

# Magasinet Bus

Torsdag 26. maj til 23. juni 2016 - nummer 5 - 4. årgang

Danish Coach Award - Årets Innovatør 2016

## Prisvinderen har en håndfuld ledestjerner

Læs mere side 36-41

## Passagerpulsen slog til og uddelte priser

Læs mere side 2-5

Natmand i busbranchen:

## En bus er vasket og klargjort på et kvarter

Læs mere side 33-35

Selvkørende busser:

Hvad skal chaufførerne så lave?

Læs mere side 30

Kørselstjeneste trækker sig ud af Sverige

Læs mere side 60

Højteknologi skal løsne op for trafikken

Læs mere side 16

Nyt set fra førersædet:

## Afsætning og pålæsning af passagerer fra cykelstierne

Læs mere side 16

Trafiktiltag kan skabe falsk tryghed

Læs mere side 52

Papklippekort går på pension

Læs mere side 12

Midttrafiks bedste chauffør er "Sort humor"

Læs mere side 7



# Teknik til miljøvenlig transport er hyldevarer - politikerne afgør kursen

Det er efterhånden gentaget mange gange, at udviklingen på miljøområdet i vid udstrækning er styret af politiske beslutninger. Skal busser og lastbiler køre på sprit, gas eller el - eller hvor meget biodiesel skal den fossile dieselolie blandet op med?

Hvis man har fulgt lidt med i den tekniske udvikling på transportområdet de seneste fire-fem år er situationen i dag, at en masse af den it-teknik, der tidligere har været eftersøgt som nødvendig for at kunne køre mod en grønnere fremtid, i dag nærmest kan købet i den lokale it-forretning.

Da Mercedes-Benz for to år siden viste deres selvkørende lastbil frem på et endnu ikke indviet stykke motorvej i nærheden af Magdeburg, fortalte den tyske producent, at det meste it-udstyr i lastbilen var til rådighed. Opgaven var at kombinere det og have tilpas computerkraft.

Da Scania sidst i maj viste to selvkørende lastbiler og kørte rundt med inviterede journalister i en selvkørende bus, var det samme budskab. Teknikken i form af it-udstyr, der kan sende, modtage og reagere på impulser fra GPS, lys-signaler og andre trafikanter, er til rådighed.

Det samme gælder den teknik, der skal til for at optimere brændstofforbruget med hensyn til CO<sub>2</sub>-udledning. Der er i dag motorer, der kan køre på sprit, biodiesel eller biogas - og så er der el-motorerne, der kan køre på strøm produceret af sol og vind.

Hvilken vej mod en mere bæredygtig fremtid, transportområdet skal tage, ligger i dag hos politikerne at besluttet.

I Danmark handler det langt hen ad vejen om afgifter på brændstoffet. Kigger man som eksempel på el til bustransport ligger afgiften her omkring tre gange over diesel set på den samme energimængde.

Med sådan en forskel kan det være svært at sætte strøm til den kollektive bustrafik.

Jesper Christensen

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

*Ansvarshavende redaktør:  
Jesper Christensen*

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

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



*Med Passagerpulsens Kundeservicepris sætter vi fokus på, at god kundeservice er vigtig for at skabe forbedringer for passagererne i den kollektive transport, siger Anja Philip, formand for Forbrugerrådet Tænk.*

## Abildskou, BAT og FynBus vandt kundeservicepriser

Det blev igen i år de mindre regionale trafikselskaber, Bornholms Trafikselskab (BAT) og FynBus, der blev vindere af Passagerpulsens Kundeservicepris. De blev dog overtrumpet af den private fjernbusoperatør, Abildskou, som vandt den samlede pris for bedre kundeservice.

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

En ny undersøgelse fra Forbrugerrådet Tænk Passagerpuls har testet kundeservice hos 15 kollektive trafikselskaber - telefonisk og på nettet. FynBus og BAT vinder for andet år i træk Passagerpulsens Kundeservicepris for bedste

# Kollektiv trafik

telefoniske og online kundeservice, mens Abildskou samlet set leverer den bedste service og modtager prisen som Bedst Af Alle.

## Kundeservice er vigtig

God kundeservice har stor indflydelse på, hvordan passagererne oplever trafikselskabet. Får de dårlig service, har det betydning for deres valg af transportmiddel fremover. Det viser Passagerpulsens undersøgelse bag Kundeserviceprisen, hvor 50 procent svarer, at kundeservice har stor eller meget stor betydning for deres valg af transportmiddel.

Når passagererne er i kontakt med trafikselskaberne bruger de i dag hyppigst trafikselskabernes hjemmesider. Ca. to ud af tre brugte hjemmesiden sidst, mens hver femte ringede til selskabet for at få hjælp.

- Det er vigtigt for passagererne at få løst deres problem hurtigt – og at blive mødt med venlighed og imødekommenhed. Med Passagerpulsens Kundeservicepris sætter vi fokus på, at god kundeservice er vigtig for at skabe forbedringer for passagererne i den kollektive transport, siger Anja Philip, formand for Forbrugerrådet Tænk.

Det er tankevækkende, at under 1 procent af passagererne i kollektive trafik ser sociale medier som deres vigtigste kilde til information, hvorimod velfungerende hjemmesider giver høje points til trafikselskaberne. I alt 85 procent af passagererne har hjemmesider og telefonservice som de foretrukne servicekanaler.

## Det kører for Abildskou - Bedst af alle

Abildskou vinder prisen Bedst af Alle, fordi selskabet samlet set leverer den bedste kundeservice på tværs af både online og telefonisk kundeservice.

- Kundeservicemedarbejderen havde et meget indgående kendskab til hjemmesiden og brugte god tid på at forklare mig præcis, hvor på hjemmesiden jeg kunne finde oplysninger om tilbudspriser, fortæller en testdeltager i undersøgelsen.



- Vi er meget beærede over denne pris, som placerer os over andre dygtige og respekterede virksomheder, siger Linie 888's direktør, Jess Abildskou.



# Kollektiv trafik

- Derudover har de en meget overskuelig hjemmeside, hvor det er hurtigt og nemt at finde pris/tid på den ønskede rejse, fortæller en anden testdeltager.

- Vi er meget beærede over denne pris, som placerer os over andre dygtige og respekterede virksomheder, siger Linie 888's direktør, Jess Abildskou i en nyhed på selskabets hjemmeside. Med prisen bliver der dog ingen hvilen på laurbærerne. Jess Abildskou uddyber:

- Vi er helt klar over, at vores service har stor indflydelse på, hvordan vores kunder oplever os. Og det er klart, får de dårlig service, har det betydning for deres valg af selskab fremover. Derfor vil vi hele tiden forbedre os både telefonisk og online, så vi bedst muligt kan løse kundens problem eller besvare dennes spørgsmål der og når, kunden har brug for det.

## **Kundeserviceprisen skal skabe inspiration i branchen**

Kundeserviceprisen blev første gang uddelt i 2015, fordi Passagerpulsens ønsker at sætte fokus på, at god kundeservice er vigtig. Anja Philip forklarer, at prisen er et skulderklap til de trafikkselskaber, som giver en særlig god kundeservice.

- Vi vil gerne anerkende dem, som gør det bedst. Men samtidig er det også en mulighed for, at selskaberne kan blive inspireret og lære af hinanden.

Det, der er særlig interessant ved Kundeserviceprisen, er, at det igen i år er de mindre regionale trafikkselskaber, som løber med priserne, endda de samme selskaber.

## **Bedste Online Kundeservice**

Selvom FynBus ikke vinder den samlede pris igen i år, kan de glæde sig over prisen for Bedste Online Kundeservice.

“Det, der gør FynBus' hjemmeside til en særlig oplevelse er, at den er nem at overskue, sproget og tonen er imødekommende, og man fornemmer tydeligt, at den er lavet med udgangspunkt i passagerernes væsentligste informationsbehov”, lyder begrundelsen fra Passagerpulsens til FynBus.



*Direktør Carsten Hyldborg, FynBus modtager her Passagerpulsens Kundeservicepris 2016 for bedste online-service.*

# Kollektiv trafik



*Bornholms Trafikselskab (BAT) er landets mindste regionale trafikselskab. Igen i år vandt de Passagerpulsens Kundeservicepris 2016 for bedste telefonservice. Her modtager direktør Lars Bjørn Høybye prisen fra Forbrugerrådet Tænk's formand, Anja Philip.*

- Vi er rigtig glade for at få kundernes anerkendelse. Det betyder også rigtig meget for os internt i virksomheden. Vi har et konstant fokus på, at vi er nødt til at gøre det godt og overskueligt for kunderne. De er, de vigtigste vi har. Derudover har vi også en særlig opgave i at få flere til at tage den kollektive transport, fortæller direktør for FynBus, Carsten Hyltborg til TV2 Fyn.

## Bedste Telefoniske Kundeservice

Prisen for den Bedste Telefoniske Kundeservice går til Bornholms Trafikselskab, BAT.

"Det, der igen i år gør BAT's telefoniske kundeservice til en positiv oplevelse, er, at kunderne kommer hurtigt igennem til en kompetent medarbejder (den gennemsnitlige ventetid var kun 14 sekunder), og at medarbejderne formår at sætte sig i kundens sted og udvise engagement, lyder forklaringen fra Passagerpulsens.

## Et meget tættere opløb end i 2015

Kundeserviceprisen uddeles på baggrund af en konkret afprøvning af trafikselskabernes kundeservice, hvor en række faktorer bliver bedømt af såkaldte "mystery shopping". Det er anonyme testkunder, som henholdsvis ringer op til trafikselskabet eller slår op på hjemmesiden. I år var der tre emner for forespørgslerne:

- Prisinformation
- Rejseplanlægning
- Hittegods

Trafikselskabernes telefonservice og hjemmesider blev testet på hver syv parametre, som blev regnet sammen til et samlet resultat. Samme metode blev brugt i 2015, hvor Kundeserviceprisen blev uddelt for første gang.

- Vi kan se en klar udvikling fra sidste år. Det har været et meget tættere opløb i år. Bundniveauet er hævet betydeligt, siger Lars Wiinblad til Magasinet Bus. Han er analysechef hos Passagerpulsens.

Der er ganske karakteristisk, at vinderne i år er udpeget på de små marginaler. Den samlede vinder, Abildskou, får således kun topkarakter på 5 ud af de 14 målepunkter i undersøgelsen. FynBus har kun topkarakter på 1 af hjemmesidetestens 7 parametre, og BAT opnår slet ikke topkarakter på de enkelte målepunkter om telefonservice.

Interesserede kan læse mere i analyserapporten "Passagerpulsens Kundeservicepris 2016". Analyserapporten kan hentes **her**:





## Midtrafiks bedste chauffør er "Sort humor"

Fire chauffører har været med i finalen om at blive Midtrafiks bedste chauffør 2016. Nu har kunderne stemt, og Emmanuel Kwesi Amonoo med tilnavnet "Sort humor" vinder titlen

Smilene var store og humøret højt, da Emmanuel Kwesi Amonoo blev kåret og fejret som Midtrafiks bedste chauffør 2016. Kåringen foregik hos Midtrafik, hvor de fire finalister deltog med deres familie og ledelsen fra det busselskab, de hver især kører for

Udover titlen vinder 'Sort humor' 10.000 kroner til sig selv og 25.000 kroner til busselskab. Pengene skal bruges til et arrangement for kollegerne.

'Sort humor' kører for Busselskabet Aarhus Sporveje - først og fremmest på linje 3A, 4A, 15 og 19. Kunderne beskriver 'Sort humor' som en positiv og livsglad chauffør, som de elsker at køre med.

Jeg nominerer Emmanuel, fordi han er smilende og snakkesalig. Han er altid hjælpsom, og hvis der opstår problemer, er han løsningsorienteret. Derfor er han min yndlingschauffør, lyder det fra en kunde. Han er så rar. Fortæller over mikrofonen, hvad klokken er, han ønsker alle en god arbejdslyst ved hvert andet stoppested. Har aldrig oplevet en så positiv og dejlig chauffør - han fortjener at vinde, lyder det fra en anden kunde.

- Jeg vil gerne takke alle de kunder, der har stemt på mig. Jeg elsker mit job, og jeg synes, det er fantastisk at køre

# Kollektiv trafik

med kunderne. Jeg vil blive ved med at sprede glæde i bussen, så jeg kan give kunderne en god oplevelse, siger 'Sort humor' efter kåringen.

## Kunderne roser chaufførerne for venlighed og smil

De mange nomineringer viser, at det, der betyder mest for kunderne, er chaufførens venlighed og smil - så man føler sig velkommen, når man kommer ind i bussen.

Midttrafik takker kunderne for de over 4.000 nomineringer og stemmer, trafikskabet har modtaget til chaufførerne.

