

# Magasinet Bus

Torsdag 31. marts til onsdag 27. april 2016 - nummer 3 - 4. årgang

Regionsrådsformand Sophie Hæstorp Andersen:

## - Vi skal hæve ambitionsniveauet for den kollektive trafikbetjening

Læs mere side 7

## Massiv trængsel udfordrer Hovedstadsregionen

Læs mere side 4

## Konsulentrapport kritiserer samarbejdet

Læs mere side 10

## Foråret strålede ned over busbranchen

Læs mere side 42

## Hovedstadens busser forurener markant mindre

Læs mere side 23

## Lokal bus kørte forbi passagerer

Læs mere side 16

## Busvognmand måtte købe sit eget selskab

Læs mere side 44

## Ung mand reddede pige fra døden

Læs mere side 16

## Enhedslisten fremsætter forslag til grøn omstilling af transporten

Læs mere side 40



# Farven grøn og transportpolitikken

Det er fortsat et åbent spørgsmål, om Venstreregeringen har en transportpolitik. Indtil videre ved vi mest om, hvad regeringen ikke vil. En konstruktiv undtagelse er den brede aftale om Femern-forbindelsen, som blev indgået for nylig. Denne aftale viser tydeligt, at regeringen er parat til at rykke ud, når det brænder på. Aftalen viser også, at den tilbageværende transportpolitik på de øvrige områder er et bevidst valg.

Konsekvensen har indtil nu været, at de øvrige partier også har holdt sig tilbage med både politiske markeringer og konkrete forslag. Alle håber tilsyneladende på, at det brede transportpolitiske samarbejde kan fortsætte. Alligevel er det meget usikkert, hvilke dele der kan videreføres af det visionære forlig om den grønne transportpolitik fra 2009. Læg mærke til farven grøn.

Den grønne omstilling af transportsektoren er også sat på pause. Alle partier går i princippet ind for en grøn omstilling, men metoderne er der vild uenighed om.

Nu rykker Enhedslisten så med en tilsyneladende vild og overambitiøs grøn transportpakke med hele 39 konkrete forslag. Nu kan Venstre og andre partier betragte Enhedslistens forslag med en vis overbærenhed. Enhedslisten stod i 2009 som det eneste parti uden for forliget om en grøn transportpolitik på grund af uenighed med de øvrige partier om vejinvesteringer. Alligevel er der grund til at tage Enhedslistens initiativ alvorligt. De har nemlig ikke selv fundet på de 39 punkter. Alle forslag kommer fra den skrottede roadmap-rapport fra januar 2015. Hermed er der igen sat skarpt lys på den grønne omstilling af transportsektoren og på de metoder – dyre og billige – som kan tages i anvendelse for at hjælpe den træge proces på vej.

Forliget om en grøn transportpolitik rækker til 2020. Der er på høje tid at begynde at diskutere infrastrukturinvesteringer i perioden efter 2020 - gerne med det samme brede og afbalancerede afsæt som i forliget fra 2009. Det bør igen være en transportpolitik for alle transportformer og for hele Danmark. Farven grøn må forventes at følge med over i nye aftaler.

De nylige diskussioner om taxiloven og kørselstjenesten Uber har afsløret transportpolitikkenes ambivalens. Meget få politikere har tilsyneladende lyst til at forsvare den nuværende taxilovgivning, og mange politikere er lidt fascinerede af Uber og deres succes på den internationale scene. Uber har åbnet for deleøkonomien – og det på godt og ondt. Det er lidt sørgeligt at se, at næsten ingen politikere er villige til at se både de gode og dårlige sider ved deleøkonomien i øjnene. I stedet for vælger man side.

Drop ambivalensen, fasthold det brede transportpolitiske samarbejde mellem blokkene og fasthold den grønne farve.

Jesper Christensen og Mikael Hansen

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

*Ansvarshavende redaktør:  
Jesper Christensen*

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

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

# Setra Busser

## Skræddersyet mangfoldighed

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

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



# Massiv trængsel udfordrer Hovedstadsregionen

Stigende trængsel på vejene ind og ud af hovedstadsområdet kan om 10 år betyde, at bilisterne kommer til at holde i kø i 18 millioner timer årligt. Det svarer til, at 10.000 mennesker ikke laver andet end at sidde i kø året rundt. Nu sætter Region Hovedstaden de trafikale udfordringer på dagsordenen. En ny analyse peger på, at især den kollektive trafik skal op i gear

Den trafikale udvikling betyder, at flere og flere mennesker skal deles om pladsen i myldretidens tog og busser. Og presset på den kollektive trafik ventes at stige i takt med, at indbyggertallet vokser. Over de næste 15 år forventes det, at der kommer omkring 200.000 flere indbyggere til området.

En ny analyse fra Region Hovedstaden tegner et billede af massive udfordringer. Derfor sætter regionen sig nu i spidsen for en indsats, der skal afklare, hvordan kommuner, regioner, trafikelskaber og stat kan gøre den kollektive trafik bedre, hurtigere og mere effektiv.

- De trafikale udfordringer kalder på helhedsorienterede løsninger, som går på tværs af selskaber, trafiksystemer og transportformer. Udgangspunktet bør være borgernes behov frem for de enkelte trafikelskabers interesser. Det skal fx være nemt at skifte mellem transportformerne, at komme på tværs af S-togs-linjerne, og at få sin cykel med, uanset om man tager Metro, S-tog, lokalbane eller en kommende letbane, siger regionsrådsformand Sophie Hæstorp Andersen (S), Region Hovedstaden.

### Én samlet plan med Transport for Copenhagen

Region Hovedstadens nye analyse understreger blandt andet behovet for en langt bedre sammenhæng og koordinering af den kollektive trafik på tværs af selskaber, kommunegrænser og transportformer. Regionen vil derfor sammen med staten, kommuner, trafikelskaber og andre med interesse på området arbejde for et beslutningsgrundlag for at etablere én samlet politisk ledelse for hele den kollektive trafik i hovedstadsområdet - busser, lokalbaner, metro, S-tog, letbane, kystbane og øvrige regionale tog. Indsatsen kaldes Transport for Copenhagen og er et led i den regionale vækst- og udviklingsstrategi (ReVUS), der blev vedtaget af regionsrådet i efteråret.

Regionsrådet har afsat i alt 5,5 millioner kroner til Transport for Copenhagen i 2016 og 2017. Indsatsen omfatter eksempelvis analyser, intensiv dialog med alle interessenter og en infrastrukturkonference.

### Sammenhængende trafik er en hjørnesten

Region Hovedstaden afsætter årligt omkring en halv milliard kroner til kollektiv transport i form af busser og tog og er - næst efter staten - Danmarks største køber af kollektiv transport.

- For en metropolregion som Greater Copenhagen er det en hjørnesten at sikre en sammenhængende plan for trafikken i hovedstadsområdet - for tog, busser, biler, cykler og fly. Folk skal kunne komme på arbejde, i skole, til fodbold og på hospitalet. Turisterne skal kunne nå at se mere af regionen end København. Virksomheder skal kunne få deres varer rundt, og det skal være attraktivt at placere produktion og hovedsæde i Danmark. Alt sammen uden at folk spiller timer på at sidde i kø i trafikken, siger Sophie Hæstorp Andersen.

## Faktaark om trængselsudfordringen



### Trængselsudfordringer koster milliarder



Trængslen omkring hovedstaden koster årligt samfundet **ca. 2 mia. kr.**, fordi bilisterne spilder over 9 mio. timer på at sidde i kø.



Udfordringen vokser markant i de kommende år, når hovedstaden får over **200.000** nye indbyggere.



Allerede i 2025 vil problemerne med trængslen omkring hovedstaden betyde, at bilisterne spilder **ca. 18 mio. timer** på at sidde i kø.

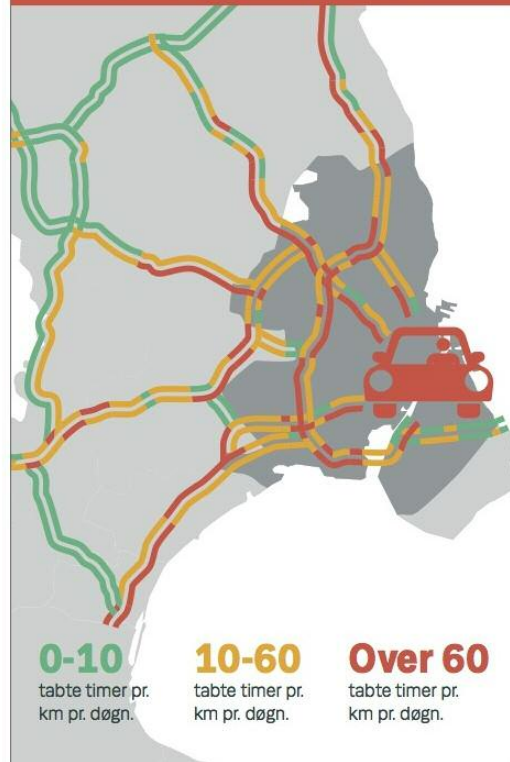


Det svarer til, at samfundet årligt går glip af **ca. 4 mia. kr.**, eller at **ca. 10.000 trafikanter** sidder i kø året rundt.



Derfor er der et akut behov for at skabe en bedre og mere effektiv koordinering af infrastrukturen i hovedstadsregionen.

Figuren viser hvor mange timer, der samlet tabes på den enkelte kilometer pr. døgn i hovedstadsområdet.



### Trængselsudfordringen frem mod 2025



**Ca. 2 mia. kr.** går tabt i hovedstaden pga. trængsel.  
I 2025 vil det beløb være **ca. 4 mia. kr.**



Bilister spilder **9,3 mio. timer** på at sidde i kø.  
I 2025 vil det tal være **ca. 18 mio. timer.**



I 2030 vil der være **over 200.000 flere indbyggere** i hovedstadsregionen.

#### TAL OG FAKTA:

Struensee & co. (2016): Transport for Greater Copenhagen (udarbejdet for Region Hovedstaden).  
Trængselskommissionen (2013): Mobilitet og fremkommelighed i hovedstadsområdet.  
Vejdirektoratet (2012): Trafikanter samlede forsinkelser pr. hverdagsdøgn i hovedstadsområdet.  
COWI (2012): Trængselsindikatorer for hovedstadsregionen.

# Kollektiv trafik

Den kollektive trafik på Sjælland er i dag organiseret med udgangspunkt i en række selskaber - Movia, Lokaltog A/S, DSB, DSB S-tog, DSB Øresund, Metroselskabet og Hovedstadens Letbane. Siden januar 2015 har Movia, Metroselskabet og DSB samarbejdet om at give kunderne én indgang til den offentlige transport på hele Sjælland og Øerne. Det sker i paraplyorganisationen DOT - Din Offentlige Transport - som blandt andet omfatter en hjemmeside med trafikinformationer, kundeservice og billetkøb til bus, tog og metro. Men selvom DOT er et skridt på vejen, så adresserer DOT ifølge Region Hovedstaden ikke grundlæggende de massive trængselsudfordringer, som hovedstadsområdet står over for.

REGION

TRANSPORT FOR GREATER COPENHAGEN

## Faktaark om kollektiv transport

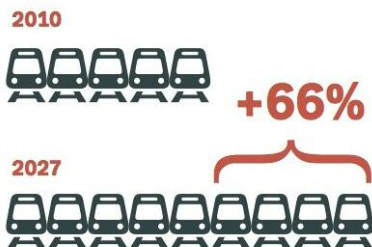


### Massivt pres på den kollektive trafik

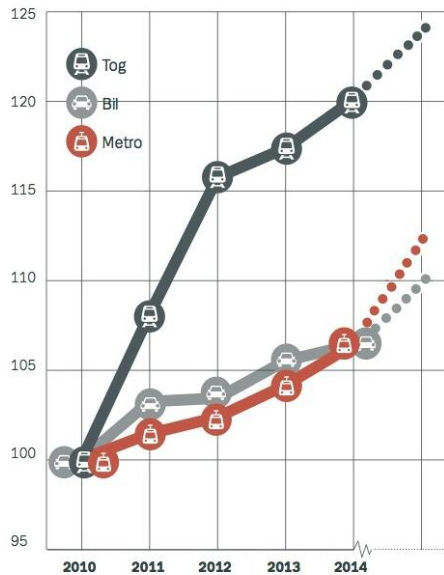
Den kollektive trafik vokser massivt i disse år - særligt i hovedstaden.

- Passagerantallet for S-tog er fx steget med 20 procent de sidste 5 år.
- Den udvikling vil fortsætte, fordi der kommer over 200.000 nye indbyggere i hovedstaden de kommende år.
- Prognoser for passagerer i den kollektive transport viser en stigning fra 2012 til 2027 på 66 procent i mia. personkilometer.
- De mange nye indbyggere i hovedstaden vil især bosætte sig i de områder, hvor vejnettet i forvejen er meget belastet.
- Derfor er der brug for at skabe en mere sammenhængende og effektiv kollektiv transport i hovedstaden.

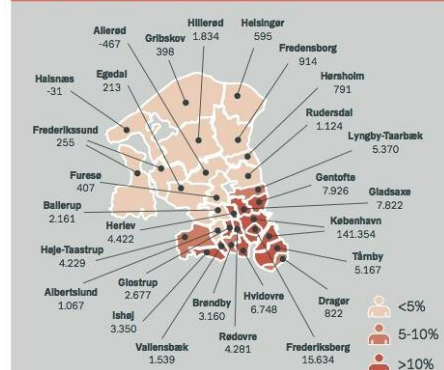
Figuren viser, hvordan antallet af personkilometer i tog forventes at stige med 66 procent frem mod 2027.



Figuren viser passagerantallet i den kollektive trafik i hovedstaden 2010-2014. Indeksset (2010=100).



Figuren viser den samlede befolkningstilvækst i hovedstadsregionen 2015-2030.



Stigning i befolkningstilvæksten frem mod 2030 er samlet set **223.762** borgere i hovedstadsregionen.

**TAL OG FAKTA:**

Struensee & co. (2016): Transport for Greater Copenhagen (udarbejdet for Region Hovedstaden).  
 Trængselskommissionen (2013): Mobilitet og fremkommelighed i hovedstadsområdet.  
 Trafikstyrelsen: Trafikplan 2012-2027.  
 Danmarks Statistik: Befolkningstilvækst.

Regionsrådsformand Sophie Hæstorp Andersen:

## - Vi skal hæve ambitionsniveauet for den kollektive trafikbetjening

Den kollektive trafiks komplekse organisering i Hovedstadsområdet er en hæmsko, som bremser hensigtsmæssige og visionære investeringer. Det mener Sophie Hæstorp Andersen (S). Selv om diskussionen om ét fælles trafikselskab for bus, tog og metro har været ført adskillige gange i de senere år, giver hun ikke op, men peger på de markante gevinster, som kan påvises i andre storbyregioner i Europa

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

Region Hovedstaden har for nylig udsendt en konsulentrapport om organiseringen af kollektiv trafik i "Greater Copenhagen", som er Region Hovedstaden og Region Sjælland, Bornholm undtaget. Rapporten anbefaler en styrkelse af organiseringen af den kollektive trafik.

Der opstilles tre modeller:

- Kundeselskab
- Driftsselskab
- Koncernselskab

En vigtig pointe i rapporten er, at jo tættere samarbejdet er, jo større vil gevinsterne også være. Forslaget er et opgør med den nuværende praksis, hvor de tre trafikselskaber - Movia, Metroselskabet og DSB - har svært ved at finde fælles fodslag om de kundevendte opgaver, køreplankoordinering og trafiksystemets udvikling. Konsulentrapporten, som er udarbejdet af Struensee & Co fremsætter i rapporten en markant kritik af det eksisterende paraplyelskab, Din Offentlige Transport, DOT. DOT opfylder ifølge konsulenterne end ikke de mindstekrav, som de opstiller for et kundeselskab - det mindst integrerede samarbejde.

I dette interview med Magasinet Bus fortæller regionsformand Sophie Hæstorp Andersen, Region Hovedstaden, om formålet med initiativet "Transport for Greater Copenhagen" i Region Hovedstaden.

- Vores vigtigste formål er at begrænse trængslen, eller rettere at undgå at der bliver mere og mere trængslen. Be-



# Kollektiv trafik



folkningstilvæksten især i de centrale dele af Greater Copenhagen betyder mere trafik og dermed mere trængsel, og vi mener, at styrkelse af bus-, metro og togtrafikken og samarbejdet mellem dem er den allervigtigste metode til at begrænse trængslen.

Projektets navn "Transport for Greater Copenhagen" er inspireret af "Transport for London", som er ét af de mest succesfulde kollektive trafikselskaber i verden, og i London har trafikselskabet både frihed, egne penge og en høj prestige. Og "Transport for London" har også formået at bringe offentlige og private parter sammen i et velfungerende samarbejde.

- Vi kommer ikke uden om at diskutere organiseringen og styringen af den kollektive trafik, forklarer Sophie Hæstorp Andersen og fortsætter:

- Vores nye rapport påviser, at der er store gevinster at hente ved at samle kræfterne i en styrket organisation. Det vigtigste er, at trafikselskaberne optræder med én stemme overfor passagererne, men det er også vigtigt at styrke koordineringen og trafikinformation. Og så er det et vigtigt punkt for os, at in-

vesteringerne i kollektiv trafik styrkes og koordineres effektivt, som vi ser det i andre storbyområder.

Magasinet Bus: Hvor skal investeringerne styrkes? Der investeres jo massivt i letbaner og metro i disse år.

- På trods af de store investeringer har vi stadig et efterslæb i forhold til de storbyregioner, vi har sammenlignet med. Jeg kan pege på de fremtidige store knudepunkter, som er udpeget, Ny Ellebjerg Station og Glostrup Station, siger Sophie Hæstorp Andersen.

- Her mangler vi stadig mere konkrete planer for, hvordan disse knudepunkter skal udvikles både i forhold til infrastrukturen og til de kundevendte faciliteter. Region Hovedstaden har en meget direkte interesse i at udvikle Hillerød Station, hvor mange af de lokalbaner, vi finansierer, mødes med S-togtrafikken og mange buslinjer. Her er planerne klar, men staten har sat arbejdet på pause.

## DOT mangler demokratisk legitimitet

Rapporten fremsætter en meget direkte kritik af paraplyelskabet DOT som utilstrækkeligt og som en svag konsensusstyret organisation.

- Her er vi ved en nøgelfaktor - den politiske styring. DOT er i dag et direktørsamarbejde, og samarbejdet mangler



# Kollektiv trafik

efter vores mening en demokratisk legitimitet. Sæt en politisk bestyrelse i spidsen for DOT, så kommer der til at ske noget, mener Sophie Hæstorp Andersen.

Magasinet Bus: Har du en mening om årsagen til DOT's vanskelige fødsel?

- Region Hovedstaden er den største trafikbestiller i Movia, som er meget positivt indstillet over for det tværgående samarbejde. Det ligger nok tungere med togselskaberne, især med DSB. Men det er alligevel overraskende, at de meget tydelige signaler fra Christiansborg omfortolkes til noget mindre, end det var tænkt.

Magasinet Bus: Det lyder næsten som en kritik af de statslige selskaber.

- Det er det vel også på en måde, siger Sophie Hæstorp Andersen og fortsætter:

- Region Hovedstaden kan tilbyde en regional vinkel på organiseringen af kollektiv trafik, og vi ser altså den regionale vinkel som nødvendig og også som et element, der mangler i dag. Vores pointe nummer ét er, at den fremtidige organisering af kollektiv trafik skal bygges på de regionale behov i hele Greater Copenhagen.

## Et langsigtet projekt

Konsulentrapporten fra Struensee & Co. fremlægger en lang række gode argumenter for en mere centraliseret organisering af kollektiv trafik. Flere passagerer, højere kundetilfredshed og højere miljøstandard er noget af de attraktive fordele ved en ny organisation.

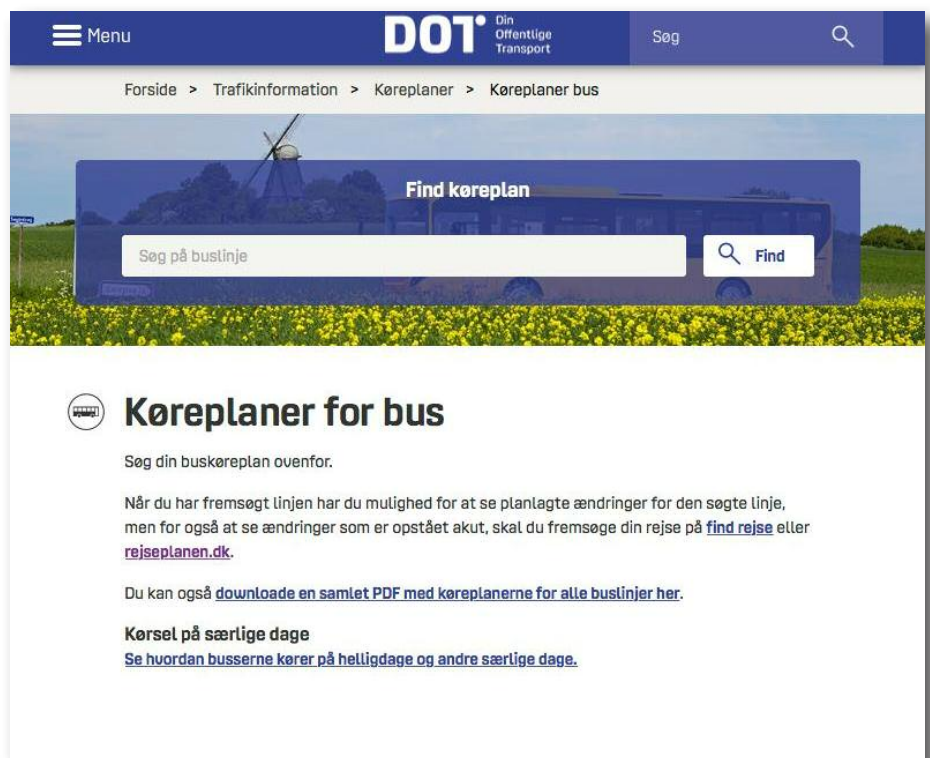
På den anden side er der noget velkendt over både argumenter og modeller. Alt er hørt før - flere gange. Her kan fremhæves evalueringen af Lov om Trafikselskaber i 2010-13 under den første Løkke-regering og Thorning-regeringen, som udførte hver sin analyse, hvor netop de samme tre modeller blev vurderet i begge analyser.

