundsøkonomiske nytteværdi af kæmpeprojekter med så betydelige miljømæssige konsekvenser skal kunne dokumenteres. Femern-forbindelsen er et lige så katastrofalt projekt som Stuttgarts nye hovedbanegård, den nye lufthavn i Berlin og Hamburgs nye koncerthus "Elbphilharmonie", siger Leif Miller, der er chef for NABU.

- Forskellen er, at Femern-forbindelsen stadig kan stoppes, fastslår han.

NABU peger på, at det ifølge Hans Schjær-Jacobsen er usandsynligt, at Femern-forbindelsen kan tilbagebetales på under 40 år. Derudover vil de økonomiske risici og dermed sandsynligheden for statslige tilskud stige. Hidtil har de siddende regeringer afvist dette scenarie og samtidig forsikret, at projektet vil være rentabelt.

Men nu stilles der ifølge NABU stadig oftere spørgsmålstejn ved projektet i lyset af "enorme omkostningsstigninger, useriøse trafikprognoser og usikkerheder på grund af medregnet EU-støtte samt væsentlig forsinkelse af den tyske godkendelsesproces for tilkørselsforholdene på tysk side".

NABU peger også på, at den mangeårige trafikchef for Vejdirektoratet, Knud Erik Andersen, i sin bog "The Fehmarn Belt Fixed Link - made in Denmark" gjorde op med de økonomiske og infrastrukturelle sider af projektet, som han selv var en del af.

Den danske forsker Bent Flyvbjerg, der er professor i byplanlægning ved University of Oxford, har også kritiseret projektledelsen, da han er stærk kritisk over for kæmpe projekter, der planlægges uden et reelt behov. NABU deler Bent Flyvbjergs anbefaling om ikke at overlade det til projektejerne selv at udarbejde prognoserne for egne projekter.

Politikere og erhvervslivet har efter NABU's opfattelse nærmest per automatik forsøgt at begrænse miljøorganisationer og eksperter i at rejse indvendinger forud for planlægningen af kæmpeprojekter.

- Vi ser, at jo mere relevant kritikernes argumenter er, jo kraftigere bliver de nedvurderet offentligt, siger NABU's Femern Bælt-ekspert Malte Siegert.

Efter NABU's opfattelse er beslutningstagere i Danmark og Tyskland i øjeblikket meget skarpe i tonen over for kriti-

# Faste forbindelser

ske røster. Det kan efter miljø-organisationens vurdering tyde på stor nervøsitet og usikkerhed som følge af "manglende begrundelse for projektets reelle behov".

- I betragtning af de mange negative eksempler i den senere tid kan et infrastrukturelt helt overflødigt mammutprojekt som Femern-tunnelen i dag ikke længere bare males lyserødt, som det tidligere har været tilfældet, siger Malte Siegert.

NABU har endnu ikke opgivet håbet om, at planlægningen af Femern-forbindelsen kan stoppes, og at projektet endelig underkastes en uvildig ekspertvurdering.

**Avis konstaterer:**

## Transportministeren har et flertal mod sig

Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Radikale fastholder, at der er behov for at gå videre med planerne om at bygge en fast forbindelse mellem Jylland og Sjælland nord om Fyn via Samsø

Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt (V) lagde ellers på V-Regeringens vegne planerne i skuffen på baggrund af en analyse af forbindelsens økonomi.

Socialdemokraternes transportordfører Rasmus Prehn peger over for Jyllands-Posten på, at hvis man vil udvikle hele det danske samfund og ikke kun Københavnsområdet, er en forbindelse over Kattegat nødvendig.

Dansk Folkepartis transportordfører Kim Christiansen mener ifølge Jyllands-Posten, at V-Regeringens rapport, der blev fremlagt før jul, var bestilt arbejde.

Hverken Rasmus Prehn eller Kim Christiansen, der sammen repræsenterer over 45 procent af Folketingets medlemmer, har tænkt sig at opgive planerne om forbindelsen. De to politikere bliver bakket op af Liberal Alliance og Radikale, som også vil have arbejdet med planerne om en fast forbindelse mellem Jylland og Sjælland til at fortsætte.

Tidligere trafikchef i Vejdirektoratet peger over for Jyllands-Posten på, at rapporten tog udgangspunkt i "worst case", mens trafikforsker Uffe Jacobsen ligesom Kim Christiansen har kaldt rapporten for et politisk bestillingsarbejde.

Rapport fra Vejdirektoratet og Trafik- og Byggestyrelsen viste, at en fast Kattegatforbindelse vil koste 117,9 milliarder kroner, hvilket fik Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt til at sætte planerne i bero.





## De fynske brugere af flextrafik er tilfredse

Analyseinstituttet Wilke har gennemført en undersøgelse af kundetilfredsheden på flextrafikområdet for 2015 for FynBus. Konklusionen er, at det gode resultat fra 2014 er fastholdt. Den totale tilfredshed ligger således i den højeste ende af skalaen, nemlig på "Meget god".