- Vi er meget glade for, at så mange kunder har brugt tid på at skrive søde og sjove historier fra bussen om deres yndlingschauffør. Fra kundeundersøgelser ved vi, at chaufførens service har meget stor betydning for kundernes tilfredshed. Derfor er det et område, vi har særlig fokus på fx i vores chaufføruddannelse, siger vicedirektør i Midttrafik Mette Julbo.

Emmanuel Kwesi Amonoo - "Sort humor" - har kørt bus i otte år. Han elsker at tale med kunderne i bussen. Han giver kunderne en god service ved at lytte til, hvad de siger, så han kan hjælpe dem med det, de har brug for. Han fortæller, at kunderne sætter pris på, at han er et positivt menneske - der udstråler positiv energi.

Emmanuel Kwesi Amonoo har deltaget på Midttrafiks chaufføruddannelse, Fly High 1, 2 og 3.

## De tre øvrige finalister

Alice Bech-Larsen. Hun kører regionale ruter i Struer, Lemvig og Holstebro for Holstebro Turistbusser.

Baskaran Kathiravelu (Bas). Han kører for Arriva i Silkeborg bl.a. på rute 112, 113 og 223.

Nadarasa Selvarasa (Radja). Han kører bl.a. rute 100, 103 og 113 for Arriva i Odder.

De tre finalister får hver 5.000 kroner

## Om Midttrafiks bedste chauffør

Midttrafiks bedste chauffør er et incitamentsprogram, der skal gøre chaufførerne mere bevidste om, i hvor høj grad de kan påvirke kundernes tilfredshed gennem deres adfærd. Herudover er det en anerkendelse til de chauffører, som hver dag gør sig umage for at give kunderne en god oplevelse

Kunderne har i perioden 21.

marts - 17. april 2016 kunnet nominere deres yndlingschauffør. I finalen fra 2. - 15. maj 2016 har kunderne kunnet stemme på de fire chauffører, som havde fået flest nomineringer.

*Billede af Shahram Rezagi, stationsleder, Emmanuel Kwesi Amonoo ('Sort humor') og Torben Høyer, direktør fra Busselskabet Aarhus Sporveje.*





## Stationscenter med butikker kan finansiere udbygning af station i Københavns Kommune

Transportminister Hans Christian Schmidt (V) har foreslået, at en udbygning af Ny Ellebjerg Station syd for Valby Station i Københavns Kommune tæt på krydset mellem Ring 2 og Gammel Køge Landevej, kan finansieres ved at opføre et stationscenter, som eksempelvis kan rumme butikker. Indtægterne fra udlejning af butikker med mere kan så bruges til at finansiere byggeriet af en underjordisk Metro-station

Af Jesper Christensen

Københavns og Frederiksberg Kommuner har et ønske om, at den kommende metrostation for Ny Ellebjerg bliver anlagt under jorden. Men hidtil har finansieringen af en underjordisk metrostation givet anledning til uenighed. Den oprindelige aftale om udbygningen af Ny Ellebjerg Station med en metrolinje til Sydhavnen via Ny Ellebjerg St. er fra 2014. Aftalen forudsætter, at Ny Ellebjerg metrostation anlægges på terræn. En station under jorden vil koste yderligere 615 millioner kroner - et beløb, som Transport- og Bygningsministeriet ikke lige havde lyst til at betale en del af.

Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt præsenterede 13. maj sit forslag til en finansieringsmodel for anlægget af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg St.

Forslaget går ud på, at Staten overdrager byggeretten for stationsområdet ved Ny Ellebjerg station til Københavns Kommune som et statsligt bidrag til finansieringen. Det betyder, at der vil kunne anlægges et byggeri ovenpå stationen - eksempelvis et stationscenter med butikker og kontorer. Derudover tænker transport- og bygningsministeren på, at der kan blive mulighed for at anlægge et park-and-ride anlæg og en fjernbusterminal.

## Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



Du kan hente tidligere numre af Magasinet Bus her:

# Kollektiv trafik

Ifølge Transport- og Bygningsministeriet har foreløbige undersøgelser vist, at byggeretten er mindst 250 millioner kroner værd. Der er en række forudsætninger, som skal være opfyldt, for at projektet kan realiseres, herunder at det nødvendige plangrundlag tilvejebringes, ligesom en række byggetekniske forhold skal belyses nærmere.

Transport- og bygningsministerens forslag om Statens bidrag til finansieringen af udvidelsen af Ny Ellebjerg Station i Københavns Kommune bliver hilst velkommen af Frederiksberg Kommune.

- Metroen er en uhyre vigtig del af hovedstadens udvikling, og på Frederiksberg har vi et udtalt ønske om mere Metro. Nu skal vi sammen med de øvrige parter i Metro-samarbejde, ikke mindst Københavns Kommune, kigge på det nye finansieringsforslag, siger Frederiksbergs borgmester, Jørgen Glenthøj (K).

---

## Pige fuskede med sit buskort

Fredag 6. maj var en 16-årig pige for retten i Kolding. Pigen, der stod tiltalt for at have fusket med sit buskort, blev idømt en betinget fængselsstraf på 30 dages fængsel

Fængselsstraffen er betinget af, at den 16-årige pige følger bestemte anvisninger fra kommunen.

- Den 16-årige pige fremviste 25. oktober 2015 et buskort i buslinje 1 i Kolding, hvor hun havde indsat sit eget stamkortnummer hen over et værdikort, der tilhørte en anden. Buschaufføren var dog vågen og opdagede, at der var svindlet med kortet, siger anklager fra Sydøstjyllands Politi Pernille M. A. Moesborg.

Pigen forklarede i retten, at hendes eget værdikort var udløbet, og da hun havde fundet et værdikort på vejen, satte hun sine egne oplysninger på værdikortet, så det så ud som om, det hørte til hendes buskort.

Ud over den betingede fængselsstraf blev buskortet konfiskeret.

Den 16-årige pige modtog dommen.

## Rejsende fik info-foldere på Roskilde station

Morgenfriske rejsende på og ved Roskilde station kunne den sidste torsdag morgen i april møde personale fra Roskilde politistations lokale forebyggelsesafdeling med en stak informationsfoldere til uddeling - baggrunden var et stigende antal tyverier begået på bus- og togstationer

Politiet uddelte foldere til de rejsende, som herefter kunne læse om gode råd fra politiet til at undgå at blive ofre for trick- og lommetyve, som ofte laver deres kriminalitet på steder, hvor der er mange mennesker forsamlet - eksempelvis et sted som Roskilde Station.

Den bredere baggrunden for indsatsen var en generel indsats mod trick- og lommetyverier.





## Trafikselskab skifter pappet ud med elektroner

Midttrafik har introduceret et elektronisk klippekort, som kan købes via trafiksekskabets app, hvor man også kan købe enkeltbilletter. Introduktionen af elektroniske klippekort sker, fordi pap-klippekortet bliver udfaset med sidste salgsdag 15. august og med sidste anvendelsesdag 15. januar næste år

Kunderne kan gratis hente Midttrafik's app i App Store og Google Play og bruge den, når de skal købe en billet eller et klippekort. Kunderne kan selv bestemme, om app'en skal kobles med MobilePay eller deres betalingskort. I første omgang kan kunderne købe enkeltbilletter og klippekort i Midttrafik app. Klippekortet har samme pris og tidsgyldighed som pap-klippekortet.

- Vi er glade for, at vi nu kan tilbyde kunderne en mobilbetalingsløsning. Mange kunder har efterlyst muligheden for at betale med telefonen, fordi de oplever, det vil gøre deres rejse nemmere, siger vicedirektør i Midttrafik, Mette Julbo.

I app'en kan man også købe billetter til attraktioner og arrangementer - eksempelvis til Djurs Sommerland, Grøn Koncert, Smukfest og Midttrafik's nye turistbillet.

### Muligheder til kunder der ikke har en smartphone

Kunder, der ikke har en smartphone, får mulighed for at købe print-selv-billetter på midttrafik.dk. Her får kunderne mulighed for at købe de samme billetter som i Midttrafik app - dog ikke klippekort. Der er fortsat mulighed for at købe enkeltbilletter hos chaufføren eller i billetautomater.

Midttrafik vil gøre en ekstra indsats for at hjælpe de kunder, der ikke har en smartphone. Kunderne kan få hjælp til at finde den rigtige billet hos Midttrafik Kundecenter alle dage mellem klokken 7.00 - 23.00. Herudover kan kunderne

# Kollektiv trafik

bruge billetguiden på midttrafik.dk til at finde den billettype, der passer bedst til dem.

Midttrafik laver i samarbejde med Ældre Sagen temamøder, hvor man kan få konkret vejledning til Midttrafik app, rejsekort eller til at finde ud af hvilken billet, der passer bedst.

## Fakta om Midttrafik's app, trafikskabet og smarte telefoner

- Midttrafik's app kan hentes i App Store og Google Play
- Man kan betale med MobilePay og alle gængse betalingskort
- Billetter, der er købt i Midttrafik's app, kan bruges i Midttrafiks busser, på Aarhus Nærbane og på Lemvigbanen
- Midttrafiks bestyrelse besluttede i 2015, at pap-klippekortet skulle udfases i løbet af 2016. Som erstatning for pap-klippekortet blev det samtidigt besluttet, at der skulle udvikles en betalingsapp, så kunderne fortsat kan købe klippekort
- Ifølge Danmarks Statistik har 77 procent af husstandene i Region Midtjylland adgang til en smartphone og 93 procent af husstandene har adgang til internettet
- Trafikskabet Midttrafik står i spidsen for den kollektive trafik i Midtjylland. Det er Midttrafik, der administrerer den kollektive trafik med finansiering fra Region Midtjylland og regionens 19 kommuner
- Opgaverne spænder bredt fra blandt andet planlægning og koordinering af bustrafikken, gennemførelse af udbud og kontraktadministration, kvalitetskontrol, fastsættelse af priser og rejseregler, kundeservice til information og markedsføring af den kollektive trafik.

## Papklippekort går på pension

Mandag 15. august er sidste dag, hvor det er muligt at købe DSB's gråblå klippekort i fysisk form. Og søndag 15. januar næste år bliver sidste dag, hvor det er muligt at rejse på DSB klippekortet. Dermed følger DSB's klippekort den udvikling, der har været i resten af landet, hvor de fysiske papkort er erstattet af andre former for billetter

- Tiden er ved at rinde ud for klippekortene i pap. Derfor er det et naturligt skridt. Automaterne kommer også til at forsvinde, hvor kortene skal klippes for at være gyldige billetter, siger direktør for DSB Kommerciel, Susanne Mørch Koch.

Der er i dag en lang række andre billet-muligheder, der erstatter papkortene. Her i blandt 10-turs klippekortet i DSB app'en, der blev introduceret i februar og hurtigt er blevet taget godt imod af kunderne. Ligesom der er føjet en mulighed til, der gør det muligt for erhvervs kunder at købe billetter på faktura i app'en.

- Vi følger hele tiden kundernes adfærd, så vi kan sikre en fortsat udvikling af billetter og købskanaler, der passer til kundernes behov. Det er app'en et godt eksempel på. Papklippekortene har været en populær løsning for mange, der nu skal finde det alternativ, der passer til dem - og der er flere muligheder at vælge imellem, siger Susanne Mørch Koch.

For de kunder, der ikke når at få brugt deres DSB klippekort op, vil der blive etableret en refusionsmulighed, og der bliver oplyst om, når kortene ikke længere kan benyttes fra den 15. januar 2017.



## Sydtrafik trykker stop for trykte køreplaner

Den trykte køreplan er fortid hos trafikkselskabet Sydtrafik. Tiden er løbet fra papirløsningen, men Sydtrafik giver kunderne deres rejseinfo mange andre steder

Status med hensyn til trykte køreplaner i Sydtrafiks område er, at trafikkselskabets lager af trykte køreplaner samler støv. Det er vokset år for år, selvom der er blevet trykt færre og færre. Det er den håndgribelige årsag til, at bestyrelsen til at trykke stop for helt at trykke nye køreplaner på papir

- Vi kan se, at efterspørgslen er i bund. Samtidig bliver en trykt køreplan hurtigt forældet i modsætning til eksempelvis vores seneste satsning realtid baseret på GPS teknologi, som viser bussernes øjeblikkelige rettidighed, siger Jesper Frost Rasmussen, der er formand for Sydtrafik.



- Vi mener, at den bedste service til vores mange rejsende er, at de får opdateret info, uanset om de tjekker vores hjemmeside, rejseplanen, bruger vores live-map eller tavlen ved stoppestedet.

### Miljøgevinst og besparelse for kommuner

Beslutningen om ikke at trykke køreplaner mindsker samtidig Sydtrafiks papirspild. Det sparer også omkostninger for over en million kroner om året. Andre trafikkselskaber, som DSB og Movia afskaffede deres trykte køreplaner ved udgangen af 2014.

Sydtrafik har lyttet til erfaringerne hos DSB og Movia. Samtidig har man taget fat i de interessentgrupper, som kunne være relevante. Derfor har kommunernes senior- og ældreråd været i tæt dialog med Sydtrafik om ændringerne.