I Trængselskommissionens rapport fra 2013 gentages præcis de samme argumenter som i den nye rapport fra Struensee & Co. Det endte med den mindst vidtgående model, da Lov om Trafikselskaber blev revideret i 2014.

Magasinet Bus: Hvad får jer i Region Hovedstaden til at tro, at jeres nye rapport fører til et resultat?

- Vores formål er at holde diskussionen i gang. Vi mener virkelig alvorligt, at vi skal hæve ambitionsniveauet for den kollektive trafik, siger Sophie Hæstorp Andersen og fortsætter:

- Vi er også tålmodige, det kan godt være, at der først sker noget om tre eller ti år. Det er der så ikke noget at gøre ved. Vores rapport har jo vist, at argumenterne for en mere effektiv organisering er meget stærke, og de forsvinder jo ikke, selv om der er taget nogle andre politiske beslutninger på et lavere ambitionsniveau. Vi inviterer til den fortsatte



The screenshot shows the DOT (Din Offentlige Transport) website. The header includes a menu icon, the DOT logo, and a search icon. The breadcrumb trail reads: Forside > Trafikinformation > Køreplaner > Køreplaner bus. The main content area features a large blue banner with the text 'Find køreplan' and a search input field labeled 'Søg på buslinje' with a 'Find' button. Below the banner, there is a section titled 'Køreplaner for bus' with a sub-header 'Søg din buskøreplan ovenfor.' The text below explains that users can see planned changes for the searched line and also for changes that have occurred, with links to 'find rejse' and 'rejseplanen.dk'. There is also a link to 'downloade en samlet PDF med køreplanerne for alle buslinjer her.' At the bottom, there is a section for 'Kørsel på særlige dage' with a link to 'Se hvordan busserne kører på helligdage og andre særlige dage.'

# Kollektiv trafik

diskussion om samarbejde og organisering af kollektiv trafik, og vi håber da, at der er nogle, der er med på at fortsætte diskussionen.

## En stor trafikbestiller på sidesporet

Region Hovedstaden er som sagt den største trafikbestiller i Movia med et årligt budget på 500 millioner kroner. Region Hovedstaden blev dannet ved strukturreformen i 2007 og er den første trafikmyndighed på regionalt niveau i Hovedstadsområdet siden Hovedstadsrådet, der blev nedlagt i 1989.

Magasinet Bus: Er der en indbygget politisk frustration i jeres initiativ. Har Region Hovedstaden for lidt at skulle have sagt i forhold til den kollektive trafik?

- Svaret er både og. Det er frustrerende at se på, at trafikselskaberne i Hovedstadsområdet har så svært ved at samarbejde. Vi efterlyser også en samlet langsigtet trafikplan for Hovedstadsområdet for alle trafikformer. Det ser vi som en vigtig forudsætning for vækst og bekæmpelse af trængsel, forklarer Sophie Hæstorp Andersen og fortsætter:

- På den anden side har vi ført an i nogle konstruktive initiativer. Region Hovedstaden har sammen med en række kommuner stået fadder til Hovedstadens Letbane, som betegner et afgørende løft for den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Vi har også sat os i spidsen for mere miljø- og klimavenlig bustrafik i Movia-regi - dog ikke altid med så meget succes, som vi kunne ønske. Endelig arbejder vi meget konkret med at sikre en god kollektiv trafikbetjening af uddannelsesinstitutioner og hospitaler - både de nuværende og de kommende hospitaler.

## Konsulentrapport kritiserer samarbejdet i den kollektive trafik i Hovedstadsområdet

[Paraplyelskabet DOT – Din Offentlige Transport – er en dårligt fungerede nødløsning for koordineringen af kollektiv trafik i Hovedstadsområdet. Det skriver konsulentfirmaet Struensee i en ny analyse. De konkluderer, at der skal meget mere til for at styrke det kollektive trafiksystem - herunder samordning af investeringer. Konsulentrapport foreslår mere forpligtende samarbejde i selskabsform](#)

Konsulentrapporten fra Struensee & Co, som er udarbejdet for Region Hovedstaden, fremsætter en markant kritik af det eksisterende kundevedtatte samarbejde mellem Movia, DSB og Metroselskabet i paraplyelskabet Din Offentlige Transport - DOT. Samarbejdet "fungerer på et lavt integrationsniveau", som rapporten relativt diplomatisk formulerer det. Knap så diplomatisk er bemærkningen: "Der kan stilles spørgsmålstegn ved, om DOT opfylder lovgrundlaget".

Struensee & Co's otte kritikpunkter af DO kan læses på de følgende sider.

### Region Hovedstaden: En styrket organisering

Region Hovedstaden foreslår ud fra konsulentanalysens resultater et styrket organisering af den kollektive trafik i Hovedstadsområdet. Det kan ske på tre ambitionsniveauer:

Styrkelse af paraplyelskabet DOT, hvor lovens visioner og intentioner opfyldes fuldt ud – og måske mere til.

Dannelse af et driftsselskab for alle kundevedtatte aktiviteter i den kollektive trafik i hovedstadsområdet

Koncernmodellen: Trafikselskaberne samles i ét selskab – evt. et holdingselskab.

De to sidste modeller kræver lovændringer. Det geografiske dækningsområde er et åbent spørgsmål. Under alle om-

# Kollektiv trafik

stændigheder har disse modeller store konsekvenser for den interne organisering i DSB og Movia. Formentlig må begge selskaber splittes op.

For Region Hovedstaden er der meget på spil. Der er en stigende befolkningstæthed, stigende trængsel i trafikken. Region Hovedstaden ser en styrkelse af kollektiv trafik både på drifts- og investeringssiden som afgørende for at kunne tilbyde en tilstrækkelig høj mobilitet.

## Et fælles trafikselskab - en gammel travet eller vigtig nytænkning?

Region Hovedstaden har trukket en rigtig gammel travet af stalden igen ved at foreslå ét samlet trafikselskab for kollektiv trafik i Hovedstadsområdet.

Forslaget har været fremme mange gange – i forbindelse med strukturreformen i 2007 og den afledede reform af de kollektive trafikselskaber. Den daværende VK-regering ville ikke høre tale om den idé.

Da Lov om Trafikselskaber skulle revideres i 2010 var forslaget også fremme som ét ud af tre forslag til revision af strukturen. SR-Regeringen valgte efter lange overvejelser den mindst vidtgående løsning – paraplyelskabet for kundevedtede aktiviteter.

Trængselskommissionens rapport fra 2013 havde samme forslag på programmet. Næsten alle resultater og anbefalinger fra dette kommissionsarbejde blev tiet ihjel.

## Dokumentation:

# Kritikken af DOT i konsulentrapporten

[DOT- Din Offentlige Transport – er det fælles paraplyelskab for Movia, DSB og Metroselskabet. Ifølge en konsulentrapport udarbejdet af Struensee & Co for Region Hovedstaden kan der stilles spørgsmål ved, om DOT opfylder kravene i Lov om Trafikselskaber](#)

Konsulentfirmaet opsummerer kritikken af DOT i disse punkter:

- DOT er kendetegnet ved et lavt integrationsniveau og begrænset beslutningskompetence, da samarbejdet er konsensus-baseret
- Der er et fravær af politisk/demokratisk niveau i DOT
- Governance-strukturen understøtter kun i ringe grad DOT's aktiviteter
- De lovbestemte kundevedtede opgaver bliver kun varetaget af DOT på et lavt integrationsniveau. DOT's digitale kundecenter i dag illustrerer til fulde den lave integrationsgrad, da dette alene fungerer som en omstillingskanal, som omstiller borgerne til de enkelte trafikselskabers kundecenter med et tastetryk
- DOT medfører for nuværende dobbeltfunktioner, da marketing, passagerinformation, kundecenter og digitale løsninger ligeledes bliver varetaget i trafikselskaberne
- Der er et fravær af operationel integration og samordning af investeringsbeslutninger
- Der kan stilles spørgsmål ved, om DOT opfylder lovgrundlaget, da de kundevedtede aktiviteter, som varetages i DOT, fortsat også varetages egenhændigt af trafikselskaberne
- Den nuværende konsensus-baserede governance-model har vist sig at være utilstrækkelig til at understøtte aktiviteterne i DOT fase 1 og fase 2. Dermed understøtter modellen ikke i tilstrækkelig grad muligheden for at realisere intentionerne bag DOT eller Region Hovedstadens vision om at forbedre regionens trafikale sammenhænge for at skabe en effektiv og bæredygtig mobilitet



# 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.

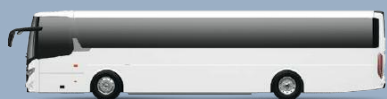
Scania Interlink er en bus, hvor kvaliteten er i top, og med en intelligent konstruktion. Den udnytter pladsen i kabinen bedst muligt, så der opnås en af de bedste passager- og bagagerums-kapaciteter i klassen. Og vigtigst af alt, så opnås dette, uden at gå på kompromis med passagerernes komfort. Og 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**

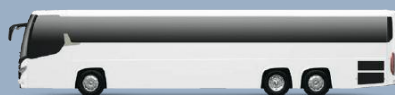
Og selvfølgelig kan du skræddersy den, lige som du har lyst til – med forskellige højder, kabineindretninger og det bredeste udvalg af brændstofmuligheder på markedet. En del af Scanias miljømæssige engagement er at hjælpe med til at reducere afhængigheden af fossile brændstoffer ved at tilbyde motorer 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.

# UTTLE-/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**

Dansk Industri:

## Trængsel skader virksomheders jagt på medarbejdere

En rapport om de trafikale forhold i Hovedstadsområdet, som Region Hovedstaden lagde frem i denne uge, viser, at køerne i regionen om ti år vil være dobbelt så lange. Et er et kæmpe problem for borger og for virksomheder, da den lange transporttid gør det svært for virksomhederne at tiltrække arbejdskraft, påpeger DI

Den massive trængsel i hovedstaden rammer områdets virksomheder, når det gælder gods- og varetransporten og mulighederne for at rekruttere nye medarbejdere. For når en dygtig medarbejder skal holde i kø i for at komme på arbejde, er sandsynligheden for vedkommende afholder sig fra at søge jobbet temmelig stor.

Det er vurderingen hos DI på baggrund af den nye rapport fra Region Hovedstaden, der viser, at køerne i regionen om 10 år vil være dobbelt så lange som i dag.

- Trængslen vil skade mobiliteten på arbejdsmarkedet i en tid, hvor flere brancher har udsigt til mangel på arbejdskraft. Det understreger blot vigtigheden af, at vi fra politisk hold nu får en samlet plan for, hvordan vi på lang sigt skal udvikle transportmulighederne, siger branchedirektør for DI Transport, Michael Svane.

Han peger på, at der ikke er nogen hurtig og enkel løsning, men at der skal mange forskellige løsninger i brug. Man skal sætte ind på at styrke den kollektive trafik, som skal organiseres bedre og som man skal investere i.

Michael Svane fremhæver et par konkrete løsninger.

- Vi har blandt andet brug for flere af de såkaldte BRT-busser, som er busser, der kører i et særligt spor. Vi skal også investere i vejene og her haster det med en havnetunnel, som skal skabe en østlig ringvej. Ny teknologi og intelligent trafikstyring hører også med, siger Michael Svane.





## Sverige frafalder sager om transportøransvar

Den svenske Transportstyrelsen har undersøgt 13 sager om manglende ID hos DSB's togpassagerer over Øresund. Nu er alle 13 sager frafaldet. Hvert tilfælde kunne have kostet DSB 50.000 svenske kroner i bøde.

Den svenske transportstyrelse dropper således 13 sager mod DSB om manglende id-kontrol for passagerer, der er fragtet over Øresund. Det meddeler DSB torsdag overfor Ritzau.

- Vi har ventet i spænding, og vi er tilfredse med, at sagerne er frafaldet. Vi tager det som et udtryk for, at vores kontrol er god og lever op til de krav, der stilles, siger Aske Wieth-Knudsen til Ritzau. Han er chef for forretningsudvikling i DSB.

Alle passagerer på Øresundstogene skal stå af i Kastrup Lufthavn. Her skal de igennem en sluse og have kontrolleret deres id, inden de igen kan stige om bord på et tog til Sverige. Sådan har det været siden landet 4. januar indførte det såkaldte transportansvar. Det betyder, at det er op til transportselskaberne at bevise, at samtlige rejsende har vist gyldigt id.

Som dokumentation tager DSB et foto af den rejsende id, som gemmes en måned. Aske Wieth-Knudsen fortæller, at DSB er i dialog med de svenske myndigheder om, hvorvidt det fortsat er nødvendigt.

- Det er tydeligt for enhver, at vi gennemfører kontrollen, og at ingen kommer om bord uden først at være igennem sluserne. Hvis vi ikke behøvede at dokumentere kontrollen, ville DSB spare penge, og kunderne spare tid, siger han.

### Migranter nægter at vise ID i Sverige

En nærliggende forklaring på, hvordan de 13 sager er opstået, er en praksis, som er beskrevet i pressen flere gange. Flygtningen/migranten viser korrekt ID ved kontrollen i Kastrup, men nægter at vise ID til de svenske myndigheder. Eventuelt har personen skilt sig af med ID-dokumentationen undervejs på togrejsen. I sådanne tilfælde har transportørens intet ansvar.

Denne praksis bygger på det fejlagtige rygte, at der er større chance for at opnå asyl, hvis flygtningen/migranten ikke har identitetspapirer.

transportnyhederne.dk understreger, at der ikke forligger dokumentation for, at de 13 sager, som den svenske transportstyrelse har frafaldet, har et forløb som det her beskrevet.

## Ung mand reddede pige fra døden

Fredag 4. marts omkring klokken 18.45 forsøgte en pige på 17 år at tage sit eget liv ved at springe ud foran et gennemkørende tog på Københavns Hovedbanegård mellem spor fire og spor fem. Men det blev kun ved forsøget, da en ung mand reddede pigens liv ved at hoppe ned på sporet og trække hende væk fra skinnerne, da toget var få meter fra at ramme dem begge

Politiet vil gerne i kontakt med den unge mand, som reddede pigen på Hovedbanegården. Han beskrives som mellem 20-30 år og af etnisk dansk oprindelse. Han har en mørk hue, grøn jakke samt en rygsæk.

- Manden er en uden tvivl en helt, som fortjener stor ros. Han har desuden været udsat for en meget voldsom oplevelse, så vi vil gerne sikre os, at han er ok, siger politiassistent Jesper Sørensen fra Københavns Politi.

Den unge mand forsvandt, da politiet ankom til Hovedbanegården kort efter.

## Lokal bus kørte forbi 25 ventende passagerer

I Tinglev i Sønderjylland fik ca. 25 ventende buspassagerer en lang næse, da den bus, de ventede på, bare kørte forbi stoppestedet. Trafikselskabet Sydtrafik beklager hændelsen og har over for chaufførens arbejdsgiver, busselskabet Umove, gjort klart, at hændelsen må have konsekvenser for chaufføren.

**Af: Mikael Hansen**

Murphy's første lov lyder som bekendt "Hvis noget kan gå galt, vil det gå galt. "

Murphy's anden lov lyder sådan: "Hvis det er noget, som ikke kan gå galt, så går det alligevel galt. "

Om det er første eller anden lov, der skal tages i anvendelse i forhold til hændelsen i Tinglev, kan det være svært at sige. At køre forbi ventende passagerer ved et stoppested er vel det nærmeste, kollektiv trafik kan komme til de syv dødsynder. Det er alle passagerers skræk, at bussen kører forbi. Det handler om tillid, og tilliden bliver som regel gensidigt bekræftet – dag efter dag.

Og det kan jo ikke være en almindelig fejltagelse at køre fordi 25 passagerer ved samme stoppested. Og chaufførens forklaring ifølge TVSyd lyder ikke tillidsvækkende. "I var ikke klar. " Mon ikke bare én af de 25 signalerede, at de skulle med bussen.

Ydermere blev hændelsen optaget på video og er vist mange gange på Facebook, hvilket har medført mange vrede kommentarer.

Nu har Sydtrafiks direktør Lars Berg ifølge TVSyd set klippet, og han har beklaget hændelsen. Sydtrafik har kontaktet busselskabet Umove, der kører for Sydtrafik, og bedt dem sørge for, det får konsekvenser for chaufføren.



## Movia: Kun få passagerer har betalt for meget

Trafikselskabet Movia kommenterer og korrigerer Søndagsavisens "Tusinder af buspassagerer snydt af Rejsekortet", som omhandler forkert indstilling af rejsekortudstyret i busserne. Movia fastslår, at der ikke er tale om en fejl ved rejsekortet. Trafikselskaberne arbejder målrettet på at begrænse betjeningsfejl i busserne.

Movia skiver:

"Der er ikke tale om en fejl ved rejsekortet. Der er tale om en betjeningsfejl, der opstår, når buschaufføren ved rutestart vælger en forkert retning. De passagerer, der bliver berørt af denne type fejl, er passagerer, der foretager skifte check ind i en bus. Af Movias 3,5 millioner månedlige rejsekort-rejser estimerer Movia, at ca. 500 rejser om måneden svarer til ca. 1/10 promille kan blive berørt af problematikken".

Movia og de øvrige trafikselskaber bag rejsekort lægger vægt på, at passagerne kan have tillid til, at rejsekortsystemet regner korrekt. Derfor opfordres passagerne til løbende at tjekke deres rejsehistorik, som findes på [rejsekort.dk/selvbetjening](http://rejsekort.dk/selvbetjening). Passagerer, som oplever, at en fortsat rejse har kostet mere end normalt, skal kontakte Rejsekort Kundecenter på 70 11 33 33.

### Trafikselskaberne arbejder løbende med forskellige tiltag:

- Vi har kampagner i forhold til chaufførerne med træningsvideoer om, hvordan man vælger korrekt retning med opstart.
- Vi udarbejder månedlige udtræk til busoperatørerne over ture med forkert turvalg, så der kan følges op over for den enkelte chauffør – og dermed være med til at mindske antallet af fejl
- Vi har sammen med Rejsekortselskabet kontakt med leverandøren af rejsekortsystemet om, hvorvidt det er muligt at få automatiseret valg af rute ved opstart, så risikoen for betjeningsfejl mindskes.

## Midttrafik søger atter en gang den bedste chauffør

En gang om året kåres Midttrafiks bedste chauffør. Det sker ved hjælp fra buspassagerne i hele Midttrafiks område, som fra mandag 21. marts og frem til 17. april kan nominere deres yndlingschauffør

Buspassagerne kan i perioden 21. marts - 17. april nominere deres yndlingschauffør. Det gør de ved at beskrive, hvorfor netop deres chauffør har fortjent titlen. Man kan nominere via app, [midttrafik.dk](http://midttrafik.dk) og postkort i bussen. Som tak for hjælpen, trækkes der lod om biografbilletter.

2. maj offentliggøres de tre - fem chauffører, der har fået flest nomineringer. I finalen kan kunderne stemme på, hvem der skal kåres som Midttrafiks bedste chauffør 2016. Man kan nominere via app, [midttrafik.dk](http://midttrafik.dk) og postkort i bussen. Som tak for hjælpen, trækkes der lod om biografbilletter.

Interesserede kan læse mere om Midttrafiks bedste chauffør 2016 [her](#):

# Rejsekortet er nu solgt i to millioner eksemplarer

Med 2.000.000 solgte rejsekort har Danmarks nye betalingsmiddel til bus, tog og metro fået fat i den danske befolkning. Ud af de 2 millioner kort er 1,7 millioner i brug i dag

Specielt i hovedstadsområdet har kunderne taget rejsekort til sig - næsten 52 procent af befolkningen i hovedstaden over 12 år har rejst på et rejsekort indenfor de seneste 12 uger mod knap 25 procent på landsplan. Vestsjælland og Nordjylland ligger på henholdsvis knap 20 procent og 19 procent

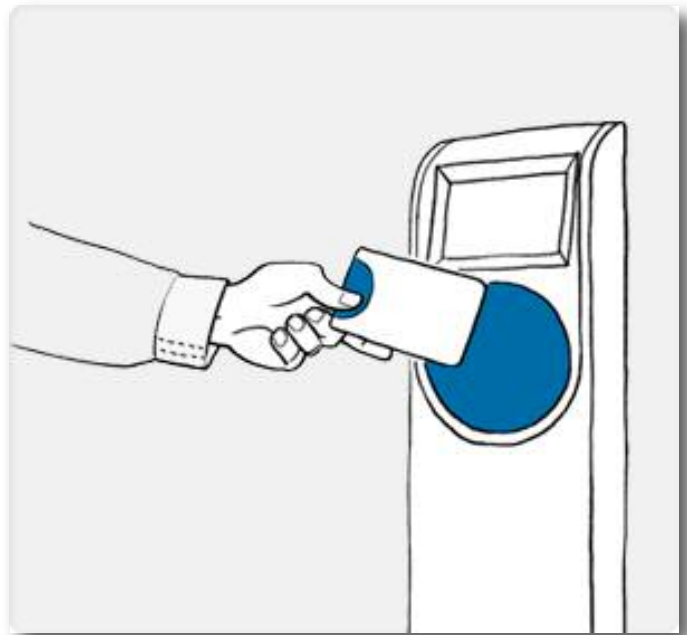
60 procent af dem, der benytter kollektiv trafik har i dag et rejsekort. Når Midttrafik udfaser deres klippekort og Fyn-Bus skifter til rejsekort i slutningen af 2016, stiger andelen yderligere, og når trafikvirksomhederne begynder at udbyde periodekort på rejsekort vil andelen af kunder med et rejsekort yderligere blive øget.

Kunderne har også lært at checke ud efter rejsen. På landsplan huskede 98,5 procent at checke ud i uge 8 - igen er der mindre forskelle fra 99,4 procent i Nordjylland til 98,3 procent i hovedstaden. Ifølge Rejsekort A/S husker kunderne det bedre og bedre i takt med, at kortet bliver en fast vane at benytte i den kollektive trafik.

Rejsekort oplyser videre, at tæt på 90 procent af alle optankninger sker med en tank-op-aftale, på rejsekortautomaterne eller på rejsekort.dk. Over 1.000.000 gange om måneden klikker kunderne ind på rejsekort.dk.

Administrerende direktør i Rejsekort, Bjørn Wahlsten, er tilfreds med udviklingen.

- Rejsekort står dog ikke stille. Vi arbejder fortsat med at udbrede rejsekort, ligesom vi løbende arbejder med at optimere funktionerne på rejsekortsystemet for at gøre det endnu lettere for kunderne. Blandt andet får kunderne senere i år mulighed for at indmelde et glemt check ud på rejsekort app'en "Check Udvej", der testes i øjeblikket, siger han.