Flextrafik er en samlebetegnelse for forskellige befordringstjenester, som drives i ét samlet kørselskoncept af trafik-selskaberne, blandt andet af FynBus. De vigtigste befordringstjenester er handicapkørsel, telekørsel kommunale kørselsordninger som lægekørsel og omsorgskørsel kommunerne samt regionernes siddende patientbefordring.

- Resultatet sidste år var bedre, end vi turde håbe på. At det er lykket igen i år, skyldes ikke mindst det gode samarbejde med de meget professionelle chauffører, vi har til at køre for os, udtaler direktør for FynBus, Carsten Hyldborg Jensen, i en pressemeddelelse fra FynBus.

### Tilfredshed med bestilling og chaufføren

Wilke har spurgt ind til tilfredsheden med både "bestillingen af rejsen" og "bilen og køreturen" og på alle områder ligger kundernes tilfredshed højt. Fx ligger tilfredsheden på spørgsmål som "Chaufførens kundeservice (var chaufføren smilende og hjælpsom)", "Chaufførens kørsel" og "Chaufførens villighed til at hjælpe dig ind/ud af vognen, hvis du havde behov for det" på minimum 91 på en skala, der går til 100, og hvor alt over 74 er "Meget god".

- Det er chaufførerne der har kontakten til kunden. Det er dem, der skal sikre, at kunden får den bedst mulige oplevelse inden for de rammer, der nu engang er for flextrafik. Og den opgave er vi glade for at konstatere, at chaufførerne løser til kundernes tilfredshed. FynBus prøver også på at skabe gode rammer for et godt samarbejde. Senest har vi taget initiativ til en intern hjemmeside, hvor chauffører og flextrafik kan udveksle viden og erfaringer, fortæller Carsten Hyldborg Jensen.

### Forsinket eller rettidig?

Inden for flextrafik er der lagt skarpe tidsrum ned over, hvor meget der må flyttes på tidspunkter for den bestilte kørsels afhentning og ankomst. Tidsrummene bruges til at udnytte bilerne mest muligt, så der fx i sidste øjeblik kan hentes en ekstra passager, hvis der er plads i bilen. Men tidsrummene er svære at kommunikere til kunderne, og derfor er "oplevelsen af rettidighed" et af de områder, som Wilkes undersøgelse peger på, at FynBus stadig skal have fokus på. Kun ca. 50 procent af kunderne svarer således "korrekt" på spørgsmålet "Skal bilen komme præcis på det oplyste tidspunkt eller er der et tidsrum for hvornår bilen må komme?"

- Vores reelle rettidighed inden for de rammer, der er, ligger meget højt. Derfor drejer kundernes oplevelse af rettidighed sig mere om kommunikation end om rettidighed. Og FynBus prøver allerede at fortælle kunderne om de tidsrum, der er i forhold til de oplyste tidspunkter for kørsel. Et af de nyeste tiltag er, at for eksempel handicapkunder nu kan sige ja til at få en sms 24 timer før deres bestilte bil kommer og igen 15 minutter før. Det er en service, vi udvikler på, og som vi vil kunne tilbyde til flere kunder i løbet af næste år, siger Carsten Hyldborg Jensen.

## Udbud af lægevagtskørsel endte som en farce

Region Syddanmarks udbud af lægevagtskørsel har været annulleret flere gange og er blevet fordyret af en særlig fortolkning af taxiloven, som giver indehavere af en taxibevilling fortrin over for andre typer af bydere. Nu er udbuddet afsluttet med en aftale med Dantaxi

Både ledelsen i Region Syddanmark og den billigste byder, firmaet SIM Lægekørsel, er utilfredse med forløbet. Det skriver Fyens Stiftstidende.

Frank Ingemann Jensen, chef for sundhedsområdet, Region Syddanmark, udtaler til Fyens Stiftstidende:

- Det er ikke hensigtsmæssigt, at vi skal følge retningslinjer, som reelt er med til at fjerne konkurrencen på området, siger han og henviser til en udtalelse fra konkurrencestyrelsen og Trafik- og Byggestyrelsen - tidligere Færdselsstyrelsen:

*"Konkurrencestyrelsen og Færdselsstyrelsen har jf. Konkurrencestyrelsens udtalelse af 27.7.2009 i en klage over Region Midtjyllands udbud af lægevagtskørslen vurderet, at tilbudsgivere med en taxibevilling har ret til at udføre opgaven før tilbudsgivere med limousinetilladelse (anden personkørsel, red.)", står der i udbudsmaterialet.*

- Den regel har vi tjekket af med både Konkurrencestyrelsen og med vores advokater, og når der kommer en udmelding fra staten om, at det er sådan, at reglerne skal tolkes, så er vi nødt til at rette os efter det, siger Frank Ingemann Jensen.