- Konklusionen er, at det giver mening at trykke stop nu. Samfundet er blevet mere digitalt, og størstedelen af vores kunder klarer sig i dag via de digitale løsninger, eksempelvis rejseplanen. Det er dog vigtigt at understrege, at vi fortsat tager hånd om de personer, som er udfordrede på teknikken, siger Lars Berg, der er direktør i Sydtrafik.

- De fleste kan få nogen til at printe en køreplan - naboen, et familiemedlem, den lokale bibliotekar eller noget helt fjerde. Vi tilbyder også, at man kan ringe til os og få en køreplan tilsendt, siger Lars Berg.

Søndag 26. juni skifter Sydtrafik køreplan. Alle papirkøreplaner bliver derefter sendt til genbrug. De nye digitale køreplaner kan findes fra mandag 30. maj på sydtrafik.dk.

- DSB og Movia droppede trykte køreplaner i 2014
- Nordjyllands Trafikkselskab(NT) stoppede i 2015
- Midttrafik gør det ligesom Sydtrafik fra sommeren 2016
- Hvis man gerne vil have en køreplan på papir, er det stadig muligt selv at få den trykt ud på en printer

# V-Regeringen vil skære Togfonden ned til syv milliarder kroner

Ifølge DR Nyheder vil V-Regeringen, der står uden for forliget om Togfonden, beskære 21 milliarder kroner væk. Begrundelsen er, at Togfondens indtægter fra beskatning af olie fra Nordsøen i dag er mindre end forudsat, da den tidligere S-R-SF-Regering indgik forliget om Togfonden med Dansk Folkeparti og Enhedslisten i 2014

Ifølge DR Nyheder, der har set et notat fra Finansministeriet, vil V-Regeringen udskyde mange af Togfondens projekter på ubestemt tid. Det gælder eksempelvis planen om en timemodel, der skal bringe rejsetiden mellem byerne på strækningen Aalborg-Aarhus-Odense-København og Esbjerg-Odense-København ned på en time. Den planlagte nye jernbane til Billund Lufthavn skal også udskydes, hvis det alene står til V-Regeringen.

- Hele fonden ligger efter min mening i ruiner, siger Venstres finansminister Claus Hjort Frederiksen, der også argumenterer for beskæringen med henvisning til, at der er en risiko for, at EU vil kritisere Danmark for at bruge for mange penge på offentlige anlæg.

De to store partier bag forliget om Togfonden - Socialdemokraterne og Dansk Folkeparti ser anderledes på situationen. Socialdemokraterne peger på, at selvom skatteindtægterne fra Nordsøen i øjeblikket er mindre end forudsat, vil de på længere sigt blive som forventet. Derfor afviser Socialdemokraterne V-Regeringens forslag om at finde besparelser i Togfonden. Socialdemokraterne vil gerne være med til at se på, hvordan pengene kan komme til at passe i Statens kasse - men partiet vil ifølge partiets erhvervsordfører Morten Bødskov ikke være med til at tage penge fra projekter, der skal få Danmark til at hænge bedre sammen.

Hos Dansk Folkeparti er holdningen, at V-Regeringen går for vidt med sit forslag om at beskære Togfonden, som Venstre ikke var med til at forhandle på plads i 2014.

Partiets formand Kristian Thulesen Dahl siger ifølge DR Nyheder, at partiet respekterer V-Regeringens kasseeftersyn af blandt andet Togfonden, men han afviser at spare mere end de 15,5 milliarder kroner, der ifølge V-Regeringens beregninger mangler.

- De penge, der er tilbage, skal selvfølgelig bruges på de ting, som er en del af Togfonden, og som vi kan blive enige med de andre partier om at gå gennemført. Gerne så hurtigt som muligt, siger Kristian Thulesen Dahl ifølge DR Nyheder.

For Dansk Folkeparti er det især vigtigt at finde penge til elektrificering af jernbanestrækninger og flere af de mindre projekter i Togfonden, som skal binde de ydre landsdele bedre sammen med hovedårene i den kollektive trafik.

For Dansk Folkeparti er planerne om en timemodel ikke afgørende.

V-Regeringen vil i den kommende tid forhandle med partierne bag Togfonden i et forsøg på at nå til enighed om en ny aftale om en fælles - men mindre - togfond.



## Sverige lempet ID-kravene

Den svenske regering har efter pres fra blandt andet den danske transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt (V) besluttet at undtage grupper af børn og unge under 18 år fra ID-kravet, når de rejser sammen med en voksen med gyldig ID

Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt har over længere tid arbejdet på en løsning for børn og unge under 18 år uden gyldig ID. Det kan eksempelvis være børn og unge fra økonomisk trængte familier.

Indsatsen har nu ført til, at den svenske regering har givet svensk politi mulighed for at gøre undtagelser fra ID-kravet for grupper af personer under 18 år, når de rejser sammen med en person over 18 år, som medbringer gyldig ID. Det meddelte den svenske infrastrukturminister, Anna Johansson, før pinsen i et brev til transport- og bygningsministeren, hvori den svenske minister blandt andet skriver:

“Ändringen i förordningen syftar till att underlätta för grupper af skolungdomar och idrottsföreningar vid resa från Danmark till Sverige. Den nye bestämmelsen trädde i kraft 2 maj 2016. Jag utgår från att Polismyndigheten hanterar be-myndigandet på bästa sätt.

Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt siger, at det er en god nyhed for de børn og unge, der gerne vil til Bornholm på sommerkoloni.

- Jeg ved, hvor meget det kan betyde for børn - særligt fra økonomisk trængte hjem - at få et afbræk fra hverdagen sammen med andre på samme alder. Og jeg er rigtig glad for, at det nu - blandt andet efter henvendelser fra koloniarrangørerne - er lykkedes at opnå en ordning for dem. Det er i øvrigt en ordning, der også omfatter sportsklubber, som rejser til stævner på Bornholm, så den rummer i det hele taget fremskridt på flere fronter. På min svenske kollega forstår jeg, at forventningen er, at svensk politi vil gøre fuld brug af den nye mulighed, og det vil jeg bede mine embedsmænd om at holde skarpt øje med, siger Hans Christian Schmidt.

Gitte Nemholt, der er konsulent for Kolonierne, er også tilfreds med de nye regler, der vil kunne gøre det nemmere for sommerkolonibørn, idrætshold og lignende grupper at rejse til Bornholm.

- Vi er dybt taknemmelige over, at man politisk tilgodeser de børn, der kommer fra økonomisk udfordrede kår, så alle børn, der er bosat i Københavns Kommune har lige vilkår for at komme på sommerkoloni - uanset om det er på Bornholm eller andre steder i Danmark. Børnene vil nu have mulighed for at tilbringe en ferie sammen med deres lærere og kammerater fra skolen, som de har stor tillid til. På den måde holder vi fast i traditionen fra 1899 om, at københavnske skolebørn kan komme på sommerkoloni, siger hun.

Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt har siden indførelsen af svensk transportøransvar med krav om ID-kontrol af rejsende til Sverige haft flere møder med sin svenske kollega. Møderne førte i slutningen af januar til en lempelse af svensk politis håndhævelse af transportøransvarsbekendtgørelsen, så skoleklasser kan rejse til Bornholm uden gyldig ID for hver elev, når læreren medbringer egen gyldig ID samt oplysninger om eleverne.

## Afsætning og pålæsning af passagerer fra cykelstierne

Som turistbuschauffører oplever vi ofte at skulle hente eller aflevere gæster ved steder, hvor gæsterne skal passere en cykelsti for at komme frem til eller fra bussen

Af Lars Bregnbak, turistbuschauffør



Det føles til tider som om det er med livet som indsats at betrede cykelstien. Et godt eksempel er jo Ingerslevsgade i København eller Valby bakke ved zoologisk have, hvor et utal af passagerer og busser kæmper en brav kamp for at overleve ud- eller indstigningen.

Cyklisterne råber, ringer med klokken, skælder ud - eller det der er værre.

### Men hvad siger færdselsloven?

For at finde ud af dette kontaktede jeg naturligvis Københavns færdselspoliti, Rådet for Sikker Trafik, Dansk Kørelærer Union, Cyklistforbundet og Center for Parkering og Byliv i Københavns Kommune.

Til min store overraskelse vidste flere af disse instanser på forhånd ikke, hvem der skulle holde tilbage for hvem, eller rettere, hvem der har vigepligt i dette tilfælde. De vidste dog godt, at hvis der var tale om udstigning fra et officielt busstop, skulle cyklisterne holde tilbage, hvis der ikke var fortov imellem bus afsætningen og cykelstien, men uden for busstoppestederne var de usikre.

Jeg har altid været af den opfattelse, at den svageste trafikant i dette tilfælde er buspassageren (fodgænger), som bør tilgodeses og beskyttes. Derfor bør det være cyklisten, der skal holde tilbage.

Her tager jeg grueligt fejl. Der er nemlig stor forskel på passagerer der bliver sat af ved officielle busstoppesteder, frem for dem som bliver sat af uden for busstoppesteder.

Turistbuspassagerer har altså ikke samme beskyttelse som rutebuspassagerer, og det til trods for, at det tager mindst ligeså lang tid, hvis ikke længere at tømme eller fylde en turistbus. Der er som regel væsentlig flere passagerer som skal krydse cykelstien på én gang, og mange er ydermere slet ikke vant til den danske cykelkultur.

Vores nye klumme, "Fra førersædet", er buschaufførens stemme

Redaktionen præsenterer hermed første indlæg i vores nye klumme "Fra førersædet". Klummen skrives på skift af en turistbuschauffør, en rutebuschauffør og en specialkørselschauffør. Klummens indhold er udtryk for skribenternes holdninger, som ikke nødvendigvis deles af redaktionen.

Første skribent er Lars Bregnbak, turistbuschauffør hos Københavns Turisttrafik. Han er i forvejen en kendt stemme i debatten om busturisme og chaufførernes vilkår.

I juni-nummeret af **Magasinet Bus 6 - 2015** havde vi et interview med Lars Bregnbak.



# Fra førersædet

Det virker som om, turistbusserne og deres passagerer igen er blevet overset i lovgivningen.

## Det bliver værre endnu!

Hver dag begår hver eneste turistbuschauffør lovovertrædelse, når chaufføren åbner sideklapperne ind over cykelstien. Dette må man faktisk slet ikke, og skal det gøres, skal det tydeligt afmærkes, så cyklisterne ikke kører ind i sideklapperne. Bagage må ikke på- og aflæsses ind over cykelstien, men skal foregå fra vejsiden.

Også dette er en fuldstændig urimelig, ulogisk og trafikfarlig lovgivning, som ikke tager hensyn til vores passagerers sikkerhed, og som samtidig udsætter chaufføren for en risiko på jobbet med katastrofale konsekvenser, hvis chaufføren bliver gjort ansvarlig for et færdselsuheld med cyklister, der påkører sideklapperne .

## Færdselsloven siger:

Færdselsloven omtaler konkret problemstillingen omkring cyklers kørsel forbi busser i § 27 stk. 4:

"Ved busstoppested, beliggende ved kanten af cykelsti, hvor passagererne ikke optages fra eller afsættes på et areal, der er særligt indrettet for dem, skal de kørende på cykelstien holde tilbage og om fornødent standse for på- eller af stigende passagerer. "

Denne paragraf medfører endnu et spørgsmål: Er officielle afsætningssteder for turistbuspassagerer så at betragte som busstop, hvis det ikke er markeret med busstopskilt, med kun med en undertavle, der tillader standsning eller parkering for turistbusser? Svaret er NEJ.

## En stor personbil

En turistbus er, at betragte som en stor personbil og skal derfor følge loven som en sådan. Det betyder, at turistbuspassagerer har vigepligten, når de krydser en cykelsti, og skal altså vige for cyklisterne.

Dette er jo fuldstændig galimatias, hvis man spørger mig. Hovedparten af vores gæster er jo slet ikke vant til cykeltrafik. Selv om de skulle være det, kan de jo kun orientere sig om forbigående cyklister ved, at stikke hovedet ud af døren - med fare for at blive ramt.

## Bedre vilkår for pålæsning og afsætning er påkrævet

Jeg vil derfor på det kraftigste opfordre vognmændene, brancheforeninger og arbejdsgiverforeninger til at lægge pres på politikerne, så disse farlige regler kan ændres – til gavn for arbejdsvilkårene for turistbuschauffører og trafiksikkerheden for passagererne.