## Om rejsekort

Rejsekort er et chipkort, der kan bruges i bus, tog og metro. Rejsekort samler landets trafikvirksomheder og takstområder i ét fælles system, der gør det nemmere at bruge kollektiv trafik. Rejsekort har kunnet bruges i tog i hele landet siden 2012 og er nu også i busser overalt på Sjælland og i Jylland. Fra slutningen af 2016 kommer busserne på Fyn med, og så er rejsekort bredt ud i hele Danmark, undtagen Bornholm - på tværs af landsdele og trafikvirksomheder. I 2015 blev der rejst over 83 millioner gange på rejsekort og i de første to en halv måned af 2016 er der gennemført 20 millioner rejser på rejsekort.

Af de over 2 millioner solgte rejsekort er 87 procent rejsekort personlig eller rejsekort flex.



## Busselskab åbner nye forbindelser til og fra Nordjylland

Busselskabet Rødbillet.dk udvider sit rutenet til en større del af Nordjylland, så Thisted, Nykøbing Mors og Struer er at finde på selskabets landsdækkende rutekort

Thomas Hintze, der er direktør i Rødbillet.dk, som har kørt i omkring treethalvt år, fremfører, at Rødbillet.dk har etableret sig som det unge alternative lavpris-busselskab med de billigste priser.

- Hver uge transporterer vi mange tusinde danskere, der er trætte af dyr offentlig transport på tværs af landet. Hver dag får vi henvendelser fra mennesker, der vil have deres by på vores rutenet. Og med åbningen af ruterne i Nordjylland har vi gjort rigtig mange mennesker glade, siger Thomas Hintze og fortsætter:

- Vi vil fortsætte med at være billigste og mest nytænkende selskab. Vores ambition er at tilbyde vores rejseoplevelse til hele Danmark - og jeg lover, at der fortsat vil komme flere byer på vores liste.

Fornyligt knyttede Rødbillet.dk Flensborg på rutenettet.

Busser, der kører for Rødbillet.dk, er forsynet med stikkontakter, internet og andre servicefaciliteter for at kunne levere Rødbillet.dk's koncept.

Rødbillet starter de nye forbindelser til og fra Nordjylland med at tilbyde de første 1.000 billetter fra de tre byer til under hundrede kroner.



## Førerløse køretøjer skal køre i Aalborg

Aalborg Kommune undersøger med et projekt muligheden for at indsætte en førerløs bus med plads til 15 mennesker på et stisystem i Aalborg Øst i 2018. Det vil være første gang, man tester en førerløs bus i Danmark

Den førerløse bus skal blandt andet højne den interne mobilitet i området, samt være linket til den øvrige kollektive trafik ud af området. Som den første af sin art bidrager bussen til fortællingen om et Aalborg Øst, der går forrest med nye projekter. På baggrund af projektets brede forankring og nyskabelse, har Magistraten i Aalborg besluttet at projektet skal være et Fyrtårn under SMART Aalborg.

Aalborg Kommune arbejder for tiden på at indsætte en førerløs bus i Aalborg Øst på den nordlige del af Astrupstien. Den skal køre fra Sundheds- og Kvarterhuset og Trekanten i Syd til Lejrbo's boliger ved Skallerupvej i nord. Et af formålene med projektet er at gøre det nemmere at komme rundt for de borgere i området, som i dag ikke er så mobile. Det kan for eksempel være gangbesværede, børn eller beboere uden bil. På samme tid er formålet også at lette adgangen til de mange lokale aktiviteter og service- og fritidstilbud, der findes i området - herunder adgangen til de kollektive trafikforbindelser ind til centrum. Endelig vil et forsøg med en førerløs bus også gøre Aalborg Øst til 'First mover' ved at teste den førerløse teknologi som det første sted i Danmark.

- Vi er meget begejstrede for, at der nu kommer en meget beboer-nær mobilitetsløsning i Aalborg Øst, der er tilgængelig for alle uanset alder og færlighed. At det oven i købet er med førerløs teknologi, som de første i Danmark, er bare prikken over i'et, siger direktørerne for de tre boligorganisationer, Himmerland Boligforening, Alabu Bolig og Lejrbo. De bidrager alle tre til projektet ved at lade dele af bussens rute køre på deres områder.

På sigt arbejdes der med at indsætte førerløse busser på hele Astrupstien fra Øster Uttrup Vej i nord til BRT-stoppestedet ved Aalborg Universitet i syd. Før det kan lade sig gøre, er det nødvendigt at opgradere hele sti-strækningen og udvide af tunneller samt en parkbro over Universitetsboulevarden.

Derfor er tanken i første omgang at indsætte bussen på en forsøgsstrækning på den nordlige del af stien. Testruten er ca. 1,6 km og vil få otte stoppesteder. For fortsat at sikre gode forhold for cyklister og gående på Astrupstien udvides stien til ca. 10 meter, så de tre typer af trafikanter får hver deres sti. Ud over de reservede kommunale midler arbejdes der på at rejse fonds- og EU-midler til gennemførelse af forsøgsstrækningen. Det forventes, at anlægsarbejdet af stien kan gennemføres i 2017, så stien er klar til, at busserne kan begynde at køre i begyndelsen af 2018.

De førerløse bus på Astrupstien er kun et blandt mange igangværende initiativer i Aalborg Øst.

- At indsætte en førerløs bus på Astrupstien skal ikke blot binde området bedre sammen. Bussen skal også medvirke til at sikre en højere grad af intern mobilitet og gøre beboerne i området mere mobile. Samtidig er den førerløse bus et billede på den udvikling, der er i gang i Aalborg Øst, hvor området i den grad går forrest på store investeringer og skaber synergi på tværs af projekter og matrikler, siger rådmand for By- og Landskabsforvaltningen i Aalborg Kommune Hans Henrik Henriksen.



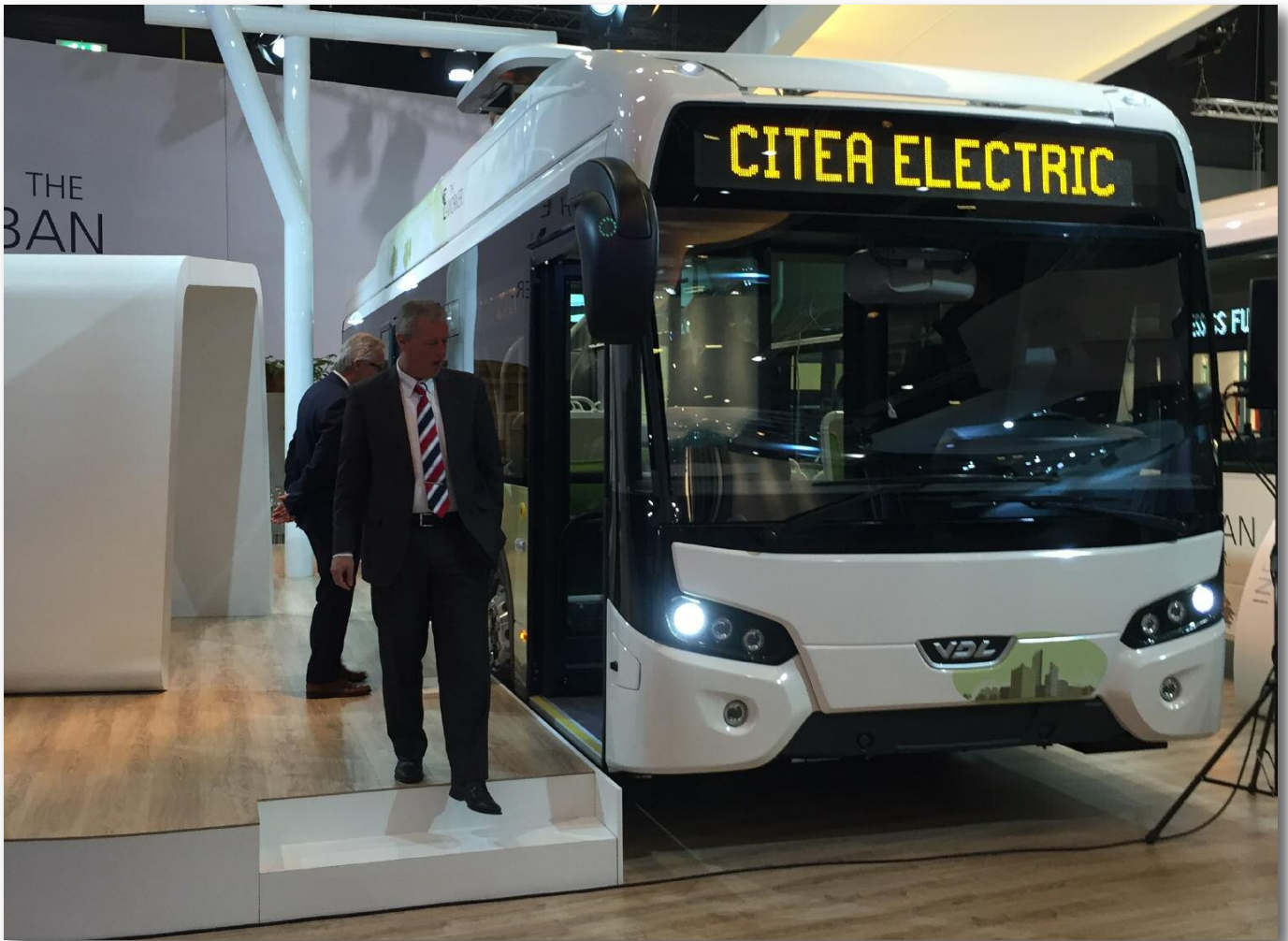
Der er en bred opbakning blandt kommunens forskellige forvaltninger til projektet, og samtidig er der mange eksterne interessenter og partnere. Ud over de tre omtalte boligorganisationer i området tæller partnere blandt andet også Nordjyllands Trafikselskab, Region Nordjylland og Aalborg Universitet.

Sidstnævnte skal eksempelvis evaluere, hvordan bussen modtages af folk i området.

- Førerløse køretøjer bliver den næste store udfordring for fremtidens transport og byudvikling. Vi har allerede nu set kommercielle aktører eksperimentere med disse teknologier. Men det er helt afgørende, at også forvaltninger, forskningsinstitutioner, foreninger og byens borgere bliver involveret i disse diskussioner. Man skal huske på, at en teknologi aldrig virker isoleret fra dens brugere og det omgivende samfund. Netop derfor er Aalborg Kommunes forsøg med Astrupstien meget interessant. Det er ikke bare et innovativt projekt lokalt, men også internationalt har det en kant og vinkel som ikke er set før, siger professor Ole B. Jensen, Aalborg Universitet.

Aalborg Kommune er i kontakt med det franske firma, NAVYA Technology. De har udviklet førerløse busser på el til flere testforsøg i Europa. På Astrupstien er planen, at der hele tiden vil være to busser i drift, mens en tredje lader op. Dette betyder, at der kun vil være 10 minutter mellem hver bus. Der er plads til 15 passagerer i bussen af gangen.

Den førerløse bus opererer ved hjælp af multisensor teknologier: GPS, Lidar, radar og kamerakontrol. Denne kombination af teknologier giver bussen mulighed for at bevæge sig sikkert i trafik- og opholdsmiljøer.



## Elbusser skal have ens grænseflade til opladning

Busproducenterne Irizar, Solaris, VDL og Volvo er blevet enige om at sikre, at elbusser fra forskellige fabrikater kan benytte den samme opladningsinfrastruktur leveret af ABB, Heliox og Siemens. Målet er at skabe en åben grænseflade mellem busser og opladnings-systemer, så det bliver lettere at indføre el-bussystemer i byer i Europa

Den kollektive trafik i Europa er i gang med at forberede sig på at benytte flere el-drevne busser. Arbejdet med at indføre en standardisering er i gang - både hos de europæiske standardiseringsorganisationer (CEN/CENELEC) og den internationale standardiseringsorganisationen (ISO/IEC). Europæiske standarder ventes indført i 2019, mens internationale standarder ventes indført i 2020.

Men mange byer er allerede nu i gang med at køre ud med elektriske bussystemer. For at imødekomme deres behov er busproducenterne Irizar, Solaris, VDL og Volvo sammen med ABB, Heliox og Siemens, der leverer opladningssystemer blevet enige om en åben, gennemskelig og frivillig indgangsmåde. Fælles grænsesnit skal være tilgængelige for alle interessenter på alle markeder - både for elbusser med en såkaldt lejlighedsvis opladning (opportunity charging) i form af hurtigladning ved eksempelvis endestationer og for elbusser, der oplades om natten.

En gruppe med deltagere fra de involverede busproducenter og leverandører af opladningssystemer vil bidrage til det europæiske standardiseringsarbejde og udveksle erfaringer med CEN/CENELEC og ISO/IEC for at etablere en fælles europæisk standard for elektriske bussystemer.

# Miljø

Målet er at lette overgangen til elektriske bussystemer i byer ved at sikre pålideligheden og kompatibiliteten, mellem forskellige busmærker og opladningssystemer. Andre busproducenter og leverandører inviteres til at deltage i samarbejdet.

Ifølge de samarbejdende busproducenter og leverandører af ladesystemer forklarer, at der ved opportunity charging sker tilslutningen til opladningssystemerne automatisk ved hjælp af strømaftagere, trådløs kommunikation, kontaktfalter og infrastrukturudrustning. For le-køretøjer, som skal lades op om natten vil hurtigladningsstandarder for personbiler (CCS) blive brugt som udgangspunkt til tilslutning og kommunikation.

## Hovedstadens busser forurener markant mindre

Luften i København og på Frederiksberg er blevet renere det seneste halve år. Næsten 300 busser har fået et nyt filter, der renser udstødningsrøgen for partikler og NOx'er.

Det seneste halve år er knap 300 busser blevet opgraderet til såkaldte RenLuft-busser. Busserne kører på de mest trafikerede og forurenede veje i hovedstaden. Udefra ligner de alle andre, men hver bus har fået monteret et helt nyt rensesystem, der fjerner 95 procent af deres forurening. Det skriver Movia i en pressemeddelelse.

### Det handler om ren luft til københavnere

Miljøstyrelsen, der sammen med Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har finansieret projektet, glæder sig over, at 300 busser nu forurener mindre:



Det hele med et enkelt klik. Alle brugte køretøjer fra BusStore samlet et sted.

Om du er på PC, tablet eller mobil. På [www.bus-store.com](http://www.bus-store.com) har du adgang til hele det europæiske brugtbussmarked fra BusStore. Klik ind og se billeder, find priser, se detaljeret beskrivelser af både Mercedes-Benz og Setra modeller, samt alle andre mærker og modeller. Du er også velkommen til at kontakte vores sælger: Claus Korsgaard på tlf.: +45 56 37 00 63.

**BUSSTORE**

Pre-owned. From Mercedes-Benz and Setra.

- Vi er kommet et langt skridt videre med at gøre luften i Hovedstaden renere. De nye rensesystemer reducerer forureningen fra busserne med 95 procent, og er endnu et skridt på vejen til at nedbringe forureningen fra vejtrafikken. Ud over RenLuft-busserne har vi lanceret en skrotningsordning for de ældste og mest forurenende brændeovne og øget kontrolindsatsen over for skibes udledning, så luften i Hovedstaden og resten af Danmark bliver endnu renere, siger vicedirektør i Miljøstyrelsen Michel Shilling.

Det har taget omtrent et halvt år at montere de mange rensesystemer, men allerede nu har RenLuft-busserne kørt over 3,5 millioner kilometer og dermed nedsat forureningen fra busserne markant.

## **Ren luft giver sundere by**

Københavns overborgmester Frank Jensen glæder sig på københavnernes vegne:

- De nye busser betyder, at københavnernes får renere luft i lungerne, og at vi reducerer en af de mest alvorlige kilder til kræft- og luftvejssygdomme i byen. De nye filtre reducerer forureningen med det, der svarer til osen fra 15-20 procent af de mest svinende køretøjer. Det er noget, der kan mærkes. Blandt andet derfor er jeg glad for samarbejdet om dette projekt, som er med til at gøre København endnu grønnere, siger overborgmester Frank Jensen.

## **Også på Frederiksberg er der tilfredshed med tiltaget:**

- Det er vigtigt at skabe de bedst mulige rammer for et godt, sundt liv med masser af livskvalitet for vores borgere. Vi har en grøn by med stort fokus på miljøet. Dette tiltag rammer lige ned i kernen af vores ønsker for byen nu og i fremtiden – og jeg er glad for det meget konstruktive samarbejde, vi har haft med alle undervejs, siger borgmester Jørgen Glenthøj.

## **Bustrafikken har fået en bedre miljøprofil**

Hos Trafikselskabet Movia er der også glæde over Ren Luft-pakken:

- Movia arbejder for at sikre en grønnere kollektiv trafik, og RenLuft-pakken er med til at opfylde vores miljømål om at reducere udledningen af NOx og partikler, siger administrerende direktør i Movia Dorthe Nøhr Pedersen.

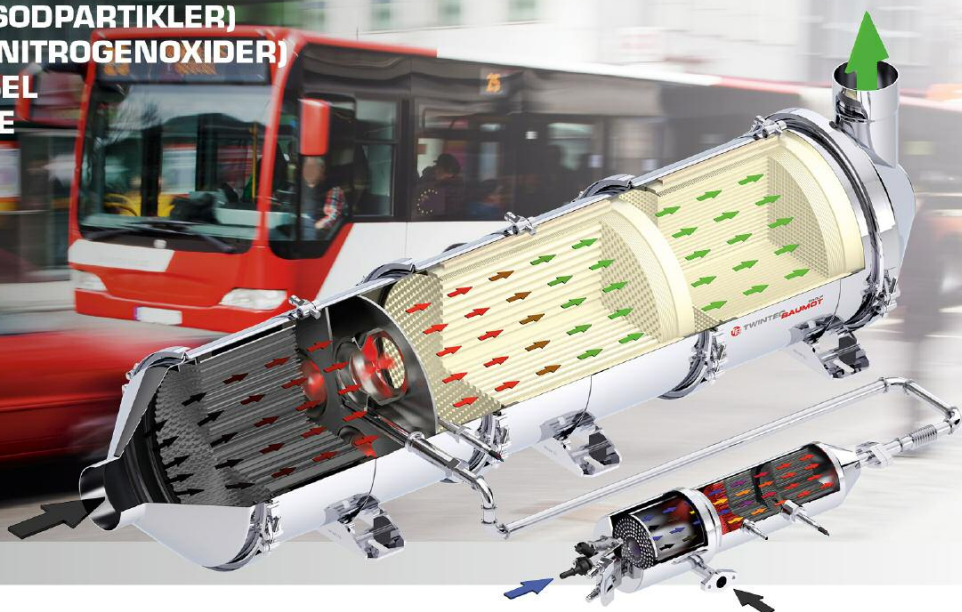
## **Ren luft for 84 millioner kroner**

Der er samlet sat 84 millioner kroner af til projektet, hvor Miljø- og Fødevarerministeriet står for 74 millioner kroner, mens Københavns og Frederiksberg Kommuner har bidraget med henholdsvis ni og en million kroner.





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



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

AUTHORIZED SALES  
 AND SERVICE PARTNER  
 SCANDINAVIA

**GOBL™**

[WWW.PHYSITRON.SE](http://WWW.PHYSITRON.SE)

**TEB TWINTEC GROUP  
 BAUMOT**

[WWW.TWINTECBAUMOT.DE](http://WWW.TWINTECBAUMOT.DE)

## 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

## Busvognmand på Linie 4A:

# De nye busser kører som forventet

Midt i december overtog Anchersen kørslen på Linie 4A i København. Efter halvanden måneds tid kunne Poul Anchersen konstatere, at de nye busser fra Mercedes-Benz kører som forventet. Chaufførerne er glade for busserne, og det samme er passagererne, som er kommet med mange positive kommentarer. - Den bedste kommentar var fra en passager, som sagde tillykke med den nye el bus, da man ikke kunne høre, at den kørte, siger Poul Anchersen

### Af Jesper Christensen

- Busserne kører som forventet. Vi forventer at kunne forbedre brændstofforbruget ved en målrettet indsats på kørestil og omtanke fra chaufførerne, siger Poul Anchersen til Magasinet Bus.

Han peger på, at chaufførerne er presset på køretider, men det arbejder Anchersen med Movia på at få tilrettet.

Poul Anchersen siger videre, at der har været et minimum af problemer i forbindelse med at overtage Linie 4A og indsætte de nye busser.



- De småting, der har været, har vi haft godt opbakning fra leverandøren EvoBus til at løse.

### Chauffører og passagerer er positive

Poul Anchersen fortæller videre, at chaufførerne har fået et noget andet produkt, end de var vant til frem til skiftet 13 december.

- Chaufførerne er rigtig glade for busserne, og det er minimalt af skader, vi har haft, på trods af, at det er en helt anden bus i forhold til de tre-akslede 13,7 meter busser som chaufførerne kørte i tidligere. Jo, de passer godt på dem, fremhæver Poul Anchersen.

Han kan også fortælle, at chaufførerne får mange positive kommentarer om, hvor lækre busserne er, og der ønskes chaufførerne tillykke med dem.

- Den bedste kommentar var fra en passager, som sagde tillykke med den nye el bus, da man ikke kunne høre, at den kørte, siger busvognmanden der selv fremhæver bussernes lave støjniveau, deres velfungerende varmesystem og at de er meget overskuelig at betjene.

### Udvalgte fakta om Anchersen

Antal medarbejdere: ca. 400

Chauffører: ca. 360

Værksted- og pladsfolk: 22

Kontomedarbejdere: 15

Antal busser totalt: 120

Heraf 95 by-/rutebusser, 17 turistbusser og 8 togbusser

# Den bedste bybus gennem tiden. Lige meget hvordan du ser på det.

Mød nutidens økonomiske vidunder.

Til venstre, den komfortable laventre bus, Citaro LE. Til højre den fikse lav gulvs bus, Citaro K, bygget til bykørsel, smalle gader og mindre buslinjer. Begge modeller er med til at sætte standarden for persontransport og imponerer med deres lydsvage og brændstoføkonomiske Euro6 motorer.