### **SIM Lægekørsel vil anlægge erstatningssag**

Stig Israelsen, direktør i SIM Lægekørsel, påpeger, at udbuddet fra Region Syddanmark har været ændret flere gange.

- De (Region Syddanmark) ville gerne have det billigste tilbud. Det kom Dantaxi med, men de kunne ikke leve op til kravene. Så fjernede man bare alle kravene med den begrundelse, at det skulle man i henhold til lovgivningen. Så nu bruger man flere millioner ekstra på at følge en vejledning fra Trafikstyrelsen, som intet har med sagen at gøre, siger Stig Israelsen til Fyens Stiftstidende.

Han har klaget endnu engang, fordi han stadig ikke mener, at Dantaxi lever op til betingelserne.



Chauffør-fagforening:

## Chauffører bliver aflønnet forkert

Der er omkring 35 kroner i forskel på timelønnen til turistchauffører og chauffører, som eksempelvis kører rutekørsel mellem Jylland og Sjælland. En halv snes vognmænd, der kører for Rød Billet, er kommet i søgelyset efter forlydende om, at de aflønner deres chauffør efter overenskomsten mellem Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening i Dansk Erhverv og 3F, selvom chaufførerne udfører rutekørsel og dermed kører under en anden overenskomst

**Af Jesper Christensen**

Den anden overenskomst er den, som 3F og Arbejdsgiverforeningen for Turistvognmænd (ATV) i Dansk Industri har indgået.

Forskellen mellem de to overenskomsters timeløn er på omkring 35 kroner.

Allan Andersen, der er forhandlingssekretær i 3F's transportgruppe oplyser til transportnyhederne.dk/Magasinet Bus, at han på et møde med Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening og med Arbejdsgiverforeningen for Turistvognmænd torsdag 21. januar med henvisning til de indgåede aftaler bad om indsigt i lønudbetalingerne hos otte vognmænd, der kører rutekørsel for Rød Billet.

## Arbejdsgivere har fået tre uger til at skaffe lønoplysninger

Allan Andersen, der er forhandlingssekretær i fagforbundet 3F, var torsdag i sidste uge til møde - først med Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening (TA) hos Dansk Erhverv og senere med Arbejdsgiverforeningen for Turistvognmænd (ATV) hos DI. I alt otte turistvognmænds kørsel for Rød Billet var i fokus på møderne, da 3F mener, at de aflønner deres chauffører med en lavere sats, end overenskomsterne fastlægger

Allan Andersen forklarer til transportnyhederne.dk/Magasinet Bus, at han som repræsentant for 3F og med henvisning til de indgåede overenskomster blev enige med repræsentanter for de to arbejdsgiverforeninger om, at de pågældende vognmænd skal give 3F oplysninger om deres lønudbetalinger til chauffører, der er beskæftiget med kørsel for Rød Billet - og dermed udfører rutekørsel.

- Vognmændene skal komme med dokumentation for et repræsentativt udsnit af deres chauffører, der kører for Rød Billet, siger Allan Andersen.

Han forklarer, at drejer sig om lønsedler, der dækker en måned eller to gang 14 dage.



- Det har de fået tre uger til regnet fra torsdag 21. januar, siger han videre.

Lønsedlerne skal bruges til at afdække, om vognmændene har aflønnet deres chauffører efter den indgåede overenskomst, der betyder en lønforskel på omkring 35 kroner pr time til i rutechaufførernes favør.

## Vi er villige til at indgå en tillægsaftale

Otte vognmænd har fået tre uger regner fra 21. januar til at dokumentere, at de aflønner de af deres chauffører, der kører rutekørsel for Rød Billet, efter overenskomsten. Efter 3F's opfattelse er det overenskomsten mellem Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik og 3F, der gælder. Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening og 3F har en tilsvarende aftale om rutekørsel. Begge aftaler siger, at chauffører, der kører rutekørsel mellem landsdelene, skal have en løn, der ligger 35 kroner over niveauet for turistikørsel

Hvis de lønafregninger, som de pågældende vognmænd - seks, der er medlem af Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening hos Dansk Erhverv, og to, der er medlem af Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik hos DI - afleverer, viser, at chaufførerne bliver aflønnet efter turistoverenskomsten, er der efter 3F's opfattelse tale om løndumping.

Allan Andersen, der er forhandlingssekretær i 3F's transportgruppe forklarer, at en vognmand, der både kører turistikørsel og rutekørsel, kan aflønne sine chauffører med en timeløn, der svarer til det, de kører mest - eksempelvis turistikørsel.

Der, hvor 3F's forhandlingssekretær kan se, at nogle vognmænd måske spekulerer i at lade deres chauffører køre lige lidt mere turistikørsel end rutekørsel og dermed kan nøjes med at aflønne dem efter turistoverenskomsten, vil han fastholde, at der er tale om løndumping.