## Brintsamfundet testes på Orkneyøerne

I de kommende fem år skal den isolerede øgruppe Orkney nord for Skotland danne rammerne for demonstration og udvikling af brintsamfundet, hvor brint bliver produceret, lagret og efterfølgende udnyttet til beboernes behov for opvarmning, elektricitet og transport. Danske DTU Energi deltager i det store europæiske projekt om brint som energikilde

Projektet skal demonstrere et brintsamfund i megawatt-skala. Sammen med 12 partnere fra seks EU-lande indgår DTU Energi i det store forsknings- og udviklingsprojekt BIG HIT (Building Innovative Green Hydrogen systems in an Isolated Territory: a Pilot for Europe)

### Vindenergi udnyttes i brintproduktion

Brintproduktionen sker ved at udnytte overskudsstrøm fra øgruppens vindmøller og bølgeenergianlæg til at spalte vand. Det sker ved hjælp af elektrolyse. Vand består som bekendt af brint og ilt, og spaltningen frigør brintmolekylerne, der så kan anvendes til de ovennævnte formål.

- Vi har brug for disse nye teknologier for at kunne balancere fremtidens energiforsyning, siger centerleder Eva Ravn Nielsen, der er leder af Test Center for Fuel Cell and Hydrogen Technologies ved DTU Energi.

Kompetencerne på DTU Energi inden for brændselsceller og brintproduktion med elektrolyse er i verdensklasse, og instituttet har lang erfaring i samarbejde med industrien for at skabe fremtidens bæredygtige energiløsninger.

- Vores opgave i BIG HIT-projektet er at eftervise hvilke miljøgevinster, der er ved den nye teknologi, samt indvirkningen på det omgivende samfund, f.eks. i form af arbejdspladser. Desuden skal vi regne på økonomien i denne form for energilagring, siger Eva Ravn Nielsen og fortsætter:



- Det er spændende at være med til at afprøve brintsamfundets muligheder på Orkney-øerne. Vi har brug for disse nye teknologier for at kunne balancere fremtidens energiforsyning, hvor vi skal integrere stigende mængder af fluktuerende energi fra vedvarende kilder som vind og sol.

Projektet er støttet af EU gennem European Commission's Fuel Cells Hydrogen Joint Undertaking (FCH 2 JU) med fem millioner euro.

---

## Danmark sakker bagud på miljøbiler

Efter at V-Regeringen sammen med Dansk Folkeparti, Socialdemokraterne og Radikale Venstre i efteråret besluttede gradvist at indføre registreringsafgift på elbiler og en afgift for elektricitetsforbrug på plug-in hybridbiler fra 1. januar i år, kan virkningen af aftalen ses på salgstallene. Ifølge De Danske Bilimportører er salget af elbiler er faldet i forhold til sidste år, mens udviklingen i salget af plug-in hybridbiler er ikke i nærheden af at være på det niveau, det ifølge organisationen burde være

- Danmark sakker bagud, når vi ser på salget af nye miljøvenlige biler. Teknologien er nået langt, men på grund af registreringsafgiften er de nye miljøvenlige biler stort set usælgelige på det danske marked. Der er behov for en hel nytænkning af afgifterne, så vi får en mere intelligent beskatning, der tager udgangspunkt i bilens påvirkning af miljø og trafikikkerhed. Det kunne være en afgift baseret på bilens CO2 udledning. Det vil gøre de miljøvenlige biler langt mere attraktive, siger Gunni Mikkelsen, der er administrerende direktør hos De Danske Bilimportører.

Plug-in hybridbiler er biler, der typisk drives af el i kombination med benzin motor, og som kan oplades ved hjælp af en ekstern strømforsyning. Hybrid-systemer er blandt andet af analyse- og rådgivningsvirksomheden McKinsey vurderet som 'overgangsbilen' mellem de konventionelle biler og fremtidens biler, der forventes at være el- og brintbiler. Plug-in hybridbilen har en rækkevidde, som folk kender det i dag fra de konventionelle biler, men kan køre på ren el på en del af sin rækkevidde og ligeledes i en kombination mellem el og benzin så brændstofforbruget mindskes markant.

- Det går godt for bilsalget, vi sælger biler som aldrig før i Danmark. Men vi sælger desværre ikke meget af de nye teknologiske løsninger som for eksempel plug-in hybridbilerne, og vi kommer heller ikke til det med den nuværende registreringsafgift. Den hæmmer og straffer de nye løsninger på grund af, at afgiften tager udgangspunkt i bilens værdi, og ikke dens påvirkning af samfundet. Alle ved ny teknologi typisk koster ekstra, og når der så kommer 150 procent i afgift oveni, ja - så bliver det rigtig dyrt, siger Gunni Mikkelsen og fortsætter:

- Hvis ikke vi snart får ændret på registreringsafgiften, kommer Danmark til at sakke langt bagud, når det gælder nye miljøvenlige biler. Vores afgiftssystem kan ikke håndtere de nye løsninger, vi ser på markedet, så hvis der ikke bliver gjort noget, så vil danskerne være tvunget til at købe gårsdagens løsninger. Og det er ærgerligt.

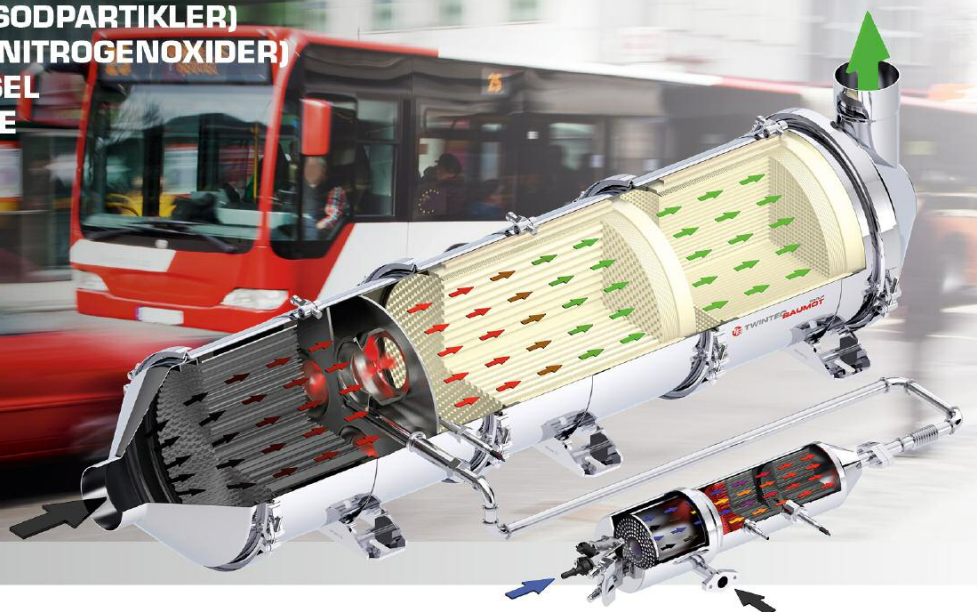
I første kvartal er der solgt 92 plug-in hybridbiler i Danmark. Til sammenligning er der solgt 4.501 i Norge og 1.420 i Sverige. Danmarks salgstal ligger på niveau med Polen, der i første kvartal har solgt 76 plug-in hybridbiler.

## Madrid vil luftforureningen til livs

Madrid har fornyligt indført forskellige tiltag for at komme forureningen i byen til livs. Tiltagene omfatter blandt andet hastighedsbegrænsninger og forbud mod kørsel i personbil, når indholdet af kvælstof-forbindelser i luften er for højt. Samtidigt har Madrids transportmyndighed indført krav om, at busoperatørerne løbende skal overgå til alternativ teknik. Ikke-fornybar brændstof har ikke været tilladt at benytte i den kollektive trafik i Madrid siden 2010

De eksisterende busoperatører kan opnå fordelagtige aftaler om at mindst 20 procent af busserne kan køre på gas, hybridteknik eller som el-drevne busser med batterier. Scania oplyser, at begrænsninger i mulighederne for at benytte gas i ikke tilpassede underjordiske busdepoter har betydet, at busoperatørerne i stedet satser på hybridbusser.

- 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



## Grøn færgefart fik politisk opmærksomhed

Socialdemokratiets formand Mette Frederiksen var fornylig på Hirtshals Havn for blandt andet at se på grøn færgefart. Hun glædede sig over, at både flydende naturgas (LNG), hybriddrift og ren eldrift i dag flytter dansk færgefart i en mere grøn retning

Hjørrings borgmester Arne Boelt (S) ledsagede den socialdemokratiske partiformand Mette Frederiksen, da hun besøgte Hirtshals Havn. Her fik hun blandt andet syn for sagen i forhold til et anlæg til optankning af LNG-brændstof til færgen til Norge. Et anlæg som betyder, at norgesfærgerne »Bergensfjord« og »Stavangerfjord« kan betjene ruten til Norge med markant lavere NOx- og SOx-emissioner.

- Det er jo rigtig godt nyt, at den danske færgefart er på vej i en grøn retning. Færgerne er en integreret del af vores trafiksystem, så uanset om det er brug af LNG som her i Hirtshals eller øget brug af el andre steder i landet, så er det vigtige skridt i retning af en grønnere transport. Det synes jeg er vigtigt, sagde Mette Frederiksen i forbindelse med besøget.

Hun henviser dermed også til, at eksempelvis HH Ferries, som betjener ruten mellem Helsingør og Helsingborg, netop har meldt ud, at to af deres færger vil blive omstillet til ren eldrift. Med store mængder strøm fra vindmøller i energisystemet, er det et stort skridt i en grøn retning. Både LNG-anlægget i Hirtshals, el-færgerne på Øresund og flere andre tiltag mod grøn færgedrift finder sted, fordi EU investerer i grøn transport. Og det støtter Mette Frederiksen.

- Jeg synes, at det er helt rigtigt, at EU fremmer den grænseoverskridende udfordring, som vi har i transporten, når det gælder miljø og klima. EU skal spille en rolle i vores grønne omstilling af transporten - og det her er da et håndgribeligt eksempel på, at indsatsen gør en forskel, siger hun.

I Danmarks Rederiforening glæder man sig over den politiske opmærksomhed om den grønnere færgefart.

- Vores rederier investerer stort for at trække færgefarten i en grønnere retning. Derfor glæder det os også, at EU bidrager til at fremme den type investeringer, som i høj grad peger fremad. Teknologierne kan endnu ikke bære på rene markedsvilkår, men det er åbenlyst, at de trækker i den politisk ønskede retning. Derfor er EU's bidrag relevant, siger Jakob Ullegård, der er direktør i Danmarks Rederiforening.





## Elbilens effektivitet og rækkevidde skal forbedres

Udbredelsen af elbiler bliver hæmmet af deres begrænsede rækkevidde. Dét problem er tyske Bertrandt Group, der er produktudvikler for bil- og flyindustrien, blevet sat til at løse. For at kunne løse opgaven har de taget en avancerede dataopsamlingsenhed eDrive fra HBM i brug

Den tyske forbundsregering vil i 2020 have mindst én million elbiler på motorvejene. Elbiler er den mobile fremtid i en tid med stigende brændstofpriser og klimaændringer, lyder det fra regeringskontorerne i Berlin. Men planen skal over nogle forhindringer, hvis den skal i mål. En af forhindringerne er elbilernes begrænsede rækkevidde, der hæmmer dem i at være en seriøs konkurrent til konventionelle benzin- og dieslbiler

- Når snakken falder på forbedring af elbilens rækkevidde, så tales der oftest om hvordan batteriteknologien skal videreudvikles. Problemet er blot, at batteriteknologien er underlagt visse kemiske begrænsninger, der gør det nødvendigt at se på andre løsningsmuligheder, siger Peter Dalum, der er ingeniør hos HBM, der producerer dataopsamlingsenhed eDrive, der skal være med til at hjælpe elbilerne frem.

Blandt mulige løsningsmuligheder er lettere materialer eller øget effektivitet gennem en bedre effektivitetsgrad.

### Der er for lidt fremdrift i elbilens motorer i dag

Peter Dalum forklarer, at effektivitetsgraden i dagens elbiler er på 50-60 procent. Dét betyder, at kun halvdelen af det energiinput, der kommer ind i motoren, reelt bliver konverteret til fremdrift. Resten bliver til varme. I en diesel- eller benzinbil er effektivitetsgraden knap så høj. Dieselmotorer har en virkningsgrad på 40-45 procent, mens benzinmotorer generelt ligger lavere. Men hvor det er let at øge kapaciteten for en diesel- eller benzinbil - det kræver blot en

# Nyheder fra Mekasign

- En verden af ny Teknik!

Mekasign Intelligent Trafik System (MITS) med ProSys'en



Tænk på børnenes sikkerhed i bussen!

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

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

 **Mekasign as**

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

større tank - er det sværere med en el-bil, da det kræver større batterier, og de er tager mere an bilens nyttelast i forhold til en større brændstoftank.

- For at kunne øge elbilens rækkevidde er det nødvendigt, at øge effektivitetsgraden i motoren. Dét kræver at man skaffer sig et fuldt overblik over motorens og andre komponenters effektivitet, siger Peter Dalum.