Se mere på [www.mercedes-benz.dk](http://www.mercedes-benz.dk)





## MAN-bus er blevet præmieret designpris

Det nyeste medlem af MAN's busfamilie - MAN Lion's Intercity - har vundet den prestigefyldte pris iF International Forum Design i kategorien „Automobiles/Vehicle/Bikes“. MAN-bussen blev vist for første gang for professionelle branchefolk ved den internationale messe Busworld i belgiske Kortrijk i oktober sidste år

Prisvinderne blev officielt annonceret og præmieret ved iF Design Award Night i BMW World i München i overværelse af 2.000 gæster. Ved ceremonien fik MAN Lion's Intercity tildelt prisen iF Gold Award 2016, og bussen blev dermed én ud af 75 guldvindere blandt 5.295 nominerede. I kategorien "Automobiles/Vehicle/Bikes" slog MAN Lion's Intercity blandt andet sportsvogne og motorcykler fra velrenommerede producenter

- Denne intercity-bus fra MAN beviser, at opgaven med design af standardprodukter kan løses på inspirerende måde. Den overbeviste juryen i kraft af sit tidløse design, sin klare linieføring og sine harmoniske proportioner. Alle detaljer er perfekt gennearbejdede, så interiøret matcher det ydre og omvendt, ruder og døre er smukt integreret, og farvevalg, materialer og overflader er optimalt afstemt. Alle disse faktorer i forening gør bussen til et moderne køretøj, der gør indtryk i sin helhed, fremhævede juryen, der bestod af 58 designeksperter, som begrundelse for afgørelsen.

Kriterierne for den prestigefyldte pris, der er blevet uddelt en gang årligt siden 1953, omfatter både produkternes ydre

# Materiel

fremtræden og form samt deres indhold af nyskabelser, ergonomi, funktionalitet samt miljøaspekter.

- Det er en stor glæde for os at modtage denne pris, der er et internationalt anerkendt kvalitetsbevis på godt design. Det er en betydningsfuld udmærkelse, som hidtil oftest er tildelt vores luksussegment og premium-produkter. Denne pris beviser, at også MAN's standardprodukter i designkredse opfattes og anerkendes som køretøjer af høj kvalitet med en helhedspræget udformning, idet de sætter en høj standard for designkvalitet og funktionalitet, siger Stephan Schönherr, der er Vice President for busdesign hos MAN.

MAN Lion's Intercity forener komfort med stor funktionalitet og høj sikkerhed. Bussen sætter nye standarder med en markant, aerodynamisk optimeret ydre formgivning, køreegenskaber, brændstoføkonomi og forventede lave levetidsomkostninger.

MAN-gruppen har tidligere vundet priser som "Red Dot Design Award", "iF Design Award" og "German Design Award". "iF Gold Award 2016" er den 13. i rækken af designpriser til MAN, hvilket understreger den succes, som køretøjerne fra MAN og NEOPLAN har på felterne design og æstetik.



## Reservedelsgrossist overtager konkurrenter

Reservedelsgrossisterne LVD og Trailereffekter i Sverige er blevet overtaget af Europart Gruppen. Med overtagelsen følger flere afdelinger og et større logistisk netværk i Sverige. Europart oplyser, at LVD og Trailereffekter fortsætter med at operere under egne navne

LVD og Trailereffekter, der tidligere var medlemmer af svenske AxDrive, er blevet en del af Europart, efter at Monopoltilsynet har godkendt den aftale, som Europart og Axel Johnson International AB indgik 29. januar i år.

- Overtagelsen styrker vores position markant i Nordeuropa, siger Pierre Fleck, der er administrerende direktør i Europart.

- Europart, LVD og Trailereffekter får tilsammen over 22 afdelinger i Sverige. Vi er markedsleder i Sverige, og vi satser på at få en førende position i Europa. Vores mål er at være i top tre i alle de europæiske lande, siger han videre.

Mikael Bornandersson, der er Europart Country Manager i Sverige, vil være ansvarlig for alle de tre firmaer.

- Mikael Bornandersson har været respekteret og vellidt af vores kunder, leverandører og partnere på det svenske marked i mange år. Vi har fuld tiltro til, at han med succes vil løfte denne store opgave, siger Pierre Fleck.

LVD og Trailereffekter er to traditionelle svenske virksomheder, som vil blive ført videre under deres nuværende navne. Begge firmaer vil fastholde deres ekspertise for at sikre en glidende overgang og kontinuitet i kundekontakten.

- Kunderne vil nyde store fordele af alle tre firmaers dybdegående ekspertise i kommercielle køretøjer. Hvad end det er diagnoser, motorer eller autodele, kan vores specialister hjælpe vores kunder med deres viden og erfaring, siger Mikael Bornandersson.

Overtagelsen vil også gavne LVD og Trailereffekter's kunder, da de vil få adgang til Europart's over 400.000 varenumre.

- Vi har et rigtig godt forhold til vores leverandører, og vi kan derfor tilbyde et ekstraordinært stort udvalg af originale reservedele i LVD og Trailereffekter's butikker. Vi vil levere de bedst mulige brands til vores kunder i Sverige, siger Mikael Bornandersson.

Produkterne spænder fra reservedele til alle europæiske mærker - lastbiler, varevogne, busser og trailere, til værkstedsudstyr og kemi-produkter. Der er sågar multi-brand diagnoseudstyr i sortimentet.

Europart kan tilbyde levering direkte til kunden eller afhentning i en afdeling fra centrallageret i Werl i Tyskland. Europart er repræsenteret i 27 europæiske lande og spiller dermed en vigtig rolle for internationale kunder - eksempelvis store fragt- og transportfirmaer, der har kontorer i flere europæiske lande. LVD Lastvagnsdelar Svenska AB blev grundlagt i 1976 og er siden blevet en førende grossist af kommercielle autodele i Sverige med ni salgsafdelinger. Trailereffekter blev grundlagt i 1977 og specialiserer sig i at forhandle reservedele til trailere. Trailereffekter har syv salgsafdelinger.

Parterne har ikke offentliggjort salgsprisen.



## Nyt fra VBI April 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 [hkn@busimport.dk](mailto:hkn@busimport.dk)  
Dan Pedersen +4540356252 [dbp@busimport.dk](mailto:dbp@busimport.dk)

### Udvalg af nye MB Sprintere Euro



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 14 + G + F	fra kr. 395.000. -
Mercedes sprinter 516 cdi 5000 kg R3L lift 19 + G + F	fra kr. 485.000. -

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



**Mercedes Sprinter 519 cdi Turistline 19 + G + F**  
Forlænget, rigtige panoramaruder, høj forrude (sølv farvet), bagagerum, lædersæder, 220 v, bak kamera, skørter, osv.  
Begge busser er til omgående levering.  
Fra 590.000. -

### 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. -

Bova Futura årg.2012 km. 195.000 pl 51+1 / 4 kørestole wc, klima kr.1.295.000. -

SETRA 431 årg. 2011 km. 550.000 pl 78+1+1 autogear. Wc, klima, køkken. Kr. 2.225.000. -

SETRA 431 årg. 2011 km. 520.000 pl 83+1+1 autogear. Wc, klima, køkken. Kr. 2.250.000. -

SETRA 431 årg. 2011 km. 670.000 pl 83+1+1 autogear. Wc, klima, køkken. Kr. 2.200.000. -

MAN R07 årg. 2011 km. 294.000 pl. 49+1+1 autogear. Wc, klima, køkken kr. 990.000. -



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



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

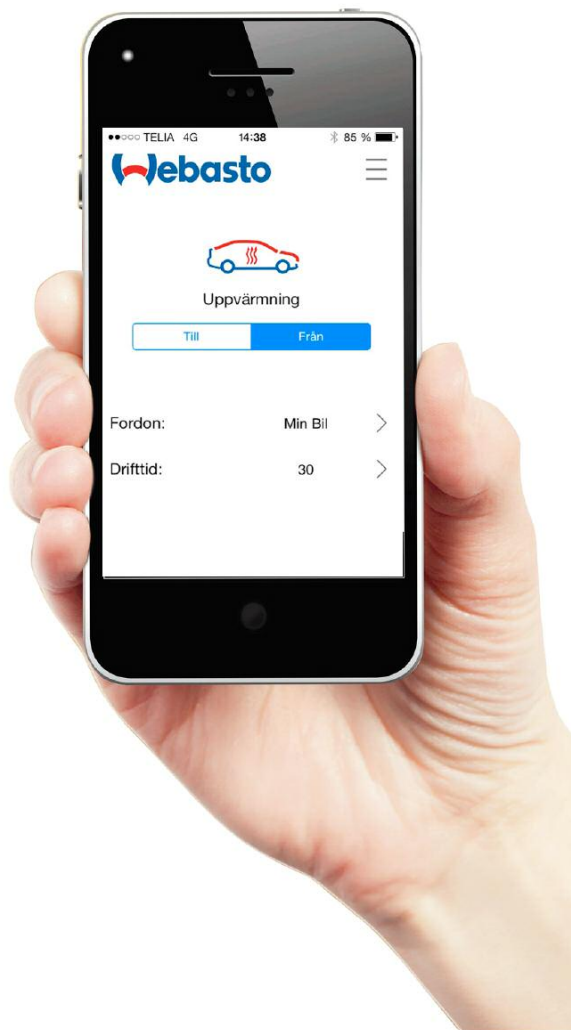
## Varmen i vognen kan styres fra telefonen

Hvis man har et Webasto-varmeanlæg af typen Webasto Thermo Call TC4 Advanced kan man med en app til smarte telefoner styre det på afstand. Med app'en til varmeanlægget kan man vælge at programmere varmeanlæggets starttid - eller snarere ens afgangstid, så der er varme i bilen, når man sætter sig ind for at tage af sted

Webasto oplyser, at man via app'en kan starttiden for varmeanlægget forprogrammeres op til syv dage. Derudover kan man starte varmeren med det samme via app'en, men en sms eller et telefonopkald. Varmeanlægget kan endda sende en kvittering via sms med besked om, at den er gået i gang med opvarmningen.

Det nyeste er, at man kan indstille sin afgangstid og bede varmeanlægget om at sørge for, at der er varme i bilen, når man skal af sted. Varmeanlægget fra Webasto tager højde for den omgivende temperatur og regner derefter ud, hvor lang tid det skal bruge for at varme bilen op. Thermo Call TC4 Advanced findes i 12V- og 24V-udgaver og kan dermed installeres i både lette og tunge køretøjer. For personbiler findes en mere enkelt udgave med blot start- og stopfunktion - Thermo Call TC4 Entry. Både Advanced og Entry leveres færdigprogrammerede med simkort.

App'en Thermo Call, der er udviklet og leveres af iViNi, er gratis og findes både til iPhone og Android.





## Ny bushistorisk bog er udkommet: Fra Rostved til Moskva – busselskab med vokseværk

Bogen "Grænseløs buskørsel. Sechers Rutebiler 1932-95" beskriver en spændende del af Djurslands trafikhistorie. Historien om Sechers Rutebiler begyndte med at buschaufføren Søren Secher Sørensen i 1932 fik foden under eget bord og åbnede busruten Korup-Thorsager-Aarhus. Det blev i årtierne derefter levebrødet for en ung familie. 35 år senere overtog Erling Secher ledelsen, og så blev den ene rute til mange, og forretningen blev udvidet med turistikørsel, postbefordring og olietransport

I 1989 sprang Erling Secher ud på det dybe vand og tog initiativ til en privat busrute mellem Warszawa og Moskva i selskabet SOVPOLDA. Skæbnen ville, at ruten åbnede 9. november 1989, den historiske dag for Berlinmurens fald. Tøbruddet i Østeuropa blev til en tsunami, som også rev den nye busrute med i faldet.

Det var ikke tilfældigt, at det var i 1990'erne, at Erling Secher valgte at sælge sin busforretning. Udliciteringen af buskørsel medførte den største ændring i busbranchens historie, hvor mange private busselskaber bukkede under for en hård pris-konkurrence.

Erling Secher fik efter salget til Swebus i 1995 en karriere i danske og internationale busselskaber. I et kort interview i bogens afsluttende kapitel ser han tilbage på denne periode.

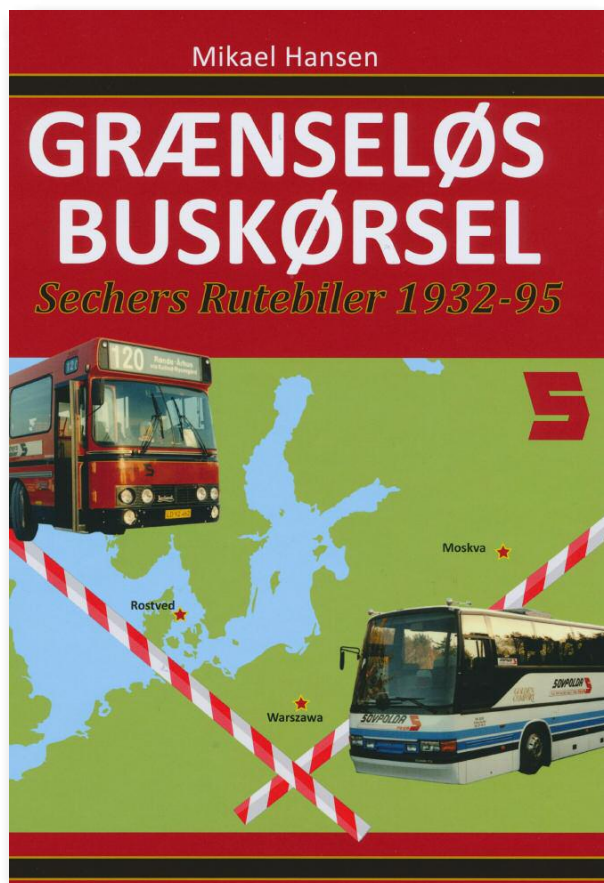
Bogen er skrevet af journalist Mikael Hansen, IMAGITA Kommunikation.

Bogen er rigt illustreret med fotografier og andre materialer især fra Erling Sechers privatarkiv.

Bogen er desuden forsynet med en detaljeret vognliste og en oversigt over medarbejdere i Sechers Rutebiler.

Bogen er blevet til på baggrund af en grundigt forarbejde udført af en arbejdsgruppe af tidligere medarbejdere. Arbejdsgruppen indsamler fortsat materiale om busser og medarbejdere og følger op på websitet [www.sechersrutebiler.dk](http://www.sechersrutebiler.dk).

"Grænseløs buskørsel. Sechers Rutebiler 1932-95" er udgivet af forlaget J-bog. Udgivelsen er støttet økonomisk af Rutebilejernes Arbejdsgiverforenings Støttefond, Arriva Danmark og Danmarks Busmuseum.



### Fakta om bogen:

"Grænseløs buskørsel - Sechers Rutebiler 1932-95"

af Mikael Hansen

Format A4, 104 sider, over 140 illustrationer (heraf over halvdelen i farver) og hårdt omslag Vægtkl. 1000 g, ISBN 978-87-996494-0-2

Vejledende udsalgspris inkl. moms er 295 kr + porto

Bogen kan bestilles hos boghandlerne eller direkte på [www.j-bog.dk](http://www.j-bog.dk)

## Busvognmænd ønsker en præcisering i lovforslag

Nyt lovforslag om overenskomster på vejtransportområdet er på vej gennem Folketinget. Danske Busvognmænd er glad for, at forslaget er blevet fremsat, men organisationen ønsker en præcisering

Folketinget førstebehandlede i begyndelsen af marts det lovforslag, som V-Regeringen har fremsat for at regulere brugen af overenskomster i vejtransporten. Lovforslaget er en variant af det såkaldte NORTRA-lovforslag, som blev fremsat af SR-regeringen før sommerferien.

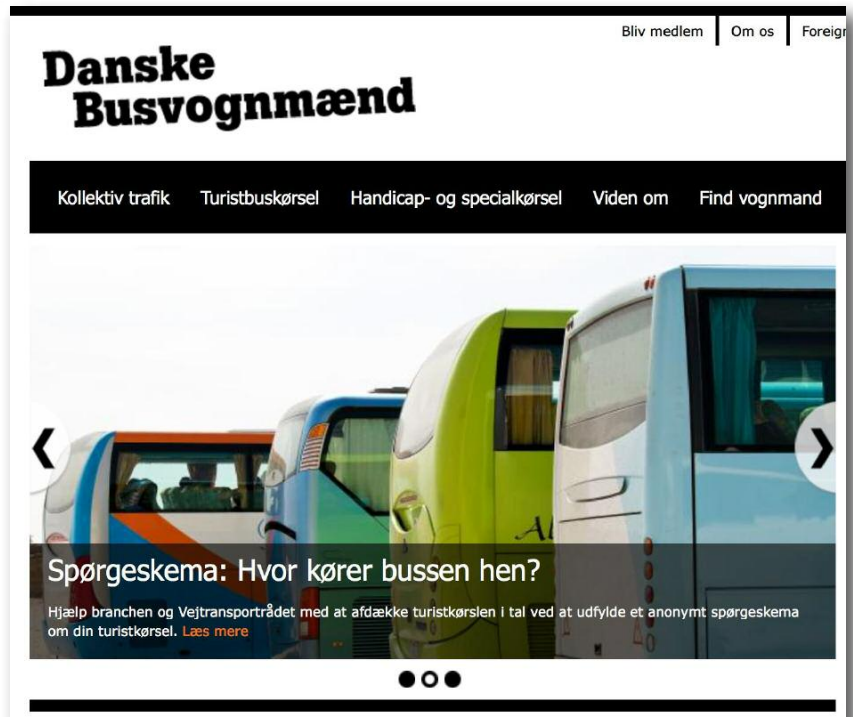
Der var i debatten politisk uenighed om, hvorvidt lovforslaget i tilstrækkelig grad dæmper op for de såkaldte "køkkenbordsoverenskomster", hvor en enkelt eller få vognmænd indgår overenskomst med en mindre chaufførkreds.

I debatten blev der i den forbindelse henvist til høringsvaret fra Danske Arbejdsgiverforening, hvori der peges på, at man med lovforslaget ikke sikrer, at der aflønnes på et niveau, der er generelt i branchen.

Lovforslaget blev henvist til udvalgsbehandling, hvor man vil se på nogle alternative formuleringer af lovforslaget, hvormed man undgår køkkenbordsoverenskomster uden, at der bliver skabt et de facto monopol for nogle bestemte overenskomster, hvilket de borgerlige partier lagde vægt på i debatten.

Danske Busvognmænds direktør Steen Bundgaard er glad for, at debatten er kommet i gang og der nu er udsigt til, at et lovforslag på området bliver vedtaget.

- Vi er modstandere af, at man i busbranchen konkurrerer på løn og støtter derfor intentionerne i lovforslaget. Derfor bør man også i det kommende arbejde med loven og lovens bemærkninger sikre sig, at overenskomsterne afspejler det niveau, der er generelt i branchen. Til at starte med kan man jo præcisere, at det niveau, der ligger overenskomsterne mellem DA/LO, KA/Krifa skal følges, siger han.



Debat:

## Der er behov for både taxi-konkurrence og kontrol

To direktører, der leverer it-systemer til eksempelvis taxi-branchen skriver i et fælles debatindlæg om de aktuelle udfordringer, når den nuværende lovgivning skal revideres. Ny teknik og ændrede konkurrenceforhold åbner muligheder og skaber behov for nye spilleregler. - Positionerne er trukket skarpt op: For eller imod Uber. Protektionisme versus fri konkurrence. Gammeldags eller moderne lovgivning. Nuancerne bliver hurtigt væk i den højkrøstede debat. Og der er derfor behov for at få sat nogle ting på plads, skriver de to direktører

**Af Kaare Frogne, adm. direktør Finn Frogne A/S og Claus Jønck, adm. direktør RTT A/S**

Blokader, råberi og optøjer i gaderne. Det er sjældent, at temaer inden for transportpolitikken kalder på så megen opmærksomhed, aktivisme og følelser som den forestående revision af taxilovgivningen. Der er store principper på spil, når politikerne i løbet af året skal beslutte sig for, hvordan det skal foregå i den hjemlige taxibranche, der omsætter for 5 milliarder kroner årligt, beskæftiger 12.000 personer og består af ca. 3.000 personligt ejede virksomheder.

Positionerne er trukket skarpt op: For eller imod Uber. Protektionisme versus fri konkurrence. Gammeldags eller moderne lovgivning... Nuancerne bliver hurtigt væk i den højkrøstede debat. Og der er derfor behov for at få sat nogle ting på plads.

Sagen er, at Danmark har brug for at give taxibranchen mere fri og samtidig stille ens krav til aktørerne. Som leverandører af teknik og installationer til den traditionelle taxibranche er vi klar til en ny virkelighed, der både tager højde for fri konkurrence, teknologiske muligheder og samfundets nødvendige kontrol med, at tingene foregår efter et sæt minimumsregler.

Omdrejningspunktet er et kasseapparat, der er knyttet til den enkelte bil, der foretager personbefordring. Tag et kig til Sverige, der i markant grad har liberaliseret taxilovgivningen. Men fælles for alle udbydere er, at der er installeret et kasseapparat/taxameter i alle biler, der må køre taxi. Selv Uber-bilerne i Sverige har - selvfølgelig - sådan et kontrolapparat installeret på vegne af samfundet for at kunne agere lovligt. Et fastgjort taxameter i en bil er samfundets vagthund og en garanti for, at tingene foregår gennemsigtigt, fair og efter reglerne. Det er ikke, fordi vi er konkurrence-, app- eller teknologiforskrækkede. Men en mobiltelefon er jo i sagens natur mobil, og den kan flyttes fra bil til bil. Det er udbredt blandt Uber-chauffører, at der eksisterer flere profiler på flere smartphones, der fordeles rundt blandt chauffører. På dén facon undgår man behændigt, at der er indsiget i indtægter og omsætning. Det svarer til, at nye virksomheder sælger varer og udbetaler løn efter aftaler og via app'er i stedet for over kasseapparatet og ved ikke at inddrage skattevæsenet. Det er naturligvis lettere, men næppe samfundsmæssigt holdbart.

Så vores budskab er klart til de politikere, der snart sætter sig om bordet for at strikke en ny taxilovgivning sammen: Det er nødvendigt med et kasseapparat og et cvr/SE-nr., der er knyttet til hver enkelt bil, der har tilladelse til taxikørsel. Og det skal synligt fremgå, at den pågældende bil har tilladelse til personbefordring, hvilket er kundens garanti for, at bilen lever op til for eksempel miljø- og sikkerhedskrav. Sådan sikres fair, ansvarlig og sund konkurrence, hvor en liberaliseret branche holdes oppe af den samfundsmæssige sikkerhedsforanstaltning, som et kasseapparat er udtryk for.