- Det vil være spekulation, siger Allan Andersen til transportnyhederne.dk/Magasinet Bus.

Allan Andersen peger på, at 3F er villig til at indgå en tillægsaftale med vognmændenes organisationer om, at chaufførerne afregnes efter AKT Tillægsoverenskomsten, når de kører for Rød Billet.

3F har gennem en årrække haft tillægsaftaler med busvognmænd, der både kører turistikørsel og rutekørsel. Ifølge tillægsaftalerne bliver chauffører, der kører rutekørsel afregnet på niveau med AKT Tillægsoverenskomsten.



## V-Regeringen og oppositionen har forslag om sikring af transportoverenskomster

Skal en aftale hen over vognmandens køkkenbord anses for en overenskomst? Eller skal aftalen have en vis udbredelse i erhvervet, før det kan kaldes en overenskomst, som skal overholdes ifølge transportlovgivningen? Det er kernen i et lovforslag som oppositionen torsdag fremlagde i Folketinget. Forslaget skal - hvis det vedtages - ændre lovgivningen for gods-, bus- og taxikørsel, så en overenskomst skal være en aftale indgået mellem "toneangivende organisationer" på arbejdsmarkedet

Torsdagens lovforslag er en genfremsættelse af et lovforslag fra daværende transportminister Magnus Heunicke (S) i foråret. Initiativet er taget af Socialdemokraterne, SF, Enhedslisten og Radikale Venstre.

- I forsommeren tegnede der sig et klart flertal for forslaget, som også Dansk Folkeparti gav mange pæne ord med på vejen, hvorfor der tegnede sig et endog stort flertal, eventuelt med små justeringer. Stort set alle hørings svar anbefalede desuden en vedtagelse, men desværre kom valget i vejen blot otte dage før den planlagte tredje behandling og en vedtagelse, siger Erik Østergaard, der er administrerende direktør i DTL-Danske Vognmænd, og som ser positivt på forslaget.

Under torsdagens møde i Folketingssalen bebudede transportminister Hans Christian Schmidt (V), at han ønskede de betænkeligheder, som dele af debatten i forsommeren havde afdækket, indarbejdet i en kommen lov på netop dette område. Derfor vil V-Regeringen komme med sit eget forslag, der imødekommer nogle af de betænkeligheder. Torsdagens møde i folketingssalen kom dermed ikke nærmere en afklaring.

- Vi har stadig til gode at se regeringens eget udspil, men jeg er glad for at det tilsyneladende er et bredt Folketing der er optaget af spørgsmålet. Det vil være betydningsfuldt med så bred en politisk kreds som muligt bag noget så afgørende, som ordnede forhold på transportområdet. Man skal ikke bare kunne lave små, lokale aftaler, der undergraver en fair konkurrence på hele det danske transportområde til lands, siger Erik Østergaard, og fortsætter:

- Vi har ført en løbende dialog med både politikere og organisationer om det forslag, der foreligger. Det ville vi kunne leve fint med. Men vi er naturligvis spændt på udvalgsarbejdet og på at se det bebudede nye forslag fra regeringen. Så selv om der er flyttet rundt på taburetterne ovenpå valget i juni, så har vi grund til at tro, at der stadig er et flertal for hovedpointerne i forslaget - nemlig at vi ikke kan leve med udbredt social dumping i transportbranchen i Danmark. Det var også det jeg fik ud af debatten i dag.

### Vigtigt med ordnede vilkår

DTL siger, at kernen i forslaget er, om der skal være ordnede vilkår på transportområdet eller ej. Her står DTL-Danske Vognmænd meget fast på, at der skal være ordnede forhold.

- Det både kan og skal vi have. En bred politisk opbakning til forslaget vil knæsesætte dette og forankre det på tværs af højre og venstre. Det vil give ro om området om Danmarks linje. Vi var glade for, at socialdemokraten Rasmus Prehn med flere genfremsatte forslaget - men hører også, at et kommende forslag fra regeringen vil bevare intentionerne. Det ser vi frem til at studere, siger Erik Østergaard.

## Chaufførernes Fagforening har gjort status efter november

I løbet af de første 11 måneder af 2015 skaffede Chaufførernes Fagforening i alt 2.400.194,15 kroner ind til sine medlemmer i faglige sager

I november alene blev det til 29.820,84 kroner.

## Arbejdsskader gav 354.716 i november

Chaufførernes Fagforening i København har gjort status over sager om arbejdsskader efter november.

I løbet af de første 11 måneder af 2015 skaffede Chaufførernes Fagforening i alt 4.071.978 kroner ind til sine medlemmer i arbejdsskadesager.