## **Nødvendigt med avanceret energimåling**

Det er ifølge Peter Dalum ikke nok at kigge isoleret på motoren. Man har brug for det fulde overblik. Og netop derfor udviklede HBM eDrive, der er en meget avanceret energimåler, der måler på en lang række rådata, som man efterfølgende kan lave en lang række analyser og beregninger af.

Tyske Bertrandt Group har siden midt 2014 brugt HBMs eDrive testløsning til at teste elektriske komponenter såsom elektriske maskiner og invertere. For at forbedre effektiviteten af de elektriske motorer tester de også drivkomponenterne på elbiler for deres kunder. Målet er, at opnå den bedste indstilling for motoren for at opnå den bedst mulige fremdrift.

## **Statiske målinger giver ikke nok**

Bertrandt Group har tidligere benyttet sig af et traditionelt power analysator design for statiske arbejds punkter til at bestemme et karakteristisk effektivitetsdiagram. Men det har vist sig ikke at være godt nok til at få en bedre effektivitet eller en højere maksimal effekt ud af motoren.

- Ulempen er, at statiske målinger ikke gemmer hverken rådata eller de beregnede værdier over tid. Og vi har brug for at kunne måle over en længere tidsperiode. Med målesystem eDrive fra HBM er det for tiden. Nu kan vi få rådata leveret synkront og hurtigt - og vi kan gemme med automatisk udløserkontrol, siger Max Bernholz, der er teamleder for E-Drive Testning hos Bertrandt Group i Wolfsburg i Tyskland.

eDrive testløsningen viser alle relevante data i høj opløsning under testprocessen, herunder elektriske spændinger, kræfter, virkningsgrader, moment og rotationshastighed.

- Da elmotorers moment er underlagt højfrekvente svingninger, så er 'live FFT' funktionen af enheden meget nyttig for os. Med den kan vi også analysere moment over tid sammenholdt med den aktuelle spænding, siger Max Bernholz.

Motorene er alle kontrolleret af effekt-elektronik, hvor strømførende halvledere danner det roterende felt med jævnstrøm af lithium-ion-batteri.

- Den høje opløsning af målepunkter gør eDrive-enheden særlig velegnet til at analysere mønsterændringer i halvledernes effekt, og vi kan se alle de andre relevante data på skærmen samtidig, siger Max Bernholz.

Alle de opsamlede rådata kan senere analyseres direkte i det integrerede system. Der er ikke behov for andre programmer, hvilket sparer tid og holder fejlprocenten lav.

- Løsningen er meget fleksibel med hensyn til forarbejdning af de forskellige målte mængder, påpeger Max Bernholz.

Kontinuerlig opsamling af rådata gør det muligt at analysere kraftudviklingen meget præcist - og dermed bane vejen for endnu mere effektive elmotorer.

Interesserede kan se en video om eDrive testing **her**:



# En sikker investering.

Mercedes-Benz Tourismo med Euro6 motor er mere økonomisk end nogensinde. 30% forlængede serviceintervaller, 40% mindre AdBlue forbrug og 50% mindre motorolieforbrug, sammenlignet med Euro5 motoren. Dette sparer dig for hyppige værkstedsbesøg og holder dine omkostninger nede.

Mercedes-Benz Tourismo – en sikker investering!



Mercedes-Benz – Et mærke fra Daimler AG



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





Busser og lastbiler skal leve op til en række miljø-krav, der skal forbedre miljøet i København. Enhedslistens teknik- og miljøborgmester Morten Kabell ønsker skærpede krav til person- og varebiler. Men det kan ifølge borgmesteren blive svært at argumentere for, når en målemålestation bliver flyttet længere væk fra trafikken.

## Københavns Kommune flytter luftmålestation

Et flertal i Københavns Borgerrepræsentation bøjer sig for Statens pres og giver Miljøstyrelsen tilladelse til at flytte luftmålestation længere væk fra trafikken

På et møde i Københavns Borgerrepræsentation sidst i maj valgte et flertal uden om Enhedslisten, at bøje sig for statens massive pres for at få flyttet luftmålestationen længere væk fra den forurenende biltrafik på H.C. Andersens Boulevard, efter at Vejdirektoratet har kendt kommunens oprindelige afvisning af flytningen for ulovlig.

Flytningen gør det mere sandsynligt, at luftkvaliteten i København kommer til at leve op til EU's grænseværdier - i hvert fald på papiret. Københavns Kommune's teknik- og miljøborgmester, Morten Kabell fra Enhedslisten, der sammen med sit parti stemte i mod, peger på, at kommunen mister sit bedste argument i presset på V-Regeringen for at indføre en skarpere lovgivning, der skal begrænse luftforureningen fra biltrafikken.

- Nu har staten udvist stor nidkærhed for at få kommunen til at føje sig. Man kan kun håbe på, at regeringen vil udvise samme nidkærhed i arbejdet med rent faktisk at nedbringe luftforureningen i København. På københavnernes vegne er jeg rigtig ærgerlig over beslutningen. Den betyder, at vi formentlig kan vinke farvel til skærpede ren luft zoner, hvor varevogne og personbiler med dieselmotorer bliver pålagt samme skrappe miljøkrav som lastbiler og busser, siger teknik- og miljøborgmester Morten Kabell.

- De skærpede ren luft zoner ville ellers have haft stor betydning for mange tusinder af københavnernes sundhed og livskvalitet, siger han videre.

## Mere el og flere cykler

Selvom staten nu får sin vilje, vil Morten Kabell holde fast i ambitionen om at sikre renere luft til københavnerne. Men fremover må kommunen fokusere på de indsatser, der ikke kræver en hjælpende hånd fra staten og EU. Eksempelvis skal København gennem Movia stille krav om, at de københavnske bybusser kommer til at køre på el frem for diesel. Og så skal kommunen fortsætte det målrettede arbejde med at flytte en større del af pendlertrafikken fra bil til cykel.

Herudover vil Morten Kabell arbejde for, at København begynder at dokumentere den reelle luftforurening på andre måder. Det skal ske gennem test af nye, billige sensorer, der kan måle luftforureningen tættere på kilden. Første forsøg hermed bliver netop nu gennemført på Gasværksvej på Vesterbro. Her har kommunen målt forureningen før og efter tiltag, der reducerede biltrafikken gennem gaden. Det har betydet en reduktion i NOx og ultrafine partikler med op imod 21 procent.

- Vores forsøg på Vesterbro viser med al ønskelig tydelighed, at biltrafikken spiller en stor rolle for luftforureningen i København. Derfor skal vi fortsat gøre hvad vi kan for at dokumentere biltrafikens meget skadelige påvirkning på københavnernes sundhed, så vi kan fastholde det politiske fokus på at nedbringe biltrafikken og fremme de grønne alternativer med et sundere miljø som følge, siger Morten Kabell.

---

## Frederikshavn Kommune femdobled sit årlige klimamål sidste år

En ny opgørelse viser, at Frederikshavn Kommunes arbejde med at reducere CO2 udledningen går over al forventning. I 2007 blev målet sat til 3 procent om året. Sidste år lykkedes det for Frederikshavn Kommune at skære 15,5 procent af sin CO2-udledning

Biogasvarebiler, isolering og ventilation er nogle af de konkrete tiltag, som Frederikshavn Kommune har ført ud i livet til gavn for klimaet i det forløbne år - og som nu har bidraget til, at Vendsyssels nordligste kommune har skåret 15,5 procent af sin CO2-udledning i 2015. I 2007 satte Frederikshavn Kommune sig et mål på 3 procent årlig CO2-reduktion og blev Danmarks første Klimakommune.

- Energi er et prioriteret vækstspor i Frederikshavn Kommune. Derfor er det vigtigt at vores klimaindsats viser, at vi som virksomhed går foran, både i forhold til energibesparelser og energirenovering, og også viser vejen i forhold til nytænkning på transportområdet, siger Bo Niebuhr, der er afdelingsleder i Ejendomscenteret i Frederikshavn Kommune.

Det er Frederikshavn Kommunes mål at blive 100 procent forsynet med vedvarende energi i 2030. For at opnå det, har kommunen fokus på, at energioptimere kommunale ejendomme og forbedre brændstoføkonomien i transport. Derudover prioriterer Frederikshavn Kommune at opføre energirigtige byggerier og blandt andet rådgive borgerne om energirenovering i private hjem.



- En sådan ambition kræver, at vi er opmærksomme på at sprede de gode budskaber, og på at skabe synergi imellem de konkrete tiltag, som kommunen gør inden for energiområdet og de tiltag, som vi ønsker at inspirere private boligejere til også at se potentialet i, siger Bo Niebuhr.

For at komme i kontakt med borgerne har Frederikshavn Kommune blandt andet Energibyen, der har været igangsat på en række projekter, som netop involverer biogas til transport. Porteføljen tæller Danmarks første regionale busrute på biogas mellem Frederikshavn og Aalborg, en biogastankstation etableret af HMN Naturgas og bybusser på biogas i Frederikshavn.

## Fakta om Klimakommuneaftalen

- Klimakommuneaftalen er en aftale mellem foreløbig 72 danske kommuner og Danmarks Naturfredningsforening
- En klimakommune-aftale med Danmarks Naturfredningsforening forpligter kommunen til at nedbringe CO<sub>2</sub>-udslippet fra egne aktiviteter med minimum to procent om året
- Frederikshavn Kommune satte målet til 3 procent om året
- Aftalen hjælper kommunen til at iværksætte konkrete initiativer til fordel for klimaet på lokalt plan

---

# Scania kører frem i trafikken med en selvkørende bus

I løbet af efteråret får busrejsende i den svenske by Kista, der er en forstad til Stockholm, mulighed for at stifte bekendtskab med en bus, der kan køre af sig selv uden chauffør. På en dag med bæredygtighed som tema viste Scania en selvkørende bus frem. Bussen kørte uden hjælp af manden, som af sikkerhedsgrunde sad bag rattet

## Af Jesper Christensen

Den selvkørende bus er et af de områder, hvor Scania ser mulighed for at øge sikkerheden og gøre transport mere effektiv og bæredygtig. Jon Andersson, der leder Scania's afdeling for avancerede chauffør-assistentsystemer, siger til transportnyhederne.dk, at der er mange fordele at køre ind med selvkørende busser.

Han peger eksempelvis på følgende:

Bedre brændstoføkonomi, da bussen via informationer fra omgivelser - eksempelvis de særlige bussignaler - kan tilpasse hastigheden og dermed undgår at skulle holde for rødt

Mere jævn kørsel - blandt andet på grund af en række sensorer, der registrerer, hvad der sker omkring - opbremsende biler, cyklister og fodgængere. bussen. Mere jævn kørsel er til gavn for passagererne

En mere enkel måde at øge kapaciteten. Selvkørende busser kan kobles sammen trådløst, så de kan køre tæt sammen - nærmest som om, det var en og samme bus. Når den forreste sætter i gang, følger den anden, tredje,, fjerde eller femte efter øjeblikkeligt

- Det vil være meget enkelt at "koble" en bus mere på en rute, når der er mange passagerer, siger han.



Når den bus, som Scania viste frem på bæredygtighedsdagen, til efteråret skal køre som forsøg i rigtig trafik med rigtige passagerer i Kista, vil der sidde en mand bag rattet - af sikkerhedsgrunde.

- Men i fremtiden vil vi have førerløse busser, siger han og forklarer, at det ikke bliver lige nu, men måske om fem-ti år.
- Skiftet vil ikke ske med et knips. I en overgangsperiode vil vi både have selvkørende busser og biler - og almindelige biler. Men de vil alle kunne hente de samme informationer.

### **En barriere er vanerne**

Jon Andersson ser mange fordele ved bustransport, når målet er bedre fremkommelighed og bæredygtighed. Over for transportnyhederne.dk nævner han, at de hos Scania har arbejdet og arbejder meget med at pege på fordelene ved at køre offentligt - også når det gælder tidsforbruget

- Når vi får forklaret, at det faktisk ikke tager længere tid. Måske endda kortere, så skifter mange til busserne, siger han.

## Selvkørende busser:

# Hvad skal chaufførerne så lave?

Torsdag 26. maj viste den svenske producent af lastbiler og busser flere selvkørende biler frem for inviterede transportjournalister fra hele Europa. Her på transportnyhederne.dk fik vi mulighed for at spørge Jon Andersson, der leder Scania's afdeling for strategi og planlægning, når det gælder automatiserede transportløsninger, om, hvad chauffører i lastbiler og busser skal lave, når de ikke længere skal sidde og have fat i rattet

**Af: Jesper Christensen**

Jon Andersson forklarer, at skiftet altså ikke sker med et fingerknips. Men han er ikke i tvivl om, at mange af de transportopgaver, der i dag er 100 procent afhængige af, at der er en chauffør på bilen, vil blive automatiseret i fremtiden.

En væsentlig årsag er, at det er blevet meget billigere, lettere og realistisk at udvikle selvkørende biler. Derudover skubber chaufførmangel også på udviklingen. Som et tredje punkt peger han også på et ønske om at effektivisere og optimere transporterne.