## Busvognmænd opfordrer trafikskaberne: Hold fast i sociale klausuler

Trafikskaberne skal holde fast i de sociale klausuler - også efter et nyt lovforslag. Sådan lyder opfordringen fra Danske Busvognmænd

Folketinget er i gang med at behandle et lovforslag om vejtransport og overenskomster, som transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt (V) har fremsat. Men lovforslaget sikrer efter Danske Busvognmænds opfattelse ikke, at retstilstanden fra før NOTRA-dommen kommer tilbage. NOTRA-dommen åbnede meget kort fortalt for meget snævre og lokale overenskomster, der kunne ligge langt fra hovedoverenskomsterne på arbejdsmarkedet.

Derfor mener Danske Busvognmænd, at trafikskaberne skal holde fast i deres brug af sociale klausuler for sikre sig mod løndumping.

- Det ligger fast, at lovforslaget som det foreligger nu ikke genetablerer den retstilstand, der var gældende før Højesterets dom (NOTRA-dommen). Den nuværende lovgivning indebærer ikke, at der skal aflønnes på et niveau, der er generelt for branchen og det er i øvrigt uklart, om lovgivningen gør op med køkkenbordsoverenskomsterne, siger Steen Bundgaard, der er direktør i Danske Busvognmænd.

Han anbefaler derfor, at trafikskaberne holder fast i kravet om sociale klausuler, når de foretager udbud af kørsel, specielt flextrafik.

- Vi har i Danske Busvognmænd tidligere rost Fynbus og Nordjyllands Trafikskab for at tage ansvar med sociale klausuler i udbud af flextrafik. Det er - også efter en ny lovgivning - den rigtige vej at gå. Signalet fra trafikskaberne, kommunerne og regionerne om, at de vil have ordnede forhold hos leverandørerne er meget stærkt og meget vigtigt. Lovforslaget, som det ligger nu, betyder ikke, at trafikskaberne kan lægge de sociale klausuler på hylden i den tro, at problemet er løst, påpeger han.



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!



## Analyse har set på effekten af motorveje

I debatten, om hvordan politikerne kan skabe vækst i hele Danmark, fremhæves det ind i mellem, at bedre adgang til motorvejsnettet kan øge væksten i yderområderne. En analyse fra analysevirksomheden Kraka ser nærmere på, hvad udbygningen af det danske motorvejsnet fra 1950'erne og frem har betydet for befolkningsvækst i områderne uden for de store byer

Konklusionen i Kraka's analyse er, at motorveje ikke har skabt større vækst i befolkningen fra 1950-2000 i de kommuner, som ligger i nærheden af motorvejene. Analysen omfatter kun landkommuner - her defineret som kommuner, der ikke indeholder en af de 10 største byer i 1950 eller ligger i Hovedstadsregionen.

Konklusionen stemmer overens med et studie fra USA, som undersøger effekterne af motorveje på beskæftigelse i landområderne. Anden forskning tyder på, at motorveje har en positiv effekt på befolkningsvækst i byer, men det gælder kun byer, som er noget større end den gennemsnitlige danske købstad.

Der kan være andre gevinster ved motorveje, som for eksempel lavere transporttid, billigere varer eller højere produktivitet. Hverken disse gevinster eller omkostninger såsom drifts- og anlægsudgifter eller miljøeffekter er opgjort i analysen.

# Transportpolitik

Kraka peger i analysen peger på, at motorveje ikke kan afhjælpe affolkningen af yderområderne. Ifølge Kraka er der derfor ikke belæg for at tillægge en værdi af effekten på lokal beskæftigelse, hverken kvantitativt i den samfundsøkonomiske opgørelse af værdien af infrastrukturinvesteringer, eller kvalitativt i den politiske diskussion.

Interesserede kan se Krakas analyse [her](#):

## Om Kraka

- Krakas mission er at tilvejebringe og formidle viden, der kan medvirke til at balancere hensyn og politiske beslutninger på tre områder: Individet, erhvervene og den offentlige sektor.
- Kraka producerer og formidler fagøkonomisk viden, som er af høj kvalitet og relevant for den samfundsøkonomiske udvikling i Danmark
- Kraka's arbejde er alene baseret på faglighed - ikke en politisk ideologi
- Kraka's analyser tager udgangspunkt i de faktiske forhold i Danmark - i et grundlæggende markedsøkonomisk system med en - i forhold til andre lande - stor offentlig sektor.
- Kraka analyserer samfundsøkonomien i Danmark og foreslår med fagøkonomiske udgangspunkt justeringer og strukturelle tilpasninger, der langsigtet udvikler og tilpasser velfærdsmodellen.
- Kraka analyserer ligeså den internationale verden med udgangspunkt i Danmarks placering og rolle i denne. Således er EU et centralt fokus og den afledede effekt på den danske politiske beslutningsproces som følger af beslutninger truffet i Bruxelles.
- Det er en del af Krakas mission, at alt produceret viden i form af analyser og rapporter kommunikeres ud til den brede offentlighed via medierne. Kraka betegner det som afgørende, at Krakas arbejde kommer den brede offentlighed til gode og medvirker til at kvalificere den brede debat om kommende politiske tiltag og udfordringer.

Fonden Kraka har taget navn efter en kløgtig og snarrådig kvinde fra den nordiske mytologi, som i følge overleveringen skulle hun løse en række svære opgaver for at få lov til at møde vikingehøvdingen Ragnar Lodbrog, med hvem hun skulle giftes. Hun skulle møde ham "hverken påklædt eller nøgen", "hverken mæt eller fastende" og "hverken alene eller fulgt af noget menneske". Kraka løste opgaven ved at iklæde sig et net, bide i et løg og være ledsaget af en hund.

## Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

## Enhedslistens transportordfører:

# Flere og større motorveje betyder mere bilkørsel

- Analysevirksomheden Kraka har udarbejdet en analyse, som viser, at motorveje som argument for vækst og arbejdspladser er højst tvivlsomt. Dermed bekræfter analysen, hvad Enhedslisten har sagt i årevis - motorveje bidrager ikke nødvendigvis til vækst og arbejdspladser - nogle gange tværtimod. Det siger partiets transportordfører Henning Hyllested i en kommentar til en analyse fra Kraka om motorvejenes betydning for vækst i kommuner i områder væk fra de store byer

- Men motorvejene bidrager med sikkerhed til ødelæggelse af natur og landskaber, og gennem øget bilisme er de med til at bringe os tættere på klima- og miljøkatastrofen, fremhæver Henning Hyllested.

Han fremhæver, at Kraka's analyse bekræfter, hvad Enhedslisten har sagt gennem mange år - at motorveje skaber lige så meget afvandring og udtynding fra yderområderne, som de skaber vækst og arbejdspladser.

- Indkøbene placeres i de store butikker og centre i de større byer, mens den lokale brugs lukker. Virksomhederne flytter ind til motorvejen,

og medarbejderne må pendle over større afstande, hvis de ikke flytter med, siger Henning Hyllested, der peger på, at motorvejene ikke løser et andet af de problemer, de påstås at løse, trængslen.

- Flere og større motorveje betyder mere bilkørsel. Aldrig har vi haft så mange motorveje, og aldrig har trængslen være større. Og biltrafikken nærmest eksploderer i disse år, siger Henning Hyllested.

I en statistik fra vejdirektoratet over biltrafikken i Danmark, som vi har omtalt her på transportnyhederne.dk, fremgår det, at det er motorvejene, der tager sig af trafikvæksten. Trafikken på de øvrige veje har ligget meget stabilt de senere år.

- Samtidig med, at vi i den grad fremmer privatbilismen, undergraver vi passagerunderlaget for den. Ligeledes er transportsektorens andel af CO2-udslippet i Danmark steget, hovedsageligt på grund af vejtrafikken, siger Henning Hyllested og fortsætter:

- Lad os håbe, at Kraka's analyse kan bringe lidt realisme ind i debatten om motorveje. Hos sriben af (mid)aldrende borgmestre og i regeringen tænkes fortsat gårdsdagen tanker, når det handler om fremkommelighed og klima og miljø. I Enhedslisten fortsætter vi vores modstand mod ødelæggelse af vores fine landskaber og af klimaet og miljøet. Der er andre veje at gå end bilisme og asfalt.



# Enhedslisten fremsætter 39 forslag til grøn omstilling af transporten

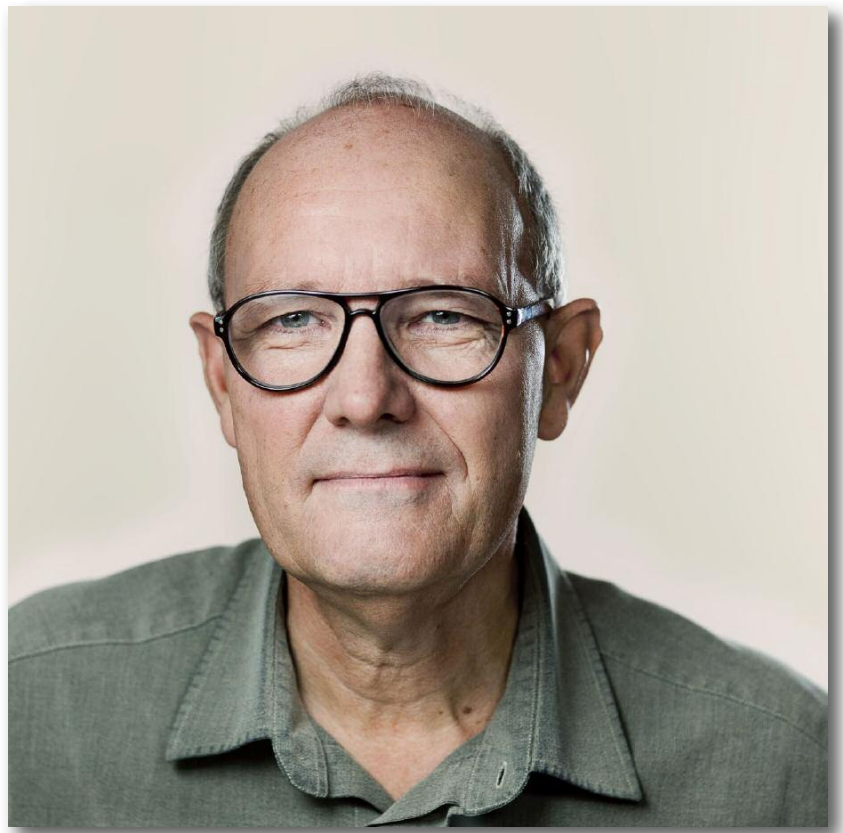
Enhedslisten forsøger at genoplive diskussionen om grøn omstilling af transportsektoren ved at fremsætte 39 af de forslag, som findes i den lidt over et år gamle såkaldte roadmap-rapport fra Transportministeriet og Klimaministeriet. Rapporten er aldrig offentliggjort og Venstre-regeringen har helt opgivet at videreføre arbejdet med en grøn roadmap.

**Af: Mikael Hansen**

Transportpolitikken står stille, og det er især katastrofalt for arbejdet med den grønne omstilling af transportsektoren. Det mener Enhedslisten, om netop har lanceret en grøn transportpakke med 39 forslag. Det skriver Altinget.

-Transportsektoren har simpelthen ikke leveret på den grønne omstilling. Det vil vi nu sætte fuldt drøn på, siger transportordfører Henning Hyllested (EL) til Altinget.

Pakken bliver præsenteret for Folketinget som fire beslutningsforslag, der alt i alt bliver til 39 konkrete forslag, der spænder bredt. Prisen for de mange forslag har partiet ikke regnet på. I forhold til finansiering fremgår det dog, at kørselsafgifter kan bidrage med indtægter.



### **Forslagene er fra den skrottede roadmap**

Forslagene stammer alle fra den ikke offentliggjorte rapport "Roadmap for udfasning af fossile brændstoffer", som Transportministeriet har udarbejdet i samarbejde med Klimaministeriet. Eller rettere fra det udkast fra januar 2015, som pressen har fået adgang til vis aktindsigt – herunder Altinget.

Arbejdet med en køreplan for grøn omstilling af transportsektoren blev sat i gang under Thorning-regeringen, men blev aldrig færdiggjort. Og transportminister Hans Christian Schmidt har meldt ud, at arbejdet ikke bliver afsluttet.

Henning Hyllested fortæller, at beslutningsforslagene også handler om at få regeringen ud af busken.

- Det handler i høj grad også om, at vi vil have rapporten frem i lyset. Er regeringen virkelig så meget imod grøn omstilling, at den ikke engang vil have et katalog over gode idéer? siger Henning Hyllested, der også varsler et samråd om netop det spørgsmål.



## Enhedslistens 39 forslag til grøn omstilling af transportsektoren

### Forslag: Klimatiltag via effektivisering af bustransport og andre trafikale tiltag

- Hurtigbusser i nødspor
- Bus Rapid Transit i de største byer
- Bedre fremkommelighed, herunder busbaner og fremrykkede perroner
- Flere skolebusser
- Videreførelse af buspuljer
- Cykel-leasing på time- eller dagsbasis ved stationer
- Etablering af parkér og rejs-anlæg
- Vognbaner forbeholdt samkørsel
- Kørselsordninger til børnehave/skole/fritid
- Udbredelse af delebilsordninger
- Pålæg kommuner og stat at benytte delebiler i bilparken
- Pålæg kommuner at oprette delebilsparkeringspladser på centrale P-pladser
- Bedre cykelinfrastruktur i forbindelse med stationer
- Cykelvenlige arbejdspladser

Alle forslag er hentet fra den skrottede road-map-rapport fra Transportministeriet og Klimaministeriet fra januar 2015

### Forslag: Klimatiltag via effektivisering af transportens energiforbrug

- Øget hastighedskontrol
- Højere bøder ved hastighedsoverskridelser
- Intelligent hastighedstilpasning
- Fremme af energivenlige dæk
- Energirigtige offentlige kørselsordninger
- Certificering af virksomheds- og kommunesamarbejder om grøn erhvervstransport
- Skærpede energikrav og krav om indkøb af mere energieffektive biler i den offentlige sektor
- Krav til vejbelægnings rullemodstand

### Forslag: Klimatiltag via omstilling af transportsektorens energiforsyning

- Forlængelse af afgiftsfritagelse på nye teknologier
- Forlængelse af partnerskaber for elbiler
- Skærpede energikrav og krav om indkøb af mere energieffektive biler i den offentlige sektor
- Reducerede kørselsafgifter for nye teknologier
- Fritagelse for parkeringsbetaling for biler med nye miljøvenlige teknologier
- Afgiftslempelse på brint
- Tilskud til etablering af infrastruktur til brint
- Krav om infrastruktur til alternative drivmidler
- Tilskud til forstærkning af elnet
- Internationalt arbejde for skærpede krav til skibe og fly
- Fossilfri togdrift på ikke-elektrificerede togstrækninger

### Forslag: Klimatiltag ved begrænsning i transportvæksten via planlægning og kørselsafgifter

- Forbedret stationsnærhed i fremtidig byplanlægning
- Forbedret nærhed til bycentrum i fremtidig byplanlægning
- Fremme af virtuelle møder i det offentlige
- Fremme af hjemmearbejdspladser i det offentlige
- Kilometerbaseret kørselsafgift for person-, varebiler og motorcykler
- Kørselsafgift for tunge køretøjer



## Foråret strålede ned over busbranchen

Da der weekenden før påske var årsmødet i Danske Busvognmænd, var der traditionen tro var busleverandører og leverandører af forskelligt tilbehør - både det hårde og det bløde - mødt op for at vise busvognmændene, hvad der er aktuelt og attraktivt lige nu. Her på transportnyhederne.dk benyttede vi lejligheden til at få en snak med busvognmand John Bergholdt fra Bergholdt.dk, der er formand for Danske Busvognmænd

I forårets strålende sol var det oplagt at spørge John Bergholdt, om der er grøde i luften på busområdet.

Og det fornemmede han. Men om det var på baggrund af et relativt godt 2015 eller om det var på baggrund af en udvikling gennem længere tid, havde han svært ved at bedømme.

Ud fra hans synspunkt er der en positiv stemning blandt de fleste vognmænd på persontransportområdet.

### Overenskomstniveau

- Men vognmænd, der kører flextrafik, har det svært, fremhævede han og pegede på, at vognmænd under Danske Busvognmænd naturligt aflønner deres medarbejdere efter overenskomsterne. Og lige præcist det forhold, at betale medarbejderne en anstændig løn, som de kan leve af, kan gøre det svært at konkurrere med andre aktører, der kører med lavere lønninger.

Derfor håber han på, at Folketinget får vedtaget en lov, der slår fast, at lønniveauet skal følge de store overenskomster på området.

I samme forbindelse fremhævede han det positive i, at trafikelskaberne i Nordjylland og på Fyn har indført nogle sociale klausuler. Det kan være med til at sikre ordnede forhold og forebygge forhold, der på sigt kan undergrave samfundsmodellen i Danmark med eksempelvis skoler, veje, sygehuse og uddannelsesmuligheder, fordi der eksempelvis ikke bliver betalt skat, afregnet moms og andre sociale bidrag.

# Organisatorisk

Når John Bergholdt ser på andre områder - eksempelvis turistbuskørsel og fjernbuskørsel, der kører rent privat, er hans vurdering, at turistkørslen over de længere stæknings har fundet et mere stabilt leje efter at være blevet overfløjet af flyselskaber med billige billetter i en årrække. Her peger han specielt på rejser til Paris, Prag og Berlin som eksempler på, at der er en balance mellem rejsetid med bus og tidsforbruget ved flyrejser.

- Skal busrejsen gå længere væk, skal der være mere i den end blot busturen, siger han.

Når det gælder fjernbusserne, kan han også med tilfredshed konstatere, at kollegerne på dette område gør det godt i øjeblikket med flere passagerer og nye ruter.

John Bergholdt vurderer, at der vil ske en udvikling på dette område i de kommende år.

Når det gælder den kollektive trafik, er der også en række medlemmer af Danske Busvognmænd, der gør det ganske godt. Også her kan John Bergholdt se muligheder for udvikling. Det kan eksempelvis være billigere BRT-løsninger frem for dyrere letbaner, som man kan se i Aalborg.

- Vi hjælper gerne politikerne med at finde de løsninger, hvor man får mest kollektiv trafik for pengene, siger han til [transportnyhederne.dk/Magasinet Bus](http://transportnyhederne.dk/Magasinet_Bus).

## Busvognmænd mødte op til årsmøde

Da landsformanden for Danske Busvognmænd, John Bergholdt, gik på talerstolen og aflagde sin beretning under busvognmændenes årsmøde på Hotel Comwell i Kolding, var det for 80 medlemsvirksomheder og 300 personer

John Bergholdt pointerede, at fremmødet var et stærkt signal om, at busbranchen er en samlet branche.

- 2015 har været et år, hvor rutekørslen og specialkørslen har skullet tilpasse sig kommunernes nye økonomiske landskab. Den nye regering har nedlagt de puljer, der var afsat til investering i den kollektive trafik og Danske Busvognmænds egne analyser viser, at de fleste kommuner udover de større byer skærer ned på bustrafikken, sagde han om det forgangne år.

- Der bliver med andre ord skåret ind til benet i den kollektive trafik, og det er busvognmændenes største opgave at finde ud af, hvordan man fortsat leverer kvalitetsbevidst og miljørigtig kørsel med så få omkostninger som muligt, fortsatte han.

### **Lovændringer har gjort det sværere at drive busvirksomhed i Danmark**

2015 bød endvidere på en - efter John Bergholdt og busvognmændenes opfattelse - række af ærgerlige lovændringer, som har gjort det sværere at drive busvirksomhed i Danmark.

- Afskaffelsen af udlånsordningen har gjort det bøvlet at sikre chaufførerne ordentlige arbejdsvilkår, NORTRA-dømmen truer med at presse priserne i branchen i bund, mens dokumentationskravene til kørsel i udlandet vokser. Der er ikke noget busvognmænd hellere vil end at levere omkostningseffektiv buskørsel. Men for at det kan lade sig gøre, betyder det, at lovgivningen og rammevilkårene skal følge med.

Af de mere positive historier fremhævede John Bergholdt fjernbuskørslen, der er i vækst og transporterer mange hundredetusinde kunder tværs over landet hvert år.

# Organisatorisk

- Det er positivt at se, at passagererne har fået øjnene op for, at busproduktet kan konkurrere med DSB, sagde John Bergholdt, der pegede på, at 2015 - når det gælder den mere traditionelle del af rutesektoren - har været et sejt år, hvor der stort set kun er vækst i de største byer og i den regionale trafik. Her skal strategien for 2015 og 2016 blandt andet være med til at sætte fokus på bussernes styrker i den kollektive trafik.

Indenfor området for turistikørsel var tilbageblikket på året lidt mere positivt. Her nævnte John Bergholdt at busvognmændene endnu et år er sluppet uden betaling i Københavns Lufthavn, men var også inde på Folketingets lovændring om stop for udlån af chauffører og tyskernes indførelse af mindsteløn er "eksempler på en masse bøvl og bureaukrati, som ikke gør det lettere at være vognmand".

Til slut i sin beretning rettede John Bergholdt blikket mod foreningens styrke og nævnte i den forbindelse, hvordan der nu er en formaliseret samarbejdsaftale på plads med transportorganisationen ITD på det erhvervspolitiske område.

- Aftalen faldt på plads i februar og fremadrettet glæder vi os over den ressourceadgang, som aftalen giver os, sagde han.

Danske Busvognmænd organiserer omkring 300 busvognmænd, der råder over knap 5.000 busser.

## Transportpolitikere talte til busvognmændene

Socialdemokraten Rasmus Prehn repræsenterede Folketingets Transportudvalg, da Danske Busvognmænd holdt årsmøde i Kolding i weekenden. Rasmus Prehn fremhævede hurtige og effektive buslinier - BRT-løsninger - som en del af den fremtidige kollektive trafikstrategi og pointerede, at lovgivningen bør sikre, at moderne deleøkonomiløsninger ikke resulterer i wild-west-tilstande for persontransporten

Rasmus Prehn omtalte blandt andet samkørselskonceptet GoMore og det kontroversielle Uber.

- Rigtig mange mennesker er rigtig betagede af denne nye teknologi - men det er ikke alt der glimter, der er af guld, understregede Rasmus Prehn fra talerstolen.

Ifølge Rasmus Prehn bør lovgiverne sørge for, at disse nye og interessante løsninger ikke går ud over kvaliteten og sikkerheden i personbefordringen. Lovgiverne bør også sikre lige konkurrencevilkår.