## 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



# Uber kører uden om indberetningspligt

Ifølge Liberal Alliances erhvervsordfører Joachim B. Olsen er det langt nemmere for Skat at kontrollere, om en Uber-chauffør snyder i skat, end så mange andre erhvervsdrivende, da betalingen foregår elektronisk. Joachim B. Olsen peger på sin Facebook-profil på, at der er elektroniske kvitteringer, og at Skat naturligvis skal have adgang til information om, hvad Ubers chauffører har tjent. Men helt så enkelt er det ikke

Ifølge et svar fra den nuværende skatteminister Karsten Lauritzen skal Skat have tilladelse fra Skatterådet, hvis Skat vil indhente oplysninger hos eksempelvis Uber om udbetalinger til danskere, der har fået udbetalt penge gennem Ubers tjeneste. Og ifølge et svar fra hans socialdemokratiske forgænger på posten, Benny Engelbrecht, har en virksomhed i dag kun indberetningspligt, hvis den har forretningssted i Danmark.

Benny Engelbrecht slog som skatteminister i et svar til Venstres Mads Rørvig dateret 5. februar 2015 fast, at eksempelvis Uber ikke er omfattet af dansk indberetningspligt.

”En forudsætning for at blive omfattet af en indberetningspligt efter skattekontrolloven er, at der er tale om fysiske eller juridiske personer, der er hjemmehørende her i landet, eller som driver virksomhed fra et fast driftsted her i landet. Både AirBnB og Uber driver virksomhed via hjemmesider og har begge hovedsæde i USA. Når der - som det er tilfældet for AirBnB og Uber - drives virksomhed via en hjemmeside, kan virksomheden være etableret såvel her i landet som i udlandet. AirBnB og Uber vil således ikke være omfattet af en dansk indberetningspligt, medmindre formidlingen sker gennem et dansk datterselskab eller et fast driftsted i Danmark”, skrev Benny Engelbrecht i sit svar til Mads Rørvig, der havde stillet følgende spørgsmål:

“Vil ministeren redegøre for sine overvejelser om tredeparts-indberetninger til Skat for deleøkonomi-tjenester som Uber, AirBnB, m.fl.”

Fredag 8. januar 2016 kunne man læse følgende, som Joachim B. Olsen har skrevet på sin Facebook-side om Uber-chauffører's skattebetaling.

“Det er da betydeligt lettere at tjekke om en Uber-chauffør betaler skat af sin indkomst fra Uber, end at tjekke om en håndværker betaler skat”

“Når jeg kører en tur med Uber, så får jeg en kvittering. Hvordan er det anderledes, end når jeg får udført et stykke arbejde af en håndværker og får en kvittering. Bort set fra, at det er lettere for skat at tjekke kvitteringen fra Uber, idet den er elektronisk og ikke kan blive "væk"”.



# Franske taxichauffører protesterede mod Uber og andre konkurrerende transporttilbud

Tirsdag 25. januar lykkedes det for utilfredse franske taxichauffører at skabe kilometer lange køer på indfaldsvejene til Marseille. Chaufførerne skabte køen som en protest mod alternative transporttilbud som eksempelvis Uber ved at køre med lav hastighed i to-tre vejbaner på indfaldsvejene til den sydfranske havneby

Aktionen, der begyndte ved seks-tiden tirsdag, havde som mål at skabe opmærksomhed om forholdene på taxiområdet.

Formanden for taxichaufførerne i Marseille, Rachid Boudjema, sagde til nyhedsbureauet AP, at transporttilbud som Uber ødelægger det for de professionelle, der betaler skat og overholder reglerne.

Uber er også i søgelyset i Danmark, hvor selskabet er blevet meldt til politiet, og hvor der er sat spørgsmålstegn ved skattebetalingerne fra de mennesker, der via Uber tilbyder at transportere andre mennesker fra et sted til et andet mod betaling.

Fransk domstol:

## Uber skal betale knap ni millioner kroner til fransk fællesorganisation for taxiselskaber

Traditionelle franske taxi-chauffører havde klaget til domstolen over, hvordan Uber-chauffører vendte på gaden for at få kunder på linie med de almindelige taxiselskaber. Og domstolen i Paris gav taxi-selskaberne medhold i deres klage og bestemte, at Uber skal betale 1,2 millioner euro til taxi-selskabernes fællesorganisation.

Aber, der afviser at være en taxi-service, benægter klagerne og peger på, at selskabet løbende informerer de private mennesker, der benytter Uber-systemet til at transportere andre mennesker fra A til B mod betaling, om, at de skal vende tilbage til deres hjem eller garage, når deres tur er afsluttet.

Uber peger på, at selskabets tjeneste er en samkørselsordning, hvor private bilejere stiller sig til rådighed og kan hyres til en tur, hvor chauffør og passager efterfølgende deler omkostningerne.

Tirsdag 26. januar strejkede over 1.200 taxichauffører i Paris, hvor de blandt andet blokerede flere centrale veje i Paris i protest mod private menneskers persontransport uden licens - eksempelvis gennem Uber-tjenesten.