For Scania spiller miljø-hensyn også ind. Ved mere automatisk styring af lastbiler og busser, kan brændstofforbruget yderligere bringes ned. Her spiller informationer fra de 190.000 lastbiler, der i dag kører rundt med en kommunikator-enhed, en meget vigtig rolle. Kommunikator-enhederne sender data om lokale vejforhold frem til Scania's kraftige servere i anonymiseret form. Informationerne fra en communicator-enhed kan via serverne deles med andre communicator-enheder i andre lastbiler og busser uanset, hvor de befinder sig - bare de er online.

Så hvad skal chaufførerne så lave, når det hele langt hen ad vejen kan gøres automatisk?

Jon Andersson forklarer, at der på busområdet er mange andre opgaver, der skal udføres af mennesker af kød og blod. Det kan eksempelvis være øget service og hjælp til buspassagerne, billetkontrol og arbejde i fjernstyringscentralerne.

Tiden vil vise, om antallet af nye arbejdspladser er tilstrækkelig til at opsuge den chaufførarbejdskraft, der bliver ledig.



*Jon Andersson, Head of Strategy & Planning, Scania Autonomous Transport Solutions hos Scania.*



## Tekniker får fokus på særlig support

Besko har ansat en erfaren tekniker i sin tekniske support. Den nye tekniker Søren Melbye Nielsen skal særligt have fokus på at varetage supporten på Texa-diagnosetestere.

Søren Melbye Nielsen har solid brancheerfaring. Han er uddannet lastvogsmekaniker hos MAN i Odense, og var derefter ansat 10 år hos Iveco Odense og senere hos Pema Last- og Trailer udlejning A/S. Søren Melbye Nielsen har desuden en del erfaring som underviser på Syddansk Erhvervsskole, primært efteruddannelser på lastvognuddannelsen.

- Jeg er utrolig glad for at have fået Søren Melbye Nielsen med i temaet hos Besko. Hans speciale er diagnosesystemer, aircon, lastvogne- og bussystemer, hvilket falder rigtig godt i hak med vores udvikling på diagnosesystemer til både lastbil- og bussegmentet og vores kommende samarbejde med Elektropartner, hvor vi har indgået et hotline-support samarbejde på Texa-testere, siger teknisk chef hos Besko, Michael Jensen.

Ud over supporten på Texa-diagnosesystemer, vil Søren Melbye Niensens opgaver bestå af support på øvrige diagnose-fabrikater, som forhandles af Besko - Bosch KTS Truck, Wabco, Würth, samt undervisning og generelt teknisk support.



*Teknisk Chef Michael Jensen (tv) og nyansat Tekniker Søren Melbye Nielsen (th) ser frem til at samarbejde med Elektropartner om at varetage al hotline-support på TEXA testere.*

Besko har afdelinger i Aalborg, Aarhus, Herning, Kolding, Padborg, Esbjerg, Odense, Greve og Næstved. Besko lagerfører stort set alt inden for reservedele og tilbehør til lastbiler, busser, påhængs- og sættevogne.

### 27 nye busser kørte ud i det danske aprilsvejr

Salget af busser i april blev på 27. Ifølge De Danske Bilimportører er der i løbet af årets første fire måneder leveret 135 nye busser mod 93 i den tilsvarende periode i 2015

Det årlige marked er typisk på 5-600 busser, og er præget af færre, men større handler - ofte som et resultat af offentlige trafikudbud.

## IT-virksomhed med fokus på passagertransport er indstillet til pris

Virksomheden Adibus A/S, der blandt andet arbejder med informationssystemer til busser, er nomineret til AspIT prisen 2016. Baggrunden for indstillingen er et samarbejde mellem Skive Handelsskole's AspIT-uddannelse og Adibus A/S

Adibus er blandt i alt fire finalister til AspIT prisen 2016.

Adibus har haft mange praktikanter fra AspIT-uddannelsen, og samarbejdet er også udmundet i konkret ansættelse. Ifølge Adibus er der tale om en win-win situation, hvor Adibus kan høste fordele af de specielle kompetencer, som praktikanter med diagnoser indenfor autisme-området besidder samtidig med, at eleverne med specielle behov, får mulighed for at omsætte teori til praksis.



**Hvem kender din Mercedes-Benz og Setra bus bedst?**

Hos OMNIplus er vores mekanikere busspecialister! De bliver uddannet kontinuerligt og kender hver en detalje på din Mercedes-Benz og Setra bus. Vi følger fabrikens foreskrifter, bruger originale reservedele og har alt nødvendigt specielt værktøj, der får din bus hurtigst muligt på vejen igen. [www.omniplus.dk](http://www.omniplus.dk)

Always by your side.

**OMNIplus**  
Service für Ihren Mercedes-Benz und Setra

EvoBus Danmark A/S - Centervej 3 - 4600 Køge - Tlf.: +45 56 37 00 00





Natmand i busbranchen:

## En bus er vasket og klargjort på et kvarter

Det er specialister – moderne natmænd - der rengør og klargør dagens godt brugte busser til næste dags kørsel. Klargøringsholdet arbejder om aftenen og om natten. Magasinet Bus har talt med Sebastian Ismalilovski, indehaver af firmaet Genco, som står for renholdelse og klargøring af busser hos De Blaa Omnibusser i Holte.

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

Klokken 18 starter arbejdsdagen for holdet på 4 rengørings- og klargøringsmedarbejdere i vaskehallen hos De Blaa Omnibusser i Holte. Den første bus bliver kørt til tankning og derefter ind i vaskehallen, og fejemanden tager fat på at feje gulvet og rydde op, hvis der ligger affald i bussen. Samtidig begynder den, der har tanket at tjekke bussens forsyning med foldere m.v. og eventuelt skrive fejlsedler til værkstedet, den næste har klud og spand med sig og tørrer snavsede flader af, den sidste vasker gulvet. Ca. 11 minutter senere forlader alle mand bussen, dørene lukkes og vaskelanlægget startes. Endnu 4 minutter senere kan bussen køres ud med enten et OK-skilt i forruden til morgenchaufføren eller et rødt STOP-skilt til natmekanikeren. Det blev 15 minutter til en bus, og nu er holdet klar til den næste, og den næste og den næste.....



# Arbejdspladsen

Sådan fortsætter det til ca. kl. 21.30. Så er dagbusserne gjort klar. Der er nu pause til ca. 23.30. Så kommer de første aftenbusser hjem, og de får samme tur. Normalt kører den sidste bus ud af vaskehallen kl. 01.30, og så kan vasketeamet pakke sammen og køre hjem.

Chefen for vaskeholdet er Sebastian Ismaililovski, og det er hans lille firma Genco med fem ansatte, som står for rengøring og klargøring af alle De Blaa Bussers 66 busser. De fleste bybusoperatører bruger i dag eksterne firmaer til rengøring og klargøring af busserne. Der er typisk tale om små, specialiserede firmaer, som har tidligere buschauffører som ejere.

Sådan én er Sebastian Ismaililovsky også. Han har været restauratør, taxichauffør, indehaver af et dækfirma og buschauffør.

## Fra buschauffør til vaskechef

-Til sidst blev jeg træt af at være buschauffør, fortæller Sebastian Ismaililovski til Magasinet Bus.

- Jeg er nok lidt af en urolig sjæl, men nu har jeg da beskæftiget mig med busrengøring og klargøring i mere i 15 år, og jeg er stadig glad for det. Jeg har det klart bedre som selvstændig end som lønmodtager.

Det startede, da Sebastian foreslog sin daværende chef i City-Trafik, at han kunne overtage rengøringen og klargøringen af busser. Sådan blev det. Efter et par år skiftede han og hans team til De Blaa Omnibusser, og her har han været i 10 år.

## Teamwork giver arbejdsglæde

- Mit princip er, at vi skal arbejde som et team. Det giver langt det bedste resultat og det giver også det bedste og meste menneskelige arbejdsmiljø. Vi hjælper hinanden hele vejen igennem, og tit skifter den enkelte i teamet opgave undervejs i løbet af aftenen og natten. Vi bliver hurtigt færdige med en bus, og det giver tilfredshed. Det er typisk team-worket, der giver tilfredshed. Arbejdet i sig selv er jo temmelig ensformigt.

Hans medarbejdere arbejder efter en fast vagtplan og med ordnede forhold efter overenskomst. Sebastian Ismaililovski har valgt kun at arbejde for ét busselskab. Han vil selv være med og have overblikket. Hvis firmaet skulle vokse, skulle han bruge meget mere tid på kontoret og med at holde tilsyn med flere teams. Det ligger slet ikke til ham at have den type virksomhed.

## Hovedrengøring er specialet

Beskrivelsen af arbejdsdagen hos klargøringsteamet om aftenen og om natten er dog kun den ene side af Genco.

- Vi er virkelig berømte for vores effektive hovedrengøring, fortæller Sebastian.



# Arbejdspladsen

Én medarbejder er på fast dagvagt og står for hovedrengøring af busser. Her bliver alle indvendige dele i bussen gjort grundigt rent – ruder, holdestænger, sæder, samt de utallige små kroge, der findes oppe, nede og i midten af en bus.

Hovedrengøring af en bus tager typisk 2-3 timer, og dagmanden har typisk fået "tildelt" 2-3 busser til hovedrengøring. Planlægningen af hovedrengøring er en integreret del af driftskontorets store puslespil med busser og chaufførvagter – hovedrengøring er bare ét af elementerne i en succesfuld busdrift.

- Det betyder meget for busselskabet, at vi leverer varen, fortæller Sebastian.

- Hidtil er det gået så godt, at De Blaa Omnibusser ikke har fået én eneste kvalitetsbøde for rengøringen i den tid vi har været her. Fordelen for busselskabet er, at de overhovedet ikke behøver at tænke på rengøringen. Den sørger vi for - 365 dage om året.

Sebastian Ismaililovski fortæller at han og hans medarbejdere har det bedste tænkelige samarbejde med ledelsen og medarbejderne hos De Blaa Omnibusser.

- Vi er en del af familien, og der er virkelig et meget tæt og fortroligt samarbejde mellem alle i firmaet, fastslår han.

## De mørke danskere

Sebastian Ismaililovski er barn af makedonske forældre fra den første generation af gæstearbejdere, som kom til Danmark i 1960'erne. Han er opvokset på Østerbro i København. Han forklarer:

- Mit store held har været, at jeg stort set altid har haft indfødte danskere omkring mig, så jeg kender det danske sprog og den danske kultur meget grundigt. Jeg har et ben i hver lejr.

Sebastian fortæller, at de fleste af hans nuværende og tidligere medarbejdere også er mørke danskere.

- Busbranchen har i mange år haft en meget etnisk blandet flok medarbejdere, og det smitter også af på den servicefunktion, vi udfører, siger Sebastian Ismaililovski.

## Et led i kæden

Sebastian ser sit firma og sine medarbejdere som et vigtigt led i kæden af funktioner, som sikrer en busdrift af høj kvalitet. Et eksempel er grafitti. Sebastian fortæller:

- Hvis vi finder grafitti inde i bussen forsøger vi at vaske det af. Hvis det ikke lykkes, skriver vi en fejlseddel til natmekanikeren, som møder kl. 3. Han har noget skrappere kemi, som næsten altid kan få det væk. Vi skal være helt sikre på hånden her. Vi skal stole på hinanden og på, at alle virkelig gør deres bedste. Et andet eksempel: Er det chaufføren eller os, der skal melde fejl i bussen som f.eks. huller i sæderne eller opskårne sæder eller nakkepuder. Svaret er: Begge parter skal gøre det. Hellere to fejlmeldinger på den samme ting end slet ingen.





## Prisvinderen har en håndfuld ledestjerner

For et par tusinde år siden drog tre mænd fra Østerland ud på en rejse, hvor en stjerne ledte dem frem til målet. Hos Sørensen Rejser i Kjellerup mellem Silkeborg og Viborg har de fem holdepunkter - stjerner om man vil - der viser vejen ud mod fremtiden. Det gælder både den kommende dag, den nærmeste tid og forhåbentlig også fremtiden, som den måtte se ud om fem eller ti år

**Af Jesper Christensen**

Sørensen Rejser blev i februar kåret som Årets Innovatør, da Danske Busvognmænd uddelte priserne i Danish Coach Award 2016 under "Ferie for alle" i Messecenter Herning. Her på Magasinet Bus har vi de seneste par år fulgt op på Danish Coach Award ved efterfølgende at fortælle om prismodtagerne.

Derfor besøgte vi for nylig Sørensen rejser i Kjellerup, hvor vi blev modtaget med smil af Lars Hansen, der i dag driver Sørensen Rejser. Søren Hansen - Lars Hansen far - etablerede forretningen i 1969, da han investerede i en rutebil. Det var en Volvo, som gik under navnet Den Blå Sparekasse Volvo, fordi Søren Hansen havde lånt pengene i Sparekassen, og bussen kørte med en reklame for Sparekassen på siderne over vinduerne.