- Det kan ikke være rigtigt, at en busvognmand skal leve op til det ene og det andet krav i lovgivningen, mens privatpersoner uden uddannelse og tilladelser kan tilbyde befordring til meget billigere priser, sagde Rasmus Prehn, der forsikrede Rasmus Prehn, at man i Folketinget på tværs af partierne arbejder på - i den ene eller anden form - at få genoprettet retstilstanden efter NORTRA-dommen i Højesteret, der åbnede for lokale aftaler om løn og arbejdsforhold, der kan ligge langt fra de store overenskomsters niveau.

### BRT i fokus

Rasmus Prehn - der selv er fra Aalborg - pegede på, at han har noteret sig, at BRT-løsninger kan løfte de passager-tunge opgaver og tror ligesom Danske Busvognmænd på, at et BRT-system i stedet for en letbane i Aalborg vil være en god løsning. Han påpegede, at Folketinget allerede efter påske skal mødes med eksperter på området for at høre mere om BRT og højklassede busløsningers fordele i forhold til letbaner og tog.

## Busvognmand måtte købe sit eget selskab

Et busselskab i Hornslet henvendte sig til Skat for at få rettet fejl og mangler i indberetninger og afregninger og for at få en ordning med Skat. Ordningen med Skat blev en konkursbegæring med besked om, at busvognmanden kunne købe det konkursramte selskabs navn og aktiviteter af kuratoren

Peter Kristian Karlson, der gennem de seneste år har drevet busselskabet Dit Busselskab ApS i Hornslet nordvest for Aarhus, forklarer over for transportnyhederne.dk, at han henvendte sig til Skat for at få rettet fejlen og få en ordning med Skat for at få uoverensstemmelserne ud af verden.

- Svaret var, at Skat begærede mit selskab konkurs og sagde, at jeg kunne lave en aftale med selskabets kurator om, hvor meget jeg skulle give for navn, kundekartotek med mere, siger Peter Kristian Karlson til transportnyhederne.dk.

Selskabet blev begæret konkurs fredag 18. marts. Peter Kristian Karlson indgik så en aftale med kuratoren i konkursboet, så han tirsdag 22. marts på Dit Busselskabs web-side kunne oplyse, at busserne fra selskabet stadig kørte og ville fortsætte med at køre.

“Du har stadig din aftale med Dit Busselskab”, står der på web-siden.

Peter Kristian Karlson forklarer videre over for transportnyhederne.dk, at han for at undgå at komme i en lignende situation i fremtiden har flyttet sin virksomheds bogholderi over til en ny revisor.

### Busselskab kørte i skifteretten

Et busselskab i Hornslet er kørt i skifteretten i Randers. Selskabet, der blev begæret konkurs 4. marts, blev etableret 15. marts 2013

Ifølge Statstidende drejer det sig om selskabet Dit Busselskab ApS, CVR-nr. 35205330, der havde adresse på Hornbjergvej i Hornslet.

Advokat Lars Grøngaard, Silkeborgvej i Aarhus, er udpeget som kurator. Eventuel anmodning om valg af kurator og kreditorudvalg skal fremsættes skriftligt over for skifteretten senest tre uger efter denne bekendtgørelse.

Enhver, der har fordring eller andet krav mod skyldneren, opfordres til inden fire uger efter denne bekendtgørelse til boets kurator at anmelde sit krav opgjort pr. 18. marts 2016.

## Flere mistede jobbet ved konkurser i 2015

Sidste år steg antallet af tabte arbejdspladser ved konkurser for første gang siden 2009. Ifølge en ny statistik fra eStatistik og FSR - danske revisorer kan flere konkurser i ældre virksomheder være årsagen

I faktiske tal gik 10.823 arbejdspladser tabt ved konkurser i 2015. Det er en stigning på tre procent i forhold til 2014.

- Set over perioden fra 2010 og frem til i dag så er antallet af tabte job ved konkurser faldet næsten 50 procent. Selv om 2015 sætter en stopper for faldet, så har vi de seneste fem år samlet set haft en positiv udvikling, siger erhvervs-politisk direktør hos FSR - danske revisorer, Tom Vile Jensen.

- Vi ser, at virksomheder, der har eksisteret i mere end 10 år, fylder en fortsat større del af konkursstatistikken. De har typisk flere ansatte og giver dermed flere tabte jobs ved en konkurs. Hvis denne tendens fortsætter, kan stigningen i tabte jobs i år markere starten på en mere negativ udvikling, siger han videre.

Stigningen i jobtabet er primært drevet af brancherne 'industri' og 'vidensservice', mens operationel service - for eksempel rengøring, catering, miljøservice med mere - har set det største fald i antallet af tabte job ved konkurser fra 2014 til 2015.

### **Krise-iværksætterne er mere levedygtige**

Virksomheder over 10 år er den eneste gruppe, hvor antallet af konkurser er steget fra 2014 til 2015. Hos yngre virksomheder er konkursantallet faldet.

Direktør i eStatistik, Kent Nielsen, hæfter sig især ved, at antallet af konkurser blandt iværksættervirksomhederne har været faldende i de seneste år.

- Vi ved, at der er etableret væsentligt flere nye virksomheder i både 2014 og 2015 i forhold til de første år af finans-krisen, så tallene indikerer, at virksomheder etableret i krisens kølvand er mere levedygtige, siger Kent Nielsen.

Interesserede kan se analysen fra eStatistik og FSR - danske revisorer [her](#):



## Havnebyggeri kommer færgetrafikken til gode

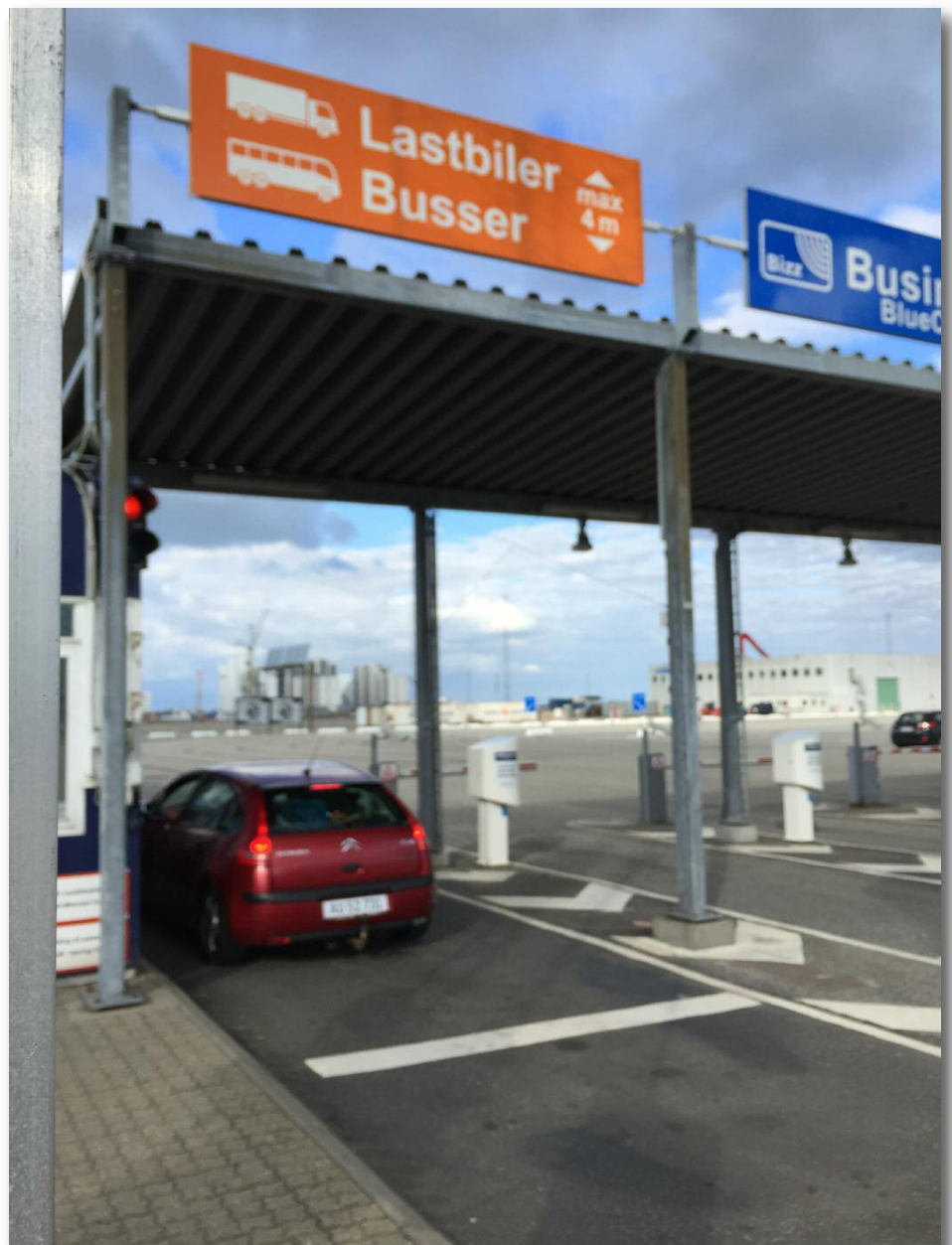
Byggeriet i Aarhus Havn betyder bedre forhold for biler og passagerer, der skal med Mols-Liniens færger. Byggeriet betyder, at check-in-anlægget skal flytte, og det giver lettere og hurtigere ombordkørsel på færgerne

Flere virksomheder på Aarhus Havn har måttet finde nyt tag over hovedet som følge af havnebyggeri i Aarhus. Det gælder også for Mols-Linien, som nu flytter sit check-in-anlæg, og benytter lejligheden til at give færgetrafikken bedre forhold.

- Anlægningen af den nye havneboulevard kommer til at skære tværs igennem vores check-in-område, og den bold griber vi ved at placere anlægget mere optimalt for de rejsende. Vi lever af at gøre det så let, hurtigt og komfortabelt som overhovedet muligt for vores gæster at rejse, og det betyder, at vi altid tilpasser os, så gæsterne får det bedste ud af den aktuelle situation, siger Mols-Liniens marketingchef, Mikkel Hybel.

Forvandlingen af den gamle industrihavn i Aarhus betyder, at Mols-Liniens check-in-anlæg fredag flytter 100 meter længere mod syd. Samtidig bliver ombordkørslen hurtigere og lettere, fordi check-in-området i forlængelse af flytningen udvides med nye og større skærme og flere check-in-automater. Desuden bliver hele check-in-området "drejet", så udsynet til banerne bliver bedre.

*Mols-Liniens check-in-anlæg kommer nu de rejsende i møde og forkorter bilturen mod færgen i Aarhus Havn.*



# Flydende forbindelser



*Med sit dybe vand og den lange kaj har Kalundborg Havn kapacitet til at tage imod stort set alle krydstogtskibe. I sidste ende er det gæsterne, der vælger destinationen, og nu tager Kalundborg Havn på charmetur i Florida.*

## Kalundborg vil have flere krydstogtgæster

Der skal flere internationale krydstogtgæster til Kalundborg. Sammen med VisitVestsjælland drager Kalundborg Havn nu til Florida for at promovere byen med dybt vand og vilde vikinger

Smuk natur, gode havnefaciliteter og central beliggenhed er blandt argumenterne i den salgstale, der skal vinde flere krydstogtgæster til Kalundborg Havn. Fredag 11. marts drager repræsentanter for den vestsjællandske havneby på charmetur til Florida for at promovere sig selv for internationale krydstogtrederier på den årlige krydstogtmesse.

- Foruden vores gode havnefaciliteter vil vi lægge vægt på, at vi kan tilbyde gæsterne en helt unik oplevelse i forhold til den, de får i hovedstæderne og på de traditionelle krydstogtdestinationer. Kalundborg er smuk natur, frisk luft og autentiske gæsteoplevelser – og så ligger vi super centralt i forhold til vikingoplevelser omkring Tissø, Trelleborg og Roskilde og kun cirka en times kørsel fra både København og Odense, siger Liselotte Rørup, der er cruisemanager i Kalundborg Havn.

Kalundborg Havn har været krydstogtdestination siden 2004, og den hårde konkurrence om rederiernes gunst stiller strenge krav. På turen til Florida får Liselotte Rørup selskab på turen af repræsentanter for VisitVestsjælland, for i sidste ende er det krydstogtgæsterne snarere end rederierne, der skal have lyst til at lægge til land i havnen.



# Flydende forbindelser

- Vi har fra begyndelsen arbejdet målrettet på at forny og forbedre vores oplevelsesprodukt, og samarbejdet med VisitVestsjælland skal ses som led i den strategi. Siden 2004 er omkring 71.500 krydstogtgæster gået i land i Kalundborg, og det er det tal, vi ønsker at øge, siger Liselotte Rørup.

Fremtidens krydstogtskibe er større og stikkere dybere. Med sin lange kaj og det dybe havnebassin har Kalundborg Havn kapacitet til at favne mange af de nye, store skibe. Faciliteterne er et stærkt kort at have på hånden i Florida, hvor Kalundborg Havn især konkurrerer med de øvrige krydstogtdestinationer i Østersøen.

## Stena Line's Danmarks-færger kan fortsat lægge til kaj tæt på Göteborgs centrum

Masthuggsterminalen, som Stena Line benytter til sine færger til og fra Danmark, kan blive liggende længere end først planlagt, mens Stena Lines færger til og fra Tyskland skal flytte tidligere fra Majnabbe og ud til yderhavnen. Det er de planer, som Göteborgs Hamn og Stena Line forhandler om i øjeblikket

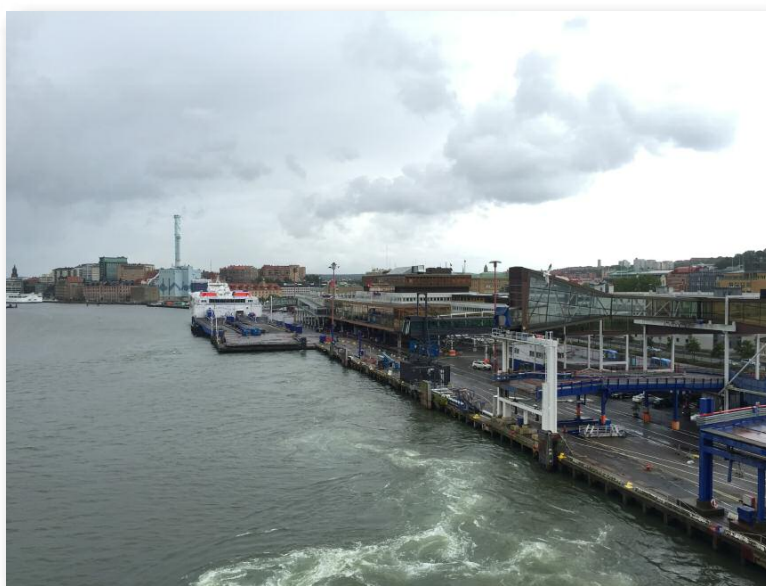
- Stena Line er en af havnens største kunder og en betydelig arbejdsgiver i Göteborg. Rederiets 1,7 millioner passagerer bidrager derudover hvert år med 700 millioner kroner i turistindtægter i Vestsverige. Det er derfor vigtigt at finde en langsigtet og god løsning - ikke bare for havnen og Stena Line, men også for hele Göteborg, siger Ulrica Messing, der er formand for bestyrelsen i Göteborgs Hamn AB.

Som udgangspunkt drejer forhandlingerne sig om, at Stena Line's færger til og fra Danmark får lov til at lægge til i Masthuggsterminalen frem til 2035, da Danmarks-trafikken er mere afhængig af en placering tæt på centrum, mens Tysklands-trafikken, der er mindre afhængig af en central placering, da de fleste passagerer her kører i bil, kan komme til at flytte til et område i yderhavnen i løbet af et år eller halvandet. Ifølge Göteborgs Hamn kan en flytning til yderhavnen blive en fordel for Stena Line's Tysklandstrafik, da der i yderhavnen er jernbanespor og anden infrastruktur, der kan understøtte Stena Lines godstransport til og fra Tyskland.

Grunden til, at Stena Line skal flytte fra de nuværende terminaler, er, at de er omfattet af bystyrets planer for den centrale del af Älvstaden.

En tidligere plan om at samle Stena Line's færger i Majnabbe blev droppet sidste år, da det viste sig at være meget omkostningsfuldt, fordi området skulle bygges helt om.

Stena Line kan komme til at flytte tidligere fra Masthuggsterminalen, hvis behovet for at inddrage terminalen til byudvikling bliver for stort.



# Mols-Linien sejlede flere over Kattegat

Mols-Linien overførte i alt 1.083.773 personbiler sidste år mod 967.509 året før. Det svarer til en procentvis stigning på 12,0 procent. Samtidigt er det det højeste antal nogensinde siden rederiets start i 1966

Mols-Linien har i løbet af 2015 løbende udvidet antallet af afgange. Stigningen var 8,9 procent for hele året og 14,4 procent for perioden august til december. Den nye motortrafikvej til Mols-Liniens færger i Odden Færgehavn har forkortet køretiden med mindst 15 minutter, og gjort turen mere behagelig

Årets resultat voksede med 115 procent fra 34,5 millioner kroner i 2014 til 74,3 millioner kroner i 2015. Det er det største overskud i rederiets historie. Omsætningen steg 9,6 procent fra 611,9 millioner kroner i 2014 til 670,8 millioner kroner i 2015.

I forbindelse med årets resultat for Mols-Linien peger rederiet på, at antallet af personbiler på Storebæltsbroen steg med 4,8 procent i 2015 i forhold til 2014. Til sammenligning steg Mols-Liniens markedsandel i forhold til Storebæltsbroen fra 8,8 procent til 9,3 procent.

Mols-Linien har igen i 2015 oplevet en vækst i antallet af erhvervs kunder, der anvender Business BlueClass-konceptet. I 2015 var der 12,7 procent flere BBC-kunder end i 2014.

Mols-Liniens driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) blev 177,4 millioner kroner i 2015 mod 140,8 millioner kroner i 2014, mens selskabets driftsresultat (EBIT) blev 126,3 millioner kroner i 2015 mod 86,2 millioner kroner i 2014.

Justeret for busser og lastbiler blev der overført 1.241.569 personbilsenheder i 2015, hvilket var 9,1 procent flere end i 2014.

- På fem år har vi øget antallet af biler med 55 procent og antallet af passagerer med 40 procent. For mange er Mols-Linien i dag den foretrukne forbindelse over Kattegat, og vi venter yderligere fremgang i trafikken. Med så mange overførte passagerer og biler er Mols-Linien i dag en meget væsentlig del af infrastrukturen mellem Øst- og Vestdanmark, siger Mols-Liniens administrerende direktør Søren Jespersen og fortsætter:

- For at kunne imødekomme de positive trafikforventninger udvider Mols-Linien sin flåde. En ny katamaranfærge er bestilt til levering i 2017 og er ved at blive bygget. Det nye skib bliver af samme størrelse som rederiets to største færger, KatExpress 1 og KatExpress 2, og ventes sat i drift i maj 2017. Den nye færge vil øge vores kapacitet med 400.000 biler om året.

### Forventninger til 2016

Mols-Linien forventer, at det totale marked for personbiler mellem Øst- og Vestdanmark i 2016 vil stige med ca. 2 procent. På baggrund af den stigende trafikmængde og forventningen til det totale marked for 2016 forventer Mols-



# Flydende forbindelser

Linien at overføre ca. 1,3 millioner personbilsenheder i 2016, svarende til en stigning på 3,9 procent i forhold til 2015.

Rederiet har med fastpriskontrakter sikret en fast oliepris i danske kroner for hele 2016.

Med udgangspunkt i disse forudsætninger forventer Mols-Linien et positivt resultat i 2016 i intervallet 90 millioner kroner til 110 millioner kroner efter skat. Årsrapporten for 2015 behandles på en ordinær generalforsamling 21. april på Hotel Scandic Aarhus City i Aarhus.

## Færgerederi skifter ud i toppen

Rederiet Mols-Linien, der forbinder Jylland og Sjælland med hurtige færgeforbindelser, får ny administrerende direktør 1. august. Den nuværende direktør Søren Jespersen, der kom til Mols-Linien i 2011, og som har styret rederiet gennem en omfattende turn-around, har valgt at gå fra borde. Ny mand på broen bliver 52-årige Carsten Jensen, der i øjeblikket står i spidsen for rederiet DFDS' forretning på Den Engelske Kanal

Carsten Jensen er født i 1964 i Frederikshavn og har siden 2005 haft en række ledende stillinger i DFDS og kan desuden trække på knap 10 års national og international erfaring fra SAS.

- Jeg glæder mig meget til at tage Mols-Linien til nye højder. Det er et rederi, der på få år har etableret sig som en helt central spiller i den danske infrastruktur. Den position skal fastholdes og udbygges over de kommende år ved fortsat at investere i markedet og tilpasse vores koncepter til kunderne, så vi også i fremtiden er den foretrukne genvej i Danmark, siger den nyudnævnte administrerende direktør for Mols-Linien, Carsten Jensen.

Bestyrelsesformand Frantz Palludan udtaler i forbindelse med udnævnelsen, at han er meget glad for at kunne byde velkommen til Carsten Jensen.

- Med en bred og for Mols-Linien særdeles relevant baggrund samt stærke resultater i bagagen er jeg overbevist om, at Carsten er den rigtige person til at indfri Mols-Liniens fortsat store vækstpotentiale og videreudvikle den succeskurs, som rederiet befinder sig på, siger han.



På vegne af den samlede bestyrelse takker Frantz Palludan samtidig den afgående direktør for den betydelige indsats for rederiet.

- Mols-Linien er i historisk god form, hvilket vi i høj grad kan takke Søren Jespersen for. Søren Jespersen har i løbet af de sidste fem år været en helt central figur i den gennemgribende turn-around, som rederiet har gennemført. Han afleverer et transformeret Mols-Linien med en mere effektiv og kundefokuseret organisation samt et attraktivt produkt, der i stigende grad efterspørges af kunderne, siger Frantz Palludan og fortsætter:

- I den forbindelse er det ekstra glædeligt, at Søren Jespersen har valgt at takke ja til at stille sin kapacitet til rådighed for Mols-Linien i en ny rolle, idet han er på valg til bestyrelsen på den ordinære generalforsamling.