Tirsdag var der også protestaktioner andre steder i Frankrig - eksempelvis i havnebyen Marseille.

## Færgerederi gør det lettere at bestille billet

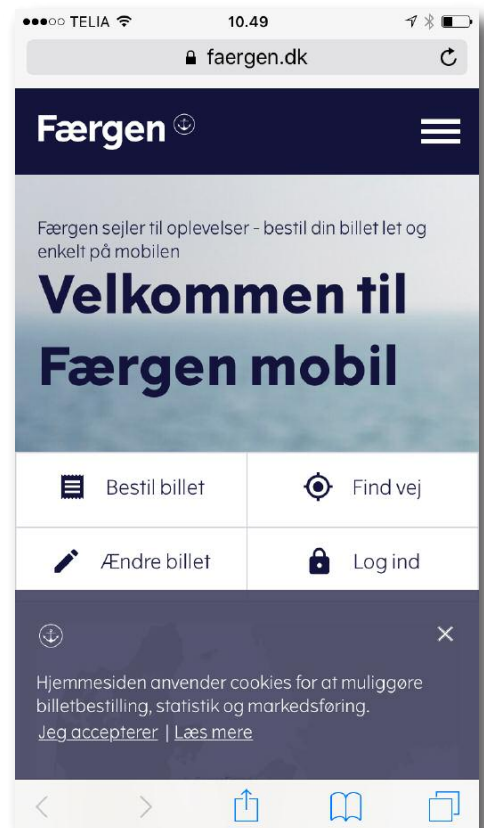
Rederiet Færgen, der forbinder en række større danske øer med det mere landfaste danske land, lancerer en mobilversion af sin hjemmeside. Det vil gøre det hurtigere og lettere at bestille færgebilletter via smarte telefoner og tablet-pc'ere

- Det skal gerne være nemt og gnidningsløst at rejse med Færgen. Derfor lancerer vi en mobiloptimeret side, som primært understøtter bestilling og ændring af billetter via mobiltelefonen. Løsningen er især tiltænkt kunder på farten, så de nemt og enkelt kan få overblik over de kommende afgang, om der er plads og bestille billet. Dette har været et stort ønske fra mange af vores kunder, og derfor er vi glade for nu at kunne give dem den service, siger Simon Lambrecht-Deleuran, der er leder af E-handel og Systemadministration hos Færgen.

Udover muligheden for at se kommende afgang samt bestille og ændre billetter er det via mobilversionen af Færgens hjemmeside muligt at få hjælp til at finde vej til den relevante havn. Det foregår ved hjælp af en ruteplan via Google Maps, der viser vej til havnen.

Fra og med onsdag sker viderestilling til mobilversionen automatisk, når man åbner Færgens hjemmeside på en mobil enhed - eksempelvis smartphone eller en tablet. Ligeledes kan siden tilgås via en PC eller Mac ved at taste m.faergen.dk i stedet for www.faergen.dk eller ved at trykke på det lille mobil-ikon i øverste højre siden på hjemmesiden. Det er altid muligt at gå fra den mobiloptimerede side til den almindelige hjemmeside ved at trykke på linket "Desktop version" nederst på siden.

Færgen er Danmarks største ø-rederi og sejler til henholdsvis Bornholm, Samsø, Fanø, Als, Langeland og Lolland via i alt syv forskellige ruter.



*Rederiet Færgen har lanceret en version af sin hjemmeside til brug på mobile enheder som smartphones og tablets. Det skal gøre det lettere at bestille og ændre billetter.*

## Mols-Linien har sat ekstra formiddagsafgange ind

Fra mandag 25. januar har man haft endnu en mulighed for at sejle med hurtigfærge over Kattegat mellem Jylland og Sjælland

Mols-Linien satte den dag en ekstra formiddagsafgang ind fra Aarhus mod Odden klokken 9.00 og fra Odden mod Aarhus klokken 10.45.

De nye formiddagsafgange sejler mandag til torsdag indtil 4. marts. Herefter starter sommerfartplanen med, der har endnu flere daglige afgange.



## Færgerne på Øresund sejlede frem

Scandlines færger mellem Helsingør-Helsingborg øgede aktivitetsniveauet moderat i 4. kvartal 2015. Antallet af overførte lastbiler og busser steg betydeligt, mens billedet var stort set uændret for det samlede antal passagerer samt personbiler og gående passagerer

Scandlines Helsingør-Helsingborg gennemførte næsten 12.500 afgange, og præcisionen var med 99,7 procent fortsat høj - i 2014 var den 99,5 procent. Kapacitetsudnyttelsen på bildækket steg som følge af det øgede antal kørende enheder

Ruten overførte 278.500 personbiler i fjerde kvartal 2015 mod 277.000 i samme kvartal 2014

Antallet af overførte lastbiler steg 11 procent til omkring 100.300. I 2014 var antallet 90.700)

Bustrafikken på ruten steg 5 procent til omtrent 3.500. I 2014 var antallet på 3.300)

Godsmængden på ruten steg 10 procent til 1.153.500 ton. I fjerde kvartal 2014 nåede godsmængden op på 1.048.000 ton

I fjerde kvartal 2015 transporterede Scandlines Helsingør-Helsingborg samlet 1,5 millioner passagerer - det samme niveau som i fjerde kvartal 2014

Anvendelsen af AutoBizz Smart steg med omtrent 30 procent i forhold til samme periode sidste år.