# Busrejser

Rutebilen blev starten på en periode, hvor rutekørsel i området omkring Kjellerup voksede. Senere kørte Søren Hansen og hans chauffører en del for VAFT i Viborg Amt. Men den kørsel forsvandt med ét slag fra den ene dag til den anden, da Søren Rejser tabte kørslen ved et udbud i 2001. Tabet af rutekørslen førte til, at Søren Rejser solgte resten sine rutebiler til Bent Thykjær, da kørslen stoppede i 2002.

## Tre fjerdedele af forretningen forsvandt

Søren Rejser gik fra at være en halvstor busvognmandsforretning med 25 busser den ene dag, til at være en lille forretning med fire busser den anden.



*Søren Rejser blev grundlagt i af Søren Hansen - Lars Hansens far. Her viser han et billede af virksomhedens første bus - en Volvo med tilnavnet Sparekassebussen, for Søren Hansen havde lånt pegene i den lokale sparekasse, som havde fået sit navn på bussen.*

leje. Ellers får man ikke lov til at være med der, hvor det er sjovt, siger han.

## Jomfruen havde lyserøde gardiner

Søren Rejser kørte i 2002 ind i den fremtid, hvor virksomheden er rejsearrangør med egne turistbusser og turistbusvognmand i mere traditionel forstand.

Lars Hansen fortæller, at Søren Rejser havde haft lidt turistikørsel blandet ind i rutekørslen. Det var startet op gennem 1970'erne med turer ud i det blå - til Frijnsborg Skovene, til Bornholm, indkøbsture til Tyskland og en tur til Østrig og til Gardasøen en gang i mellem.

Derfor var det ikke helt ukendte veje, Søren Rejser begav sig ud på i 2002.

- Jeg havde set i krystalkuglen, at vi ikke kunne køre rutekørsel til de priser, hvis vi stadig skulle kunne stå inden for det hidtidige kvalitetsniveau, siger Lars Hansen og fortsætter:

- Jeg var da ked af at miste kørslen. Men set i bakspejlet er jeg glad for, at det gik som det gik.

Efter Lars Hansens opfattelse kan det være svært både at køre rutekørsel og turistikørsel - og gøre begge dele lige godt. Han peger på, at det kan være fristende at sige, at det nok går at kombinere de to områder en enkelt dag eller to, hvis man har en rutebus, der også kan køre turistikørsel. Men det kan være begyndelsen på en glidebane, hvor man går på kompromis.

- Det går bare ikke. Jeg er af den opfattelse, at uanset hvor turen går hen, så har bussen fire stjerner. Det uanset om målet er Nordkap eller Søby Brunkuls-

# Busrejser

2002 blev også året, hvor Søren's Rejser fik sin første nye turistbus, der hurtigt fik kælenavnet "Jomfruen" på grund af de lyserøde gardiner, den var leveret med. Den nye turistbus dannede sammen med tre eksisterende busser grundlaget for den forretning, som Søren's Rejser er i dag.

- Det er en helt anden forretning, som slet ikke kan sammenlignes med den tidligere, konstaterer Lars Hansen her 14 år efter.

## Fem ledestjerner

I dag har Søren's Rejser otte turistbusser - syv af dem er indrettet med plads til 54 passagerer og malet og dekoreret, så de tydeligt fortæller, at det er Søren's Rejser, der kommer kørende. Den ottende er neutral hvid og indrettet som en VIP-bus med plads til færre passagerer, men med mere luksus og muligheder for servering med mere.

- Vi har nogle kunder, der sætter pris på, at bussen er neutral og diskret, siger Lars Hansen og fremhæver, at de syv turistbusser har fire stjerner.

På et spørgsmål om, hvilke fem punkter, Lars Hansen selv ville sætte stjerner ved som vigtige for virksomheden, peger han på følgende:

- Ærlighed og troværdighed
- Tryghed for de rejsende
- Service
- Busser med mindst fire stjerne og plads til 54 passagerer
- Dygtige chauffører

## Gode faste chauffører - og gode afløsere

På bussiden er konceptet hos Søren's Rejser, at beskæftige gode og dygtige chauffører, som har en fast bus, som de hver især tager ansvaret for med hensyn til rengøring med mere.

Derudover beskæftiger Søren's Rejser også nogle faste afløsere, som skal være mindst lige så gode, da de skal kunne overtage rattet i busserne, når de faste chauffører skal holde de lovpligtige hvil, have fri, holde ferie - og hjælpe chauffør og bus hjem, hvis køretiden er ved at slippe op.

- Dygtige afløsere er uundværlige, slår Lars Hansen fast.





# Busrejser

I dag beskæftiger Søren's Rejser 22 mand fordelt på otte faste chauffører, chaufføraftløgere, kontorpersonele og rejseledere.

- Vi kører hele året rundt med vore egne otte busser. Derudover beskæftiger vi andre busvognmænd i højsæsonen, siger Lars Hansen.

Aktiviteterne spænder fra at køre de ture, som Søren's Rejser selv arrangerer og udbyder gennem et meget omfangsrigt katalog og via egen web-side, køre skoleklasser til udlandet og til at køre firmaer til eksempelvis opera-oplevelser.

## **Flyrejser er også en del af konceptet**

Højsæsonen for busrejser er sommerhalvåret, men for Søren's Rejser er det også sæson den øvrige del af året. Her er det blot andre destinationer end de nære i det nordlige Europa, der fylder i dagsprogrammet - eksempelvis Canada, USA, Grand Canaria og rejsemål i den varmere del af Europa. Turen fra Danmark starter stadig med bus og rejseguide fra Kjellerup, men med destination "nærmeste lufthavn". Herefter fortsætter rejsen med fly, hvor gæsterne stadig har følgeskab af guiden.

- Det er en del af den tryghed og service, vi tilbyder vores kunder, siger Lars Hansen

## **Idéer bliver grebet og det ukendte kan blive kendt**

En undersøgelse, som YouGov fornylig lavede for en anden rejsearrangør, pegede på, at det at rejse i grupper eller at have en rejseguide og et fast tilrettelagt rejseprogram ikke står højt oppe på ønskelisten hos de mennesker, der vil





# Busrejser

på ferie. Men alligevel er der så mange mennesker i butikken hos Søren's Rejser, at der er grundlag for optimisme.

- Mange af dem, der er med i højsæsonen, er mennesker fra arbejderklassen med fast arbejde, siger Lars Hansen.

Men han er klar over, at der skal nye til.

- Vi skal også fokusere på de unge - ikke kun de gamle, siger han og peger på tiltag som færdigt pakkede ture fra det midtjyske til Østdanmark med eksempelvis Cirkusrevyen som noget af indholdet.

## Setup'et kan stilles om

Når Lars Hansen skal se tilbage på udviklingen siden årsskiftet i 2001/2002, kan han konstatere, at Søren's Rejser er vokset år for år. Men hvad er hans bud på, hvordan forretningen ser ud om fem år?

- Vi har stadig den samme størrelse, hvad angår busser. Størrelsen af butikken er den samme. Men vi er klar til at køre ud i det ukendte, når nye idéer skal afprøves. Sådan er det i dag, og sådan vil det også være i fremtiden, siger han og fremhæver, at Søren's Rejser hold på 22 mænd og kvinder er stærkt.

- Vi er et stærkt hold, hvor en idé, der viser sig bæredygtig, kan blive til virkelighed på ti minutter, siger han.

Lars Hansen har selv en idé om at lave et eller andet med en stor turistbus, hvor der blot skal være plads til 40 passagerer.

- Det vil give god plads til både ben og ryg, siger han uden at røbe mere om, hvad der ligger bag hans tanker.

Om tankerne så bliver til en idé, der kan føre Søren's Rejser frem til endnu en gang at blive kåret som Årets Innovatør, må fremtiden vise.

## Et skulderklap

Og selvom Lars Hansen siger, at Søren's Rejser ikke kan bruge prisen som Årets Innovatør 2016 til meget andet end et skulderklap for indsatsen, sidder der alligevel et klistermærke med Danish Coach Award på glas døren ind til

*Der er plads til selskabets otte busser i garageanlægget i Kjellerup. Lars Hansen forklarer, at vedligeholdelse, reparation og service af de firestjernede busser er lagt ud til andre. Det lokale dækfirma Kjellerup Vulkanisering og Dækcenter sørger for, at Søren's Rejser er dækket godt ind både sommer og vinter. Det mekaniske er lagt ud til eksempelvis MAN og Scania.*



# Busrejser



*Der er en stemning af afslappet respekt for hinanden på kontoret hos Søren Rejser i Kjellerup. Selvom det er tydeligt, at Lars Hansen er Kongen, lytter man til hinanden og griber fat i store og små idéer. Nogle bliver efter kort tid og debat til virkelige.*

kontoret på Parallelvej i Kjellerup. Det er næsten umuligt at undgå at se, at Søren Rejser har fået en pris.

- Det er da en fjer i hatten at vide, at andre synes, vi har gjort det godt. Men vi jagter jo hver dag målet om at gøre det godt. Gøre det lidt bedre og være foran de andre, fremfører Lars Hansen, der har et gult skilt siddende på bagsiden af sin computerskærm.

## Søren Rejser har produkter, der stikker ud fra mængden

Juryen bag Danish Coach Award kårede Søren Rejser som Årets Innovatør, fordi selskabet ikke er som alle de andre. Busrejsearrangøren leverer de gamle klassikere i sit busrejseprogram, og så alligevel ikke.

Søren Rejser fik Danish Coach Award 2016 fordi:

Mere end 20.000 potentielle kunder modtager det omfattende busrejsekatalog fra Søren Rejser, der både afviger i form og indhold fra de mere traditionelle busrejsearrangører og dissers markedsføring. Virkemidlerne er enkle men effektive og formår at ramme netop de målgrupper, Søren Rejser ønsker at tiltrække.

I 2015 formåede man i et innovativt samarbejde med Grenaa-Anholt-færgen og Anholts Turistkontor at sende 200 gæster på endagstur til øen, og få formår at markedsføre gamle "Retro-ture" lige så innovativt som Søren Rejser. Søren Rejser udvikler konstant sit produkt, og resultatet er et både varieret og kreativt udbud af busrejser.

Søren Rejser var nomineret for første gang - endda i to kategorier.



# God for dine passagerer, god for dit budget.

Den nye UL business. En del af MultiClass familien.

Skal en specialist være dyr? Ikke i følge den nye MultiClass UL business. En landevejsbus til en fordelagtig pris, uden at gå på kompromis med kvalitet, holdbarhed og sikkerhed. Se mere på [www.setra.dk](http://www.setra.dk)



**SETRA**

The Sign of Excellence.



## Undersøgelse:

# Vi får nye rejsevaner

I løbet af de seneste ti år er det blevet vigtigere for danske rejsende at opleve noget nyt og rejse mere fleksibelt. Det viser ny undersøgelse, som YouGov har foretaget blandt 1.004 danskere for Skov Rejser

Adspurgt om hvad der er vigtigere i dag sammenlignet med for ti år siden, når der bookes ferie i udlandet, svarer 36 procent - og næst flest i undersøgelsen - at det er blevet vigtigere at få "markant anderledes oplevelser, der for eksempel bringer dem til nye kulturer". Til sammenligning svarer seks procent "at rejse i grupper", hvor man for eksempel kører i bus med andre danskere, mens ni procent ønsker "at have en rejseguide og et fast tilrettelagt rejseprogram". 10 procent sætter kryds ved nullernes store dille - wellness på ferien.

- Undersøgelsen peger på, at danske rejsende er blevet mere modige og nysgerrige, og at mange flere ønsker et eventyr med nye oplevelser. Charterturismen lever i bedste velgående, fordi kunderne også her får flere nye, eksotiske rejsetilbud. Men de klassiske rejser med turguide i bussen er nok mindre 'hotté' end tidligere, siger stifter og partner, Henrik Skov, i Skov Rejser, som arrangerer rejser for danskere via Hamborg Lufthavn og herigennem oplever flere krav fra de rejsende.

### Fleksible rejsedatoer i høj kurs

Den mest opsigtsvækkende tendens i undersøgelsen er ifølge Henrik Skov, at 52 procent, og flest af de adspurgte, prioriterer muligheden for selv at planlægge rejsen højere end i 2006. 31 procent sætter kryds ud for, at det er blevet vigtigere med "fleksible datoer for afgang og hjemrejse".

Begge tendenser er noget, man mærker hos Skov Rejser.