## Ryggene har fået deres egen web-side - så de holder længere

På en ny web-side - [bevarryggen.dk](http://bevarryggen.dk) - kan man hente gode råd, instruktionsvideoer og fakta-ark om, hvordan man undgår smerter i ryggen og forebygger rygskeer. Det er BAR transport og engro-samarbejdet, der står bag web-siden, der er krydret med en lille video, hvor Viggo Sommer kendt fra De Nattergale kommer med en lille rap video om at passe på sin ryg

Kampagnesiden [www.bevarryggen.dk](http://www.bevarryggen.dk) er opdateret med nyt materiale, der skal hjælpe virksomheder med at sætte fokus på ryggen i alle de brancher, hvor den er udsat - eksempelvis godstransport (herunder flyttemænd og kørsel med olie og benzin), persontransport, lager og lufttransport.

Budskabet er enkelt. Det handler om at løfte på den bedste måde og passe på sin ryg i dagligdagen.

Øverst på kampagnesiden

[www.bevarryggen.dk](http://www.bevarryggen.dk) er der en række små ikoner, der symboliserer den enkelte branche. Her kan man finde materiale målrettet til den enkelte branche.

Web-siden præsenterer eksempelvis rygøvelser for helt konkrete brancher som lastbil, taxi, truck, flyttemænd, taxi og bus.

Under persontransport finder man eksempelvis information om transport af kørestolsbrugere.

Tanken bag kampagnesiden er, at virksomhedernes medarbejdere skal blive opmærksomme på, hvor der kan opstå rygproblemer og give inspiration til, hvordan rygproblemer kan forebygges og løses.

Her på redaktionen har vi selv erfaret, at rygsmerter kan sætte én ud af drift i månedsvi. Måske har problemerne rod i 10-12 år som chauffør en gang i forrige århundrede i mere eller mindre ergonomisk ukorrekte førersæder og uvidenhed om, hvordan rygproblemer kan forebygges.

Vi har også erfaret, hvor stor positiv effekt det har, dagligt at udføre forebyggede rygøvelser. Smerterne skal bare have været stærke nok. Så kan man godt komme i gang.



*Viggo Sommer kendt fra de Nattergale kommenterer blandt andet flyttemandens arbejde i en video med rappe rytmer.*

## Chauffører og andre får deres tilgodehavende dækket af Lønmodtagernes Garantifond

Medlemmer af eksempelvis Krifa har fået deres tilgodehavende mod det konkursramte Carigo dækket hos Lønmodtagernes Garantifond. Carigo, der var et transportfirma med hovedsæde i Horsens og havde kontrakter med både Midttrafik, Sydtrafik og Fynbus om at levere flextrafik i trafikselkabernes tre områder, gik konkurs 8. april i 2015

I april 2014 stævnedes Krifa Carigo ved Arbejdsretten for overenskomstbrud. Krifa fik Carigo dømt til en efterbetaling inklusiv en bod på 5,9 millioner kroner. Men umiddelbart før dommen var Carigo gået konkurs, så de ansatte i stedet skulle søge om at få deres tilgodehavende på løn, pension, feriepenge med videre hos Lønmodtagernes Garantifond.

- På grund af omfattende brud på Carigos overenskomst med Krifa har det været en stor udfordring at kunne dokumentere og beregne de enkelte ansattes krav. Men omstændighederne til trods er det lykkedes at sikre omfattende dækning hos Lønmodtagernes Garantifond til glæde for vores kunder, siger cand.jur. hos Krifa, Jonas Holdensen.

### En lønseddel uden lønudbetaling

Jesper Fruerboel er en af de chauffører, der har fået penge fra Lønmodtagernes Garantifond. Det gik op for ham, at der var noget galt, da hans decemberløn i 2014 ikke gik ind på hans konto.

- Jeg havde fået en lønseddel, men jeg fik ikke nogen løn. Det var en ubehagelig oplevelse at stå uden løn lige op til januar. Så kontaktede jeg Krifa, som fandt ud af, at der var flere ting, end jeg havde regnet med, der ikke stemte på min arbejdsplads, siger Jesper Fruerboel.

Nogle gange undervejs, når han ikke har hørt nyt fra sagen i et par måneder, har han følt, at det gik lidt langsomt, men han er nu glad for den lykkelige slutning.

- Når jeg har følt, at det blev langtrukket, kontaktede jeg Krifa og fik straks svar fra dem, og nu er jeg lykkelig over, at jeg har fået mine penge, siger Jesper Fruerboel.

Interesserede kan læse, hvad transportnyhederne.dk tidligere har skrevet om Carigo - klik [her](#):

### Årets først to måneder gav 1,7 millioner

Chaufførernes Fagforening i København oplyser i sit medlemsblad Chaufføren, at der i løbet af januar og februar er kommet 1.701.323 kroner ind i sager om arbejdsskader.

På samme tid sidste år var beløbet 2.729.909, mens det i januar-februar 2014 var på 1.709.507 kroner.

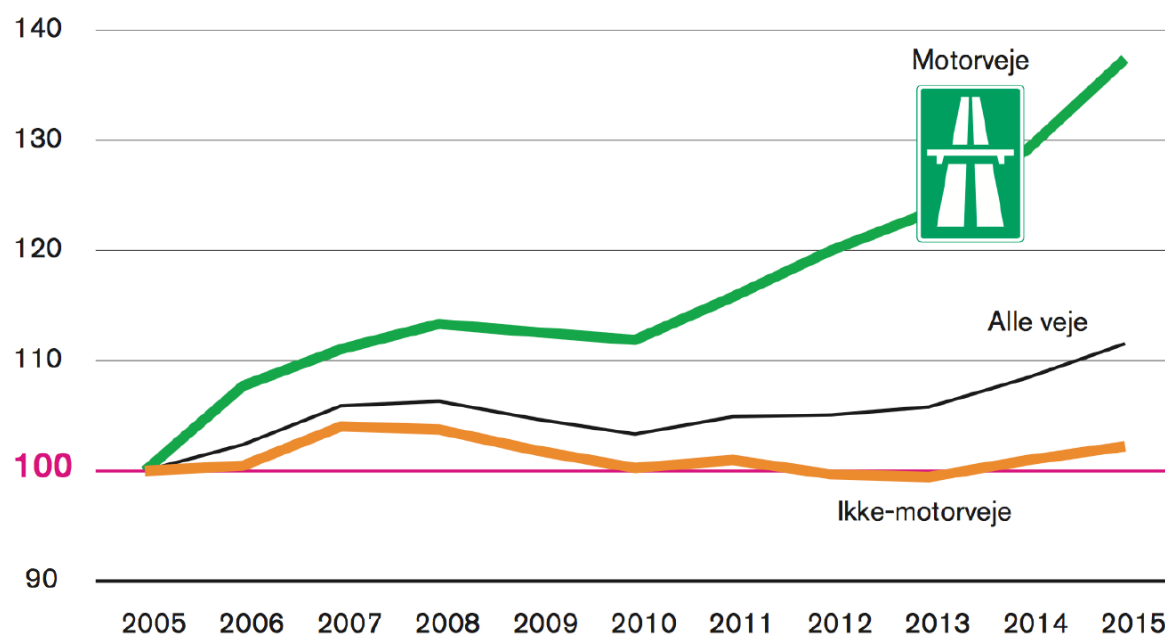
### Faglige sager indbragte godt 123.000 kroner

I løbet af årets første to måneder har Chaufførernes Fagforening i København fået 123.339,32 kroner ind i faglige sager.

I samme periode sidste år var beløbet 255.000 kroner, mens i den samme periode i 2014 var på 298.914 kroner.

## Indekseret udvikling i kørte kilometer efter vejtype, 2005-2015

År 2005 = indeks 100



## Motorvejene tager stort set al trafikvækst

Nye tal fra Vejdirektoratet viser dels, at vi kører mere i vores biler - dels at det er motorvejene, der tager det meste af trafikvæksten

På landsplan steg den samlede vejtrafik med 2,9 procent i 2015. På motorvejene har trafikvæksten været endnu højere, viser Vejdirektoratets tal. Størstedelen af de ekstra kilometer, vi har kørt i 2015, har vi kørt på motorvejene, hvor trafikken i 2015 steg med over 6 procent.

Ifølge tallene fra Vejdirektoratet bliver op imod en tredjedel af alle kørte de kilometer, store og små bilister kører i Danmark, tilbagelagt på motorvejene, selvom motorvejene udgør under 2 procent af det danske vejnet.

- Vi kan se på tallene, at trafikken på de danske motorveje fortsat stiger. Det understreger, at regeringens fokus på at investere i vejene er den rigtige vej at gå, og det vil vi prioritere, så snart der igen er luft i budgettet til det. Effektiv transport af personer og gods er vigtig for væksten og jobskabelsen i Danmark, siger transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt.

Den høje trafikvækst på motorvejsnettet har stået på i en del år. Afdelingsleder i Vejdirektoratet Kasper Rosenstand oplyser, at siden 2005 er motorvejstrafikken steget med over 35 procent.

En del af væksten i motorvejstrafikken skyldes den løbende udbygning af motorvejsnettet, som er med til at flytte trafik fra mindre veje til motorvejene. For eksempel har åbningen af motorvejs-etapen Hårup - Låsby ved Silkeborg aflastet den eksisterende landevej med omkring 15.000 biler i døgnet, svarende til en reduktion i trafikken på mellem 80 og 90 procent, siger Kasper Rosenstand.

Et andet eksempel er åbning af anden etape af Frederikssundmotorvejen nordvest for København mellem Ring 4 og Tværvej. På Ballerup Byvej (Frederikssundsvej) er trafikken på hverdage faldet med 8.000 bilister i døgnet, hvilket svarer til en reduktion i trafikken på over 20 procent.

## Erhvervslivet sætter gang i hjulene

Den støt stigende trafik på motorvejsnettet hænger også sammen med, at motorvejene fungerer som rygraden i erhvervslivets transportnet og binder de større byer, landsdelene og erhvervsområder sammen. De udgør ligeledes de centrale forbindelsesveje til havnene og grænseovergangene.

- Når det går bedre med dansk økonomi, så kommer der flere i beskæftigelse, og handelen med udlandet vokser. Det giver mere trafik på motorvejsnettet i form af flere pendlere og flere godstransporter mellem landsdelene og til og fra udlandet,” forklarer Kasper Rosenstand.

Især den internationale vejgodstrafik er vokset i 2015. Der er registreret en stigning i lastbiltrafikken over grænserne på 4,7 procent i forhold til 2014.

Den spirende økonomiske vækst betyder også, at flere af har behov for at være mere mobile og derfor har anskaffet sig en bil.

- Når flere er kommet i arbejde, og der er langt til og fra jobbet, så vælger husstanden at anskaffe bil eller måske bil nummer to. Det giver naturligvis også mere trafik på vejene, siger Kasper Rosenstand, der peger på, at de mange nye biler er mere trafiksikre og energieffektive end de ældre biler.

- Eksempelvis kører de nye benzinbiler, der blev solgt i 2015 i gennemsnit 45 procent længere på literen end de biler, der blev købt i 2007, siger Kasper Rosenstand.

I 2015 blev der nyregistreret 207.000 nye personbiler, hvilket var 10 procent flere end året før.

## Fakta

- Motorvejsnettet har en samlet længde på omkring 1.250 km. Motorvejsnettet udgør knap 1,7 procent af den samlede vejlængde i Danmark (ca. 75.000 km).
- I 2015 steg motorvejstrafikken med mere end 6 procent sammenlignet med 2014. I dag køres der 37 procent flere kilometer på motorveje end for ti år siden.
- For 25 år siden stod motorvejsnettet for 14 procent af trafikken på vejnettet. I dag foregår knap 33 procent af den samlede bilkørsel i Danmark på motorvejsnettet.
- Der er ca. 2,4 millioner personbiler i Danmark. Antallet af personbiler er vokset med ca. 10 procent i løbet af de seneste 5 år. Andelen af familier, der har rådighed over mere end én bil, er i samme periode steget med 24 procent.
- Ovenstående tal for reduktion i trafikken på henholdsvis landevejen Linåvej ved Silkeborg og Ballerup Byvej ved Ballerup er baseret på hverdagsdøgns trafik. Årsdøgns trafikallet indeholder også trafiktal fra weekender og helligdage og vil typisk være lidt lavere end hverdagstrafikken.

## Hovedstadens pendlere kan tage trafik-overblik med i lommen

Vejdirektoratets og Københavns Kommunes nye informationstjeneste "Trafikken Hovedstaden" giver trafikanterne et samlet overblik på ny app og Twitter. Dermed kan man måske komme lettere til og fra arbejde

Somme tider kræver det lidt ekstra tålmodighed at skulle igennem trafikken i hovedstadsområdet. For at hjælpe de 250.000 daglige pendlere har Vejdirektoratet og Københavns Kommune lanceret Trafikken Hovedstaden, som giver et samlet overblik over trafikken i hovedstadsområdet.

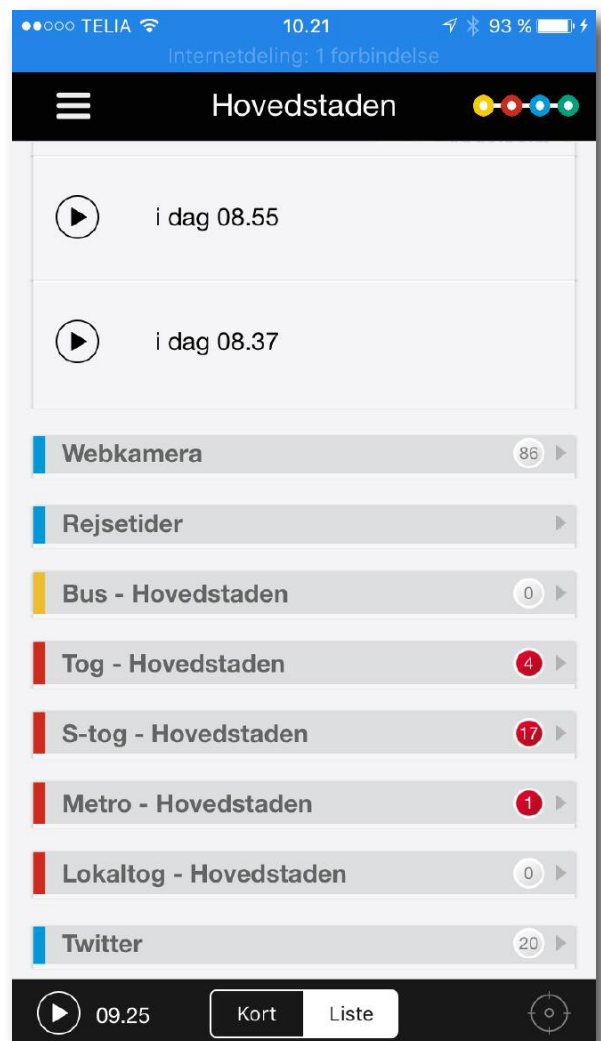
Trafikken Hovedstaden består indtil videre af en app og en Twitter-profil. Den kommer både bilister, cyklister, og rejsende med den kollektive transport til gode med informationer om alt fra glatte veje og cykelstier, sorte lyskryds, opstart af vejarbejder og ændringer på bus- og tognettet.

Trafikken Hovedstaden er tænkt som en hjælp til pendlere, der skal til og fra København. Med Trafikken Hovedstaden på den smarte telefon i lommen, kan pendlere få et godt overblik til at beslutte, om transporten skal foregå med bus, tog, cykel eller bil, og om det giver mening at vælge en alternativ rute på dagen.

- Vi har fået en ny mulighed for at skabe bedre fremkommelighed for de mennesker, der dagligt pendler til og fra arbejde i Hovedstadsområdet. Når man som pendler samme sted kan få overblik over, hvordan det står til med trafikken for både biler, kollektiv transport og cykler, så giver det langt bedre mulighed for at ændre sit valg efter dagens trafikale situation, siger Stine Bendsen, der er afdelingsleder i Vejdirektoratet.

- Vi skal have trafikken til at glide så gelinde som muligt, og det gør vi bedst ved at give besked om, hvor der er trafikale udfordringer. Med app'en kan man for eksempel se forskellige vejarbejder i København og dermed allerede hjemmefra få besked om, hvad man skal være særligt opmærksom på. Det kan være alt fra spærrede gader og ensretninger til cyklister på kørebanen. Dermed kan vi få folk lettere gennem byen og forhåbentlig også være med til at højne trafiksikkerheden ved at informere bedre, siger teknik- og miljøborgmester i Københavns Kommune, Morten Kabell (EL).

Vælger hovedstadsområdet trafikanter at følge TrafikkenHovedstaden på Twitter, kan de her blandt andet få meldinger om ændringer i trafikken, som kan have indflydelse på trafiksikkerheden og fremkommeligheden på de større veje i København. Det kan for eksempel være et større signalnedbrud, snefald eller vejarbejder på veje med mange cykler, busser og biler. Twitterprofilen er aktiv i hverdage mellem 6-18.





Endnu mere overblik kan trafikanterne få ved at hente Trafikken Hovedstadens app til smarte telefoner. Med app'en kan man eksempelvis følge med i de tweets, der udsendes på Twitter og få de seneste tre trafikmeldinger fra P4 København.

Oveni kan man se forventede rejsetider på udvalgte strækninger og få et hurtigt overblik over, om bus, tog og metro kører efter planen. App'en kan også indstilles til at sende push-beskeder fra et bestemt område og i et bestemt tidsrum - for eksempel hverdage fra klokken 8 til 9 om morgenen.

Selv om der kun er gået et par måneder, siden Trafikken Hovedstaden blev tilgængelig på app og Twitter, er Vejdirektoratet og Københavns Kommune i gang med videreudvikling.

Lige nu dækker Trafikken Hovedstaden primært de største indfaldsveje og de vigtigste trafikårer i København. Men kommer der flere kommuner med ind i samarbejdet, vil trafikinformationen blive endnu bedre. Derfor vil Københavns Kommune og Vejdirektoratet gerne i dialog med kommuner i Hovedstadsregionen om at indsamle og formidle flere data, som kan hjælpe pendlere med at finde den hurtigste vej til og fra arbejde.

Trafikken Hovedstaden kan hentes i iTunes og Google Play og følges på Twitter via @trafikhovedstad.

## Fakta om app'en Trafikken Hovedstaden:

- 4000 har downloadet app'en. Få tidsafgrænsede push-beskeder om kø, uheld, glatførevarsler, varsel om start af nye vejarbejder og andre hændelser, der påvirker trafikken på de mest trafikerede veje.
- Lyt til de tre seneste trafikradiomeldinger fra DR P4 Trafik.
- Se aktuelle rejsetider for udvalgte motorveje og store indfaldsveje i Hovedstaden.
- Se med på de mange LIVE trafikameraer.
- Se hvor der er aktuelle vejarbejder.
- Se hvor der er spærrede veje, events, demonstrationer osv.
- Se hvor der er risiko for sne- og isglatte veje.
- Få en status på om bus, tog, S-tog og metro kører som planlagt.
- Se de seneste tweets fra Trafikken Hovedstadens twitterprofil.

## Fakta om Twitter-profil @trafikhovedstad:

- Vejrforhold, som kan have større betydning for fremkommeligheden på veje og cykelstier
- Opstart og løbende information af vejarbejder, som medfører spærringer, indsnævninger og midlertidige ensretninger mv.
- Sorte kryds og vedligehold af lyssignaler.
- Større events og demonstrationer, som kan have større betydning for fremkommeligheden på veje og cykelstier.
- Retweets fra en række samarbejdsparter og myndigheder, herunder Københavns Polit, Københavns Brandvæsen, Vejdirektoratet, Trafikradioen på P4, Sund og Bælt.

Debat:

## Udvidelse af E45 - hvor svært kan det være

Der er sagt og skrevet meget om E45 om den manglende udvidelse til seks spor og der er ikke meget nyt under solen som dette indlæg kan bringe, det meste er allerede sagt før ..... og så alligevel, lyder det fra ATG - Aarhus Transport Groups sekretariatschef Jesper H. Hansen

Jesper H. Hansen skriver videre:

*Stor set samtlige politikere her i landet har en positiv tilgang til, at E45 skal udvides. Dog ikke Enhedsliste og Alternativet, som klart på Erhverv Aarhus Konference forleden, "Byen møder Borgen", mente, man hellere skulle satse på kollektiv trafik i stedet for ekstra spor. Dog sagde de ikke noget om, hvor man skal anbringe en Møllevinge eller 10 tons gods på en bus, men det kommer måske senere.*

*Til trods for den generelle positive stemning blandt politikerne, så sker der bare ikke noget. Regeringen og Venstre har flere gange påpeget, at en udvidelse af E45 er indskrevet i regeringsgrundlaget, men vi vil have action, der skal noget konkret på bordet.*

*Hvornår har man tænkt sig at starte op?? Det ville være godt at få en klar melding fra Venstre/Regeringen, helt konkret: hvad er tidsplanen.*

*Husk på at en udvidelse af E45 klart er det vejprojekt i Danmark, som giver mest værdi for samfundet, viser flere undersøgelser.*

*Kassen er lukket i, der er ingen penge, hører vi igen og igen. Det er en stor investering, bliver det påpeget.*

*Aarhus Transport Group (ATG) har et godt forslag som umiddelbart kan blive en "short-win" for alle parter. Lad os starte med en mindre strækning så man i det mindste kommer i gang.*

*Hvis man alligevel holder i kø på E45 på strækningen fra Aarhus Syd til omkring afkørslen "Ejer Baunehøj", kan man med selvsyn ser, at der er en bred midterrabat som på det meste af strækningen kan laves om til ekstra spor. Hvorfor ikke starte med denne strækning. Det betyder, at der ikke skal investeres et stort milliardbeløb, men et meget mindre millionbeløb, som man må kunne finde penge til et sted i det store budget. Var der ikke noget med at Silkeborg-Herning motorvejen blev noget billigere end beregnet, og var der ikke nogle af projekterne i "Togfonden" som alligevel ikke blev til noget??*

*Måske man kunne konvertere nogle af disse penge til E45. Fra ATG's side mener vi, det er vigtig, at vi kommer i gang, blot med en mindre strækning, så vi, der benytter E45 dagligt, i det mindste kan se lidt lys i tunnelen. I mellemtiden indtil udvidelsen er på plads kan man overveje at inddrage nød/krybesporene, som man med stor succes gør i Tyskland, så primært den tunge trafik i visse perioder kan benytte dem og give plads til privatbilisterne.*

*Til sidst, men ikke mindst til alle bilisterne, der færdes på E45: Hold nu til højre i stedet for konsekvent at ligge i venstre vognbane. Det alene vil hjælpe rigtigt meget på tilsandningen på E45.*



## CMP's krydstogtafdeling: Vi gjorde det igen

Endnu engang er det lykkedes for Copenhagen Malmö Port - CMP, der driver havnene i København og Malmö at få en fornem krydstogtpris fra Cruise Insight 2015 Awards

Prisen som Best Turnaround Port Operations er tilfaldet København og blev tildelt under den årlige krydstogtmesse, som finder sted i disse dage i Fort Lauderdale - USA.