- Vi fastholdt et godt aktivitetsniveau i fjerde kvartal med 1,5 millioner passagerer og overførte særligt flere busser og lastbiler sammenlignet med året før. Den moderate fremgang blev realiseret trods en mærkbar effekt af politiske udmeldinger i Sverige om indførelse af grænsekontrol mellem Sverige og Danmark, siger Henrik Rørbæk, der er administrerende direktør i HH Ferries AB.

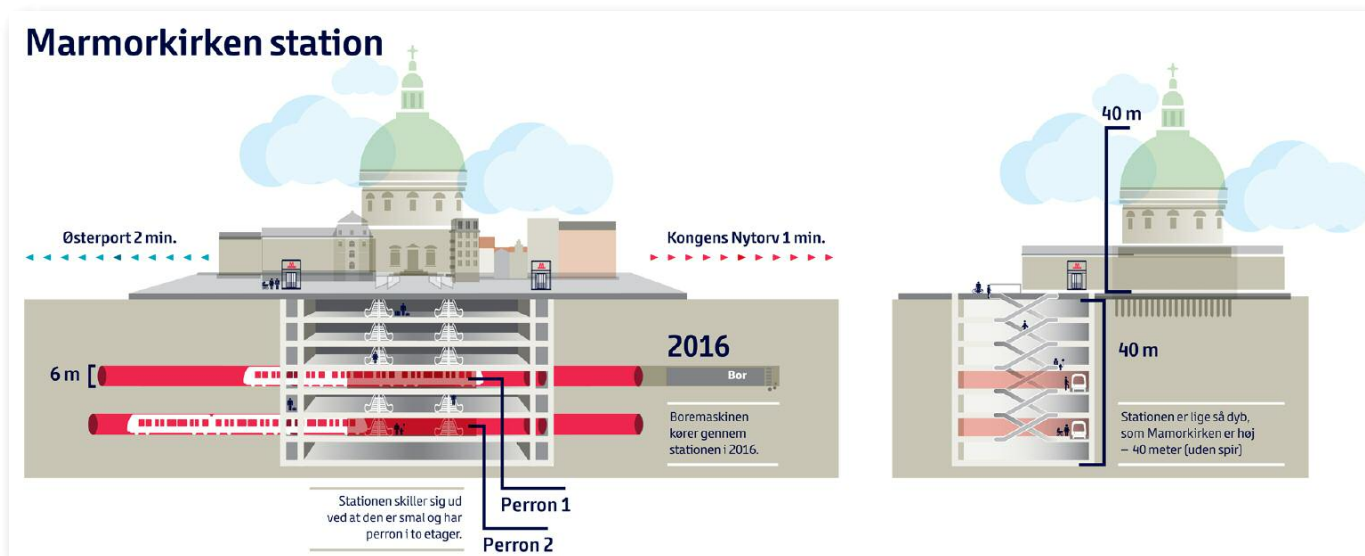
Han peger på, at den mangeårige indsats for at fremme integrationen i Øresundsregionen i fjerde kvartal sidste år blev afløst af den svenske regerings beslutning om at indføre ID-kontrol.

- Det er til stor ulempe for pendlere, turister og erhvervsliv i regionen. Samtidig medfører reglerne og det indførte transportøransvar, at vi pålægges under bødeansvar og for egen regning at udføre ID-kontrol af alle passagerer i modsætning til Øresundsbron, hvor passagererne grænsekontrolleres i Sverige af myndighederne. Det er kort og godt helt urimeligt, stærkt konkurrenceforvridende og i strid med EU-traktaten - og derfor har vi indgivet en klage til EU Kommissionen, siger Henrik Rørbæk.

Scandlines Helsingør-Helsingborg har med virkning fra 4. januar 2016 indført ID-kontrol i overensstemmelse med den svenske lovgivning.