- Vi hjælper danskerne med at finde præcis den rejse, de er på udkig efter, ved at udvide antallet af rejsebureauer fra 60 til 80. På den måde har vores kunder fået 25 procent flere rejsedestinationer og hoteller at vælge imellem. For det andet giver vores tyske rejsearrangører mulighed for at rejse på alle tidspunkter i løbet af ugen. I modsætning til danske rejseselskaber, hvor man typisk rejser i en, to eller tre hele uger, så kan vi dermed tilbyde danskere en rejse på 5, 9, 11 eller 13 dage, eller hvad vores kunder nu ønsker. På den måde finder de præcis den rejse, de går og sukker efter, siger Henrik Skov.

### Fakta fra undersøgelsen:

Hvad er vigtigere i dag end for ti år siden, når du køber en udlandsrejse?

1. Selv at sammensætte og planlægge rejsen 52 procent
2. Markant anderledes oplevelser, f.eks. nye kulturer og mennesker 36 procent
3. Fleksible datoer for afgang og hjemrejse 31 procent
4. At dyrke en interesse på rejsen, f.eks. sport, foto, yoga eller opera 19 procent
5. Wellness på rejsen 10 procent
6. At have en rejseguide og et fast tilrettelagt rejseprogram 9 procent
7. Luksusoplevelser, for eksempel Michelinrestauranter, leje af luksusbiler eller luksuslejligheder 9 procent
8. At rejse i grupper 6 procent (som f.eks. busrejser)
9. Andet 10 procent
10. Ved ikke 15 procent

Kilde: YouGov, repræsentativ internetundersøgelse foretaget blandt 1.004 danskere.



Buschauffører og danskkundskaber:

# Busoperatører vil åbne for rekruttering af flygtninge

Et lille advarende rødt flag er hejst: Der er ved at blive mangel på buschauffører, og så bør der tages utraditionelle metoder i brug - eksempelvis midlertidige lempelse af kravene for chaufførernes danskkundskaber. Uddannelse af buschauffører på andre sprog end dansk er også en mulighed

Af Mikael Hansen, journalist for [transportnyhederne.dk](http://transportnyhederne.dk) og [Magasinet Bus](http://Magasinet Bus)

Arbejdsløshedstallene er på vej ned, samfundsøkonomien i Danmark er forsigtigt på vej mod mere vækst. I den situation kan der hurtigt opstå mangel på buschauffører. Det er set adskillige gange før. Så er der brug for både nøg-

# Arbejdsforhold

terne og kreative tanker for at sikre, at busserne kan køre – hver dag, hele året. Busoperatørerne og deres arbejdsgiverforening, AKT, har åbnet en følsom diskussion om danskundskaber. Trafikselskaberne kræver i kontrakterne, at alle chauffører skal kunne tale og forstå dansk på et niveau, hvor de kan tale med passagererne og give beskeder i højtaleren – et yderst rimeligt krav.

*Men hvis alternativet er at busser slet ikke kører? Gælder kravet om danskundskaber så stadig?*

-Vi har for nylig skrevet et brev til Trafikselskaberne i Danmark, hvor vi foreslår at revurdere kravene til danskundskaber for buschauffører, så vi også kan rekruttere chauffører fra gruppen af flygtninge, siger Michael Brandt-Nielsen, formand for Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik (AKT). Han er også projektdirektør i busselskabet Keolis Danmark. Han fortsætter:

- Vi ved godt, at trafikselskaberne tøver med at give køb på danskundskaberne. Derimod er trafikselskabernes ejere – kommunerne – voldsomt interesserede i at få de senest ankomne flygtninge hurtigt i arbejde. Vi synes man skal arbejde for at gøre det nemmere for flygtninge at få uddannelse og job som buschauffører. Det kræver bred opbakning, og den er vi ved at forsøge af skaffe - i første omgang i den kollektive bustrafiks egne rækker.

Chaufførmangel er ikke er akut problem lige nu, men nye regler skal forberedes grundigt.

- Det kan stadig lade sig gøre at rekruttere buschauffører blandt etniske danskere og herboende indvandrere – alle med god danskundskaber. Men den dag disse muligheder er udtømt, må vi tænke i nye baner, og det er nu nye tiltag skal forberedes, siger Jakob Thykier, direktør på erhvervsskolen UC Plus.

Den Arriva-ejede fagskole, UC Plus, er den fortrukne uddannelsespartner for de fleste rutebusselskaber på Sjælland. UC Plus er specialist i kombinationen af busuddannelse og danskundervisning.

- Det er mig det har rejst det lille røde flag, for alle konjunkturer siger, at der hurtigt kan opstå mangel på buschauffører. Vi er allerede forbi den lave ledighedsprocent, hvor vi var sidst der var chaufførmangel i 2007. Dengang rekrutterede flere danske busselskaber et antal tyske buschauffører, som sideløbende med chaufførjobbet var på intensive dansk-kurser. Det gik faktisk rigtig godt – uden klager fra passagererne.

Jakob Thykier vurderer, at bunkerne af uopfordrede ansøgninger i busselskabernes skuffer er blevet mindre især i hovedstadsområdet og i Nordjylland. Om lidt er bunkerne måske væk.

- Forskellen fra 2007 er, at vi dag har langt flere østarbejdere end dengang. Det vil også være en mulighed, der kan udnyttes, nemlig at rekruttere erfarne buschauffører fra f.eks. Warszawa, Bukarest eller Prag. Det kræver dog, at trafikselskaberne slækker – midlertidigt – på kravene om danskundskaber, forklarer Jakob Thykier.

## **Flygtninge som buschauffører**

Jakob Thykier har dog en endnu en idé, som kan være med til at forebygge chaufførmangel, og som samtidig kan være med til at løse andre presserende samfundsproblemer.

- Men hvorfor ikke uddanne nogle af de herboende flygtninge til buschauffører – også før de har lært at tale dansk? Der er da bedre for samfundsøkonomien og for integrationen. Busbranchen er kendt for at være god til at integrere flygtninge og indvandrere. Forslaget er at etablere en slags genvej, sådan at flygtninge kan tage buschaufføruddannelsen på et andet sprog end dansk. Det kan man ikke i dag.

Jakob Thykier er klar over, at det vil tage temmelig lang tid at få en sådan regelændring på plads, og det er netop derfor forslaget lanceres nu.



# Arbejdsforhold

- Jeg vil gerne understrege, at jeg er ubetinget tilhænger af, at en buschauffør i Danmark skal kunne tale dansk, forklarer Jakob Thykier og fortsætter:

- Buschaufføruddannelsen på andre sprog bør suppleres med intensiv danskundervisning. Det hele er altså beregnet på en nødsituation, hvor de almindelige kanaler for rekruttering ikke længere fungerer. Jeg er også kritisk i forhold til at tage folk ind på buschaufføruddannelsen med for svage danskundskaber. Det giver kun problemer, bl.a. fordi teorien til et erhvervskørekort til bus sprogligt set er ganske krævende.

- Hos UC Plus tager vi altid fremmedsprogede til en test i dansk for at finde et godt miks af danskundervisning og busuddannelse for dem med lidt for svage danskundskaber, forklarer Jakob Thykier.

Og man skal både kunne læse og tale et godt dansk for at bestå køreprøven. Selve teoriprøven er en såkaldt multiple choice test, hvor man skal vælge de rigtige ud af fire eller fem muligheder på en stort antal spørgsmål. Men ud over dette skal man også kunne svare på den motorsagkyndiges spørgsmål i forbindelse med den praktiske køreprøve.

## Buschaufførjobbet er arbejdsmarkedets buffer

Jobbet som buschauffør fungerer som en buffer i forhold til en række faglærte job på arbejdsmarkedet. Det er man kendt med i busbranchen

Når der er gang i byggeriet, mangler der buschauffører. Når der omvendt er afmatning i byggeriet, søger mange faglærte tømrere, smede, elektrikere og andre hen til chaufførjobbet som et midlertidigt job, indtil jobs i byggebranchen igen kan fås. Nogle bliver selvfølgelig hængende i busbranchen – især i de modne og ældre årgange.

Allerede i slutningen af 1960'erne midt i det store byggeboom var der massiv mangel på arbejdskraft. Dengang åbnede busselskaberne for kvindelige chauffører – og de er der stadig som en uundværlig del af medarbejderne i busselskaberne.

I 1990'erne gav bygge- og IT-boblerne mulighed for mange med indvandrer- og flygtningebaggrund mulighed for jobs i busbranchen. Dette gentog sig i årene 2005-07.

### Marts indbragte 367.329 kroner

Chaufførernes Fagforening i København har i løbet af marts fået 367.329 kroner ind til medlemmerne i sager om arbejdsskader

I årets første tre måneder er det blevet til i alt 2.068.652 kroner i sager om arbejdsskader.

### Faglige sager indbragte 579.938,70 kroner

I løbet af marts har Chaufførernes Fagforening i København skaffet sine medlemmer 579.938,70 kroner i faglige sager.

I årets første tre måneder er det blevet til i alt 900.498,02 kroner i faglige sager.

## Rapport fra TUR viser mange problemer omkring busteori og køreprøver

En konsulentanalyse fra Transporterhvervets Uddannelser (TUR) fra december 2015 viser mange problemer omkring ventetid for afholdelse af praktiske køreprøver til buskørekort, blandt andet med utrolig store variationer i dumpeprocenter. Fremmedsprogede elever på busuddannelserne har særlig mange sproglige problemer. Rapporten konstaterer, at busteorien kræver bedre og mere specialiserede danskundskaber end jobbet som buschauffør

Her er nogle af rapportens anbefalinger i forhold til fremmedsprogede elever – anbefalinger som er meget relevante i forhold til diskussionen om flytninges eventuelle uddannelse til og beskæftigelse som buschauffører:

Forslag til mulige indsatser, der kan bidrage til at øge beståelsesprocenterne

- Herunder kommer i kort form en række forslag til mulige indsatser, der kan øge beståelsesprocenterne til kørekort kategori D erhverv.
- Uddannelsessteder bør være endnu mere opmærksomme på, hvordan de kan hjælpe de deltagere – herunder især de fremmedsprogede deltagere – til at komme igennem uddannelsen.

Uddannelsesstederne kan overveje følgende indsatser:

- Større opmærksomhed på deltagernes sproglige udfordringer i undervisningen ved f.eks. at undgå at anvende for mange specielle danske ord, vendinger og ordsprog
- Udarbejdelse af ord- og begrebsliste med forklaringer
- Øget opmærksomhed på sprogbruget i anvendte undervisningsmaterialer
- Flere anskuelsesmaterialer i undervisningslokalet
- Anvendelse af varierede undervisningsformer og -metoder
- Øget guidning af deltagere
- Ikke for mange forskellige kørelærere til den samme deltager
- Behov for sprogundervisning
- Godkendelse af deltagere inden uddannelsens start
- Øget samarbejde med jobcentre
- Kvalitetsudvikling af arbejdsmarkedsuddannelsen gennem analyse af resultaterne i Viskvalitet.dk.

Politiet kan også bidrage til at øge beståelsesprocenterne. Herunder kommer forslag til forskellige mulige indsatser:

- Nedbringelse af ventetiderne på godkendelse af ansøgninger
- Nedbringelse af ventetiderne på teoriprøver og praktiske køreprøver
- Forbedrede muligheder for forudbestilling og afbestilling af teoriprøver og praktiske køreprøver
- Ændring af teoriprøverne så det fremgår, hvor mange rigtige svar der skal afkrydses
- Sproglig revision af teoriprøverne
- Afholdelse af digitale teoriprøver på alle prøvesteder – og evt. afholdelse af teoriprøver på flere sprog
- Forbedring af forholdene ved DVD-prøveafholdelsen, så længe disse eksisterer
- Dialog med de sagkyndige om beståelseskravene til den praktiske køreprøve

## Højteknologi skal løsne op for trafikken

Flere lyskryds i Aarhus skal selv kunne måle trafikken og skifte efter forholdene - og flere skilte skal kunne ændre budskab alt efter forholdene. Teknik- og Miljøforvaltningen i Aarhus kommer nu med plan for, hvordan højteknologi får flest muligt hurtigt frem i byen

Planen, der bygger på de løsninger, som findes i de såkaldte Intelligente Transport-Systemer (ITS), vil sætte Aarhus på det teknologiske landkort med nytænkende løsninger. Byrådet har bevilget i alt 34 millioner kroner over de næste fire år til projektet, som skal sikre, at byens brugere får endnu mere ud af byens veje og gader.

- Vi skal sikre, at Aarhus kan vokse og fortsat være attraktiv. Som alle andre succesfulde byer verden over må vi leve med trængsel i trafikken, men vi kan bruge teknologien til at få det maksimale ud af vores veje, give en bedre sikkerhed og trafikanterne en bedre oplevelse, siger rådmand Kristian Würtz.

ITS er et mix af alle de teknologiske redskaber, som kan tages i brug for at forbedre fremkommeligheden i en travl by. Det vil eksempelvis være en kombination af teknikken i bilerne, mobiltelefoner og lyssignaler.



Aarhus' nye ITS-plan indeholder dels et katalog over mulige ITS-løsninger og dels forslag til konkrete