Over 800 udstillere fra 93 lande arbejder under messen på at tiltrække og bearbejde de mange besøgende. Krydstogtmessen ventes at blive besøgt af over 11.000 branchefolk.

Copenhagen Malmö Port er med som den største krydstogthavn i Nordeuropa.

- Det er helt fantastisk at igen at få denne pris. Der var mange blikke for vores konkurrerende kollegaer, da det blev offentliggjort - samtidigt tilkendegav de at det var velfortjent, siger Arnt Møller Pedersen, der er produktionsdirektør - COO Cruise & Ferry hos Copenhagen Malmö Port.

- En stor tak skal lyde til vores dedikerede medarbejdere i CMP. Samt naturligvis til vores samarbejdspartnere i Cruise Copenhagen Network. Det er et slid og hårdt arbejde, men når alle trækker i samme retning, så kan vi udrette noget, siger han og fortsætter:

- Med denne pris, som er den 24. pris som tilfalder CMP siden 1996, cementerer Copenhagen Malmö Port endnu engang, at CMP har en fantastisk attraktiv by og at vi forstår at yde en fremragende service.

COO er en forkortelse af 'Chief operating officer', og svarer til en produktionsdirektør. En COO er ansvarlig for virksomhedens daglige produktion, og at den forløber planmæssigt.

## Vejskilt med anbefalet hastighed driller de fleste

I sidste nummer af Magasinet Bus skrev vi om Vejdirektoratets lille test af, hvor gode - eller dårlige - vi er til at læse og forstå vejskiltene. Og vi har været flittige til at testet os selv i, hvor godt vi forstår vejskiltene. Efter to ugers test kiggede Vejdirektoratet i statistikken og så, at der særligt er ét vejskilt, som vi har svært ved at gennemskue betydningen af

I løbet af de to uger er vejskilte-testen blevet taget over 230.000 gange.

- Det er godt at se, at så mange har haft lyst til at sætte sig bag det animerede rat og teste deres forståelse af vejskiltene. Og forhåbentlig hjælper den sjove oplevelse med at huske skiltenes betydning også i fremtiden, siger Per Antvorskov, der er afdelingsleder i Vejdirektoratet:

Arbejdet med vejskilte-testen har også givet Vejdirektoratet ny viden om trafikanterne.

- Vi har lært en del nyt om trafikanterne, som vi kan bruge, når vi kommunikerer med og om vejskilte i fremtiden, siger Per Antvorskov.

### Vejskiltet der driller danskerne

Testen har vist, at det er det blå vejskilt med anbefalet hastighed, der oftest driller os danskere. Cirka halvdelen af deltagerne - på tværs af køn og regioner - svarer forkert, når de bliver spurgt til skiltets betydning, hvilket overrasker Per Antvorskov, som har været med til at udvikle kampagnen.

- Selvom vi har taget udgangspunkt i de vejskilte, som danskerne har sværest ved at forstå, så overrasker det mig, at der er så mange, der ikke kender netop det vejskilt. Derfor lukker vi heller ikke ned for vejskilte-testen. Man kan stadig tage testen på Vejdirektoratets hjemmeside og blive klogere på vejskiltene, siger han.

### Danskerne er gode til de variable tavler

Til gengæld viser vejskilte-testen, at danskerne er rigtig gode til de såkaldte variable tavler. Tavlerne informerer blandt andet trafikanterne om hastighedsbegrænsninger, og hastigheden på tavlerne kan ændres i forhold til den aktuelle trafiksituation.



# Trafiksikkerhed

De hastighedsbegrænsninger, der vises på de variable tavler, skal overholdes på lige fod med de øvrige officielle hastighedsskilte. Og det var mere end 90 procent af deltagerne godt klar over.

- Hastighedsbegrænsningerne på de variable tavler er markeret med en rød ring, som også bruges på de øvrige faste hastighedsskilte. Det er måske derfor, at der er så mange trafikanter, der ikke er i tvivl om deres betydning, siger Per Antvorskov.

Generelt klarer danskerne sig godt i vejsskilte-testen, men mændene er en anelse bedre end kvinderne.

- Formålet var at lave en test, der skulle få danskerne til at forstå og tale om vejskilte. Derfor vil vi til efteråret gennemføre en undersøgelse af, om kampagnen har hjulpet danskerne med at huske, hvad vejskiltene betyder,” fortæller Per Antvorskov.

Baggrunden for kampagnen var en brugerundersøgelse fra 2014, der viste, at danskerne har svært ved at forstå specifikke vejskilte.

De næste par måneder kan danskerne stadig tage testen på Vejdirektoratets hjemmeside. Interesserede kan komme frem til testen ved at klikke [her](#):



## Fakta om skiltekampagnen

- I løbet af første to uger blev der gennemført over 230.000 tests. Mænd klarer sig bedre end kvinder. Dem med kørekort klarer sig bedre end dem uden kørekort. Den region med den største andel rigtige svar er Region Hovedstaden
- De ni vejskilte, der indgår i testen, er de vejskilte, som danskerne har sværest ved at forstå
- Vejskilte-testen er udformet som en animeret køretur. På køreturen passerer man ni vejskilte, og til hvert skilt er der tilknyttet et spørgsmål. Hvis man svarer forkert på spørgsmålet, får man det rigtige svar og en huskeregel, inden man får lov til at køre videre
- Huskereglene er udformet i samarbejde med Rigspolitiet og Dansk Kørelærer-Union og skal gøre det nemmere for danskerne at huske vejskiltene, når de sidder bag rattet
- I Danmark har vi omkring 300 færdselsskilte

# Oppositionen er i ordkrig om Uber

Socialdemokraterne er enig i behovet for en taskforce, som skal sørge for en hurtig konklusion på striden om Uber, men partiet kan ikke bakke op om beslutningsforslaget fra Enhedslisten, SF og Dansk Folkeparti

Socialdemokraternes transportordfører Rasmus Prehn vil for det første ikke blande sig i domstolens arbejde. Der verserer flere sager - blandt andet er flere Uber-chauffører anklaget for brud på taxiloven, og Trafikstyrelsens politianmeldelse af Uber for brud på taxiloven er stadig under efterforskning. Ydermere spiller en sag ved EF-domstolen ind på den danske sagsbehandling.

Derfor har Socialdemokraterne forsøgt en blødere landing end Enhedslisten, SF og Dansk Folkeparti.

- Vi siger ligesom dem, at vi ikke vil finde os i social dumping, og at ulovligheder skal stoppes. Vi er parat til at lave en taskforce, der sikrer, at der bliver betalt skat og der er ordentlige vilkår. Der står vi helt på linje med dem, siger Rasmus Prehn til Altinget.

Men derudover vil Socialdemokraterne i sit forslag også se på eventuel ny lovgivning med henblik på at indtage nye teknologier, der kan sikre forbrugervenlighed, udnytte flere ressourcer og sikre større miljøvenlighed.

- Det er ikke fordi, vi vil lovliggøre Uber. Men vi har bare denne fremadrettet dimension med. Samtidig med, at vi får nævnt miljø og trængslen, som de partier slet ikke nævner, siger Rasmus Prehn.

### **Enhedslistens Henning Hyllested raser**

Socialdemokraternes blødere tekst ærgrer Enhedslistens transportordfører, Henning Hyllested:

- Uber er social dumping af værste slags: Underbetaling og fritidskørsel, sort økonomi, kørsel i strid med reglerne og så videre. Der er ikke nogen grund til at tage på Uber med fløjshandsker. Enhedslisten, SF og Dansk Folkeparti vil med vores forslag lave en særlig indsats med deltagelse af politi, SKAT og Trafikstyrelsen, lige som vi i byggebranchen har skabt en særlig indsats over for social dumping gennem særligt samarbejde mellem politi, SKAT og Arbejdstilsynet, lyder det fra Henning Hyllested.

- Vi har haft lange og gode drøftelser med fagbevægelsen, chaufførerne og vognmændene, og der er bred enighed om, at der er behov for en øget myndighedsindsats. Jeg håber virkelig, at Socialdemokraterne kommer til fornuft. Uber er jo ren social dumping og udgør på lige fod mod virksomheder som Ryanair en trussel mod hele det danske arbejdsmarked. Det troede jeg faktisk, vi var enige med Socialdemokraterne om, at vi skal gribe ind over for, fremfører Henning Hyllested videre.

Dokumentation:

## To beslutningsforslag om Uber

Enhedslisten, SF og Dansk Folkeparti har fremsat et forslag til folketingsvedtagelse. Socialdemokraterne har valgt en anden formulering

**Forslag til folketingsvedtagelse ved Forespørgselsdebat (F 14) d. 29.marts af Enhedslisten, SF og DF**

"Folketinget noterer sig, at Trafikstyrelsen (nu Trafik- og Byggestyrelsen) allerede 19.november 2014 anmeldte firmaet Uber for overtrædelse af lov om taxikørsel til Københavns Politi. Folketinget noterer sig endvidere, at Københavns Politi d. 17.marts 2015 har rejst sigtelse mod Uber for overtrædelse af lov om taxikørsel, ligesom flere sigtede Uber-chauffører skal for retten i april 2016.

På den baggrund pålægger Folketinget regeringen at nedsætte en Task Force Uber med deltagelse af skattemyndigheder, trafik- og boligstyrelsen og politiet med det formål at gennemføre en særlig indsats for at sikre, at forholdene omkring Uber bringes i overensstemmelse med taxilovgivningen. Det indebærer bl.a., at Uber-chaufførerne registreres som taxichauffører/vognmænd med krav om tilladelse, vandel og økonomi, bilernes indretning og udstyr, uddannelse og førerkort mm., som foreskrevet i lov om taxikørsel. En del af den særlige indsats målrettes den piratkørsel, som udøves af blandt andet Uber-chaufførerne."

### **Socialdemokraternes foreløbige vedtagelsestekst**

Folketinget konstaterer, at Trafikstyrelsen 19. november 2014 politianmeldte firmaet Uber for overtrædelse af taxiloven, at Københavns Politi 17. marts 2015 rejste sigtelse mod Uber for overtrædelse af taxiloven, og at flere sigtede Uber-chauffører skal for retten i foråret 2016. Folketinget tager afstand fra al social dumping - også i taxibranchen. Folketinget imødeser derfor den nødvendige afklaring en domstolsafgørelse giver og forventer, regeringen sikrer en effektiv håndhævelse af den danske taxalov og betaling af skat blandt andet ved nedsættelse af en Task Force. Folketinget er generelt meget positivt indstillet overfor nye teknologier, der sikrer større brugervenlighed, miljøforbedringer mm. Folketinget ønsker, at juridiske gråzoner, der opstår som følge af ny teknologi identificeres og håndteres. Eventuelt må ny lovgivning gennemføres, så samme betingelser gælder for nye aktører som for etablerede. Ved ændringer af taxiloven ønsker Folketinget bedre service til forbrugerne, klogere udnyttelse af ressourcerne, inddragelse af ny teknologi, og bekæmpelse af trængsel.

## Kørselstjenesten Uber har meldt sig ind i DI

Uber Software Development Denmark har for nylig meldt sig ind i DI. Virksomheden, hvis forretningsmodel har skabt uro rundt omkring i verden, fordi den udfordrer eksisterende taxi-systemer, er i gang med at ekspandere i Skandinavien

Ifølge DI's webside har Uber Software Development Denmark meldt sig ind i DI, fordi et medlemskab af en erhvervsorganisation er en naturlig del at være til stede på det danske marked. Ud over sin app på persontransport-området - UberPOP - arbejder Uber på en app - UberRUSH, der henvender sig til virksomheder, der har brug for at få hentet eller bragt varer. Uber tilbyder UberRUSH i San Francisco, Chicago og New York i USA, og arbejder på at få udbredt det til byer i eksempelvis Skandinavien.

# Trafikselskab vil forbedre servicen til kunder til handicapkørsel

Midttrafik, der står for den kollektive trafik i Region Midtjylland, indfører mere fleksible bestillingsfrister i forbindelse med lange rejser og rejser internt i en anden region

Midttrafiks bestyrelse har besluttet en række forbedringer, der skal gøre det mere fleksibelt for kunderne at benytte handicapkørsel. Handicapkørsel er et supplement til den kollektive trafik for borgere, der er handicappede eller gangbesværede.

Følgende forbedringer er besluttet:

- Ved rejser over 100 km i Jylland og på Fyn, hvor kørslen udføres i Flextrafik vogn på hele strækningen, ændres bestillingsfristen fra fire hele hverdage i forvejen til senest dagen i forvejen klokken 12.00
- Ved interne rejser i anden region ændres bestillingsfristen fra senest dagen i forvejen klokken 12.00, til senest to timer før afhentning, dog senest klokken 12.00 på selve rejsedagen
- Maksimum-grænsen på 50 km ved rejse i anden region afskaffes, så kunden frit kan vælge, hvor rejsen går til

Bestillinger til weekend og helligdage skal bestilles hverdage i tidsrummet mellem klokken 8.00 til klokken 12.00.

### Fakta om handicapkørsel i Midttrafik

Handicapkørsel hører under Flextrafik, der er en samlet betegnelse for en række forskellige kørselsordninger, der ligger ud over den traditionelle kollektive trafik

I 2015 har Midttrafik udført ca. 174.000 handicap-rejser, som koordineres med blandt andet siddende patientbehandling, Flextur, Teletaxa, kommunernes visiterede kørsel til blandt andet læge, institutioner og specialskoler.

Interesserede kan læse mere om Midttrafiks handicapkørsel **her**:





# Christiansborg-politikere har indgået aftale om Femern Bælt-projektet

Forligskredsen bag Femern Bælt-forbindelsen bestående af Venstre, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti indgik den første fredag i marts en politisk aftale om det videre forløb for Femern Bælt-projektet. Aftalen betyder, at Femern A/S kan forhandle om betingede kontrakter med de foretrukne entreprenører på de fire store anlægsentrepriser

Men der er visse stopklodser på vejen, før byggeriet af selve tunnellen kan gå i gang.

Anlægsarbejdet på sænketunnelprojektet kan ikke sættes i gang, før der foreligger en tysk myndighedsgodkendelse. Kontrakterne vil derfor være betingede af, at der foreligger en endelig tysk myndighedsgodkendelse.

Med den politiske aftale fra fredag er der også truffet beslutning om tidsplanen for udbygning af de danske jernbane-anlæg i tilslutning til den faste forbindelse. Tidsplanen indebærer, at jernbanestrækningen Ringsted-Nykøbing Falster vil være udbygget i 2021 og elektrificeret i 2024. Det giver under alle omstændigheder en markant forbedring for de rejsende med tog mellem Nykøbing Falster og hovedstadsområdet.

- På baggrund af den orientering, vi modtog fra Femern A/S forleden, har vi truffet beslutning om, at Femern A/S kan forhandle om betingede kontrakter med de foretrukne entreprenører på de fire store anlægsentrepriser, siger transport- og bygningsminister Hans Chr. Schmidt (V).

Han peger på, at den aktuelle situation med hensyn til Femern-projektet er svær, på grund af forsinkelsen af den tyske myndighedsgodkendelse.

- Anlægsarbejdet på sænketunnelprojektet kan ikke sættes i gang, men vi ønsker at fastholde de gode priser, som Femern A/S modtog i september 2015. Vi har i dag valgt en model for håndtering af kontrakterne, som tager hånd om denne situation på bedst mulig måde. Det er afgørende, at der fremadrettet sættes fuld kraft på den tyske proces og jeg vil fortsat følge udviklingen meget tæt, siger ministeren og fortsætter:

- Vi har samtidig besluttet tidsplanen for udbygningen af jernbanen mellem Ringsted og Rødby. Den nye tidsplan medfører betydelige forbedringer for rejsende med tog mellem Nykøbing Falster og hovedstadsområdet.

## Tysk miljøorganisation fortsætter sin kamp

Den tyske miljøorganisation, NABU (Naturschutzbund Deutschland), mener, at den faste forbindelse mellem Danmark og Tyskland under Femern Bælt er og bliver overflødig. NABU har fredag gentaget sin holdning i forbindelse med det møde, hvor danske politikere blev enige om at fortsætte projektet med den faste forbindelse. Ifølge NABU er der mere fornuft i at udbygge Jyllandskorridoren

NABU opfordrer politikerne til i både Danmark og Tyskland til definitivt at begrave planerne om den faste forbindelse under Femern Bælt, fordi projektets miljømæssige risici og uforholdsmæssigt store omkostninger på næsten 90 milliarder danske inklusiv vejanlæg på begge sider af Femern Bælt efter NABU's mening er og bliver overflødig.

# Faste forbindelser

NABU agiterer for at udbygge Jyllandskorridoren via Storebæltsbroen og over Flensburg og Hamburg i stedet for at etablere Femern-forbindelsen. Derved vil man kunne spare omkostninger og undgå skader på natur og miljø. Begge ruter er del af det europæiske transportnet TEN-T.

- I forbindelse med infrastrukturprojekter går NABU principielt ind for bevarelse og opgradering, især når man med intelligente alternativer kan undgå at bygge nyt. Selv om europæisk ret foreskriver, at det mulige alternativ over Jylland skal undersøges, har statskontrakten mellem Danmark og Tyskland uretmæssigt udelukket denne mulighed. Det vil vi under alle omstændigheder angribe, siger chef for NABU, Leif Miller.

NABU peger på, at en højtstående medarbejder hos Femern A/S fornylig betegnede Femern-forbindelsen som et „supplement“ til Jyllandskorridoren.

- Der kører dagligt 150.000 biler gennem Elbtunnellen ved Hamburg. Officielt forventes det, at 10.000 dagligt vil køre gennem Femern-tunnellen - de første 100 år vil der ikke være et reelt behov for en fast Femernforbindelse, der retfærdiggør disse miljømæssige skader i et europæisk beskyttet, meget følsomt havområde. Beslutningen om at bygge ud forudsætter et infrastrukturelt pres og ikke blot et politisk ønske, siger Leif Miller, som mener, at Femern-forbindelsen ikke er et udslag af en bæredygtig transportpolitik. I et brev til det danske transportudvalg har NABU for nylig tilbudt at gøre rede for sine betænkeligheder ved den faste forbindelse.

NABU finder også, at den netop offentliggjorte finansielle analyse fra revisionsfirmaet E&Y er meningsløs. Ikke desto mindre får Femern A/S bekræftet, at en fast Femern-forbindelse angiveligt kan tilbagebetales inden for de afgørende 39 år. Det manglende behov og det mulige alternativ over Jylland retfærdiggør efter NABU's mening heller ikke projektet, selv om det ifølge analysen driftsøkonomisk kan løbe rundt.

- I forbindelse med vores første gennemgang af analysen har vi i øvrigt bemærket, at forudsætningerne for eksempel færgerutens billetpriser og frekvens er forkerte. Når alt kommer til alt, er resultatet af en analyse kun så rigtigt som de antagelser, der ligger til grund for analysen, siger Malte Siegert, der er NABU's Femern Bælt-ekspert.

NABU har derfor ikke ændret holdning på baggrund af analysen fra E&Y. Høringerne i Kiel i november sidste år efter NABU's vurdering med al tydelighed, at Femern A/S ikke har nogen løsning på en række negative miljømæssige følger. Alene den juridiske præcisering af disse spørgsmål vil kræve tid på nationalt og europæisk plan.

Med henblik på den kommende plan for Tysklands vejnet omfatter beslutningerne efter NABU's opfattelse fortsat talrige finansielle risici for både den danske og tyske stat.

Interesserede kan læse NABU's henvendelse til Folketingets Transportudvalg [her](#):



## Første fredag i marts var afgørende

- Det er af afgørende betydning for Femern Bælt-projektet, at forligskredsen har godkendt den plan, der er lagt frem, så Femern A/S nu kan indgå betingede kontrakter med de vindende konsortier. Sådan lyder det fra administrerende direktør i Sund & Bælt, Leo Larsen, i forbindelse med den politiske aftale om at gå videre med Femern-projektet, der fandt tilslutning i begyndelsen af marts

- At Banedanmark herudover kan sætte arbejder i gang på strækningen Ringsted - Nykøbing Falster vil være til stor gavn for den sydlige del af Sjælland og Lolland-Falster og skabe nye arbejdspladser allerede i år, siger Leo Larsen videre.

Den politiske forligskreds beslutning om en køreplan for Femern Bælt-projektet betyder, at Femern A/S kan udpege de foretrukne entreprenører på de store tunnelkontrakter med henblik på at indgå betingede kontrakter senest midt i maj.

For A/S Femern Landanlæg betyder beslutningen, at anlægsarbejderne på banestrækningen Ringsted - Nykøbing Falster kan sættes i gang, så strækningen er udbygget med dobbeltspor og nyt signalanlæg i 2021 og elektrificeret i 2024. Strækningen mellem Nykøbing Falster og Rødbyhavn udbygges, så anlægget står færdigt inden åbningen af kyst til kyst-forbindelsen. Når strækningen er færdigudbygget, vil hastigheden kunne øges til 200 km/t.

Det er Sund & Bælts datterselskab A/S Femern Landanlæg, der med Banedanmark som bygherre er ansvarlig for jernbanelandanlæggene på dansk side.

Femern Bælt-projektet er Danmarks største infrastrukturprojekt med et samlet budget på godt 62 milliarder kroner. Heraf er der afsat 9,5 milliarder kroner til udbygningen af danske landanlæg.

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

# Magasinet Bus

Fredag 26. februar til onsdag 23. marts 2016 - nummer 2 - 4. årgang

## Danske Busvognmænd uddelte sine priser

Læs mere side 34

## Trafikselskab vender op og Læs mere side 3 - 7

Læs mere side 3 - 7

## Finsk firma går forrest i evolutionen

Læs mere side 12

## El og brint konkurrere benzin

Læs mere side 12

## og tog er basis for kærlige relationer

Læs mere side 13

## Umove er en ny stor spiller på busmarkedet

Læs mere side 48

Gik du glip af Magasinet Bus nummer 2 - 2016?  
Så hent det her!

## Førerløs bus bliver testet i Holland

Læs mere side 33