### Om Scandlines Helsingør-Helsingborg

- Scandlines Helsingør-Helsingborg driver regionens flydende bro bestående af de fem færger Aurora, Tycho Brahe, Hamlet, Mercandia IV og Mercandia VIII.
- Færgerne er udstyret med katalysatorrensning
- I 2015 transporterede Scandlines Helsingør-Helsingborg 7,4 millioner passagerer samt 1,4 millioner personbiler, 390.000 lastbiler og 20.000 busser svarende til omtrent 20 procent af de køretøjer, der krydsede Øresund
- Scandlines Helsingør-Helsingborg drives i et markedsførings samarbejde med Scandlines og ejes af selskabet HH Ferries AB med hovedsæde i Helsingborg
- Henrik Rørbæk er administrerende direktør for HH Ferries AB, som ejes af investeringsselskabet First State Investments



## Den københavnske Cityrings sidste station er gravet ud

Den kommende metrostation ved Marmorkirken er nu fuldt udgravet. Stationen, som bliver knap 40 meter dyb, er ud over at være den sidste også den dybeste og mest udfordrende station af Cityringens 17 stationer

Med udgravningen af Cityringens sidste station har metrobyggeriet nået endnu en vigtig milepæl. Stationen ved Marmorkirken vil i løbet af foråret være klar til at modtage tunnelboremaskinerne, som har tilbagelagt over 15 kilometer under Hovedstaden. Det betyder også, at alle de kommende metrostationer på Nørrebro, Frederiksberg og Vesterbro er forbundet, og samtidig er den første tunnelstrækning udgravet under Østerbro.

- Det er fantastisk, at alle Cityringens stationer nu er gravet ud. Det betyder, at vi i løbet af foråret vil få det første tunnelgennembrud ved Marmorkirken. Når Cityringen åbner i 2019, vil stationen få 11.000 daglige passagerer, hvilket svarer til passagertallet på stationer som Høje-Taastrup. Så selv om det har været svært undervejs, så er metrostationen ved Marmorkirken også et godt eksempel på, hvordan det lykkes at skabe ny og moderne infrastruktur midt i en storby og meget tæt på naboer og historiske bygninger, siger Guy Taylor, der er projektdirektør i Metroselskabet.

På byggepladsen ved Marmorkirken er der meget begrænset plads. Derfor vil stationen som den eneste få to perroner, der er placeret over hinanden. Det betyder, at den kommende metrostation ved Frederiksstadten bliver lige så dyb, som Marmorkirken er høj, nemlig knap 40 meter (uden spir).

- Byggepladsen ved Marmorkirken er den mest komplekse af Cityringens 23 byggepladser. Der er tale om en unik konstruktion, hvor man af hensyn til kirken og området i det hele taget har valgt at anlægge stationen med sporene oven på hinanden og ikke på hver side af en perron som på de øvrige stationer. Det giver særlige udfordringer og har bl.a. krævet en ekstra dyb skakt, siger Guy Taylor.

Med afslutningen af udgravningsarbejdet går byggeriet ved Marmorkirken ind i en ny fase, hvor der blandt andet skal

støbes en massiv betonbund i skakten, inden tunnelboremaskinerne ankommer. Derefter går arbejdet i gang med at indrette selve stationsrummet og perronerne.

Interesserede kan læse mere om metrobyggepladsen ved Marmorkirken her: <http://www.m.dk/sidstestation>

Det forventes, at der vil være ca. 11.000 passagerer på metrostationen ved Marmorkirken på en gennemsnitlig hverdag. Det svarer omtrent til det nuværende passagertal på Hellerup S-togsstation eller Høje-Taastrup station.

## Fakta om Cityringen

De 17 nye metrostationer vil forbinde brokvartererne med Frederiksberg og indre by, og samtidig bliver Cityringen også udbygget med forbindelser til både Nordhavn og Sydhavn. I 2020 skønnes det, at seks af Danmarks ti travleste stationer vil være metrostationer med over 200.000 daglige passagerer. I 2025 skønnes det, at metroen i København vil have 130 millioner passagerer årligt.

## Fakta om Marmorkirken metrostation

Stationen ved Marmorkirken bygges i modsætning til de andre stationer på Cityringen oppefra og ned. Det vil sige, at stationens forskellige etager støbes undervejs. Dette sker bl.a. for at sikre ekstra stabilitet af hensyn til kirken. Stationen vil som alle 17 nye metrostationer få sit eget særlige kendetegn. Marmorkirkens metrostation vil eksempelvis være kendetegnet ved vægge af sandsten i en varm og gylden farve inspireret af de palæer, der ligger i området. Sandstenen indeholder desuden små fossiler af forstenede søpindsvin eller blæksprutter, der er millioner af år gamle.

## Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



Du kan hente tidligere numre af Magasinet Bus her:



# Magasinet Bus

Torsdag 17. december 2015 til onsdag 27. januar 2016 - nummer 10 - 3.89

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 b  
skærpet fok  
Læs mere

K  
operatør har sendt  
trafikken

ørvikarvirksomheder får lettet  
vet om egenkapital  
Læs mere side 59

Uber vil have magten over hverdagens mobilitet  
Læs mere side 62

ing får en  
-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

Gik du glip af Magasinet Bus nummer 12 - 2015?  
Så hent det her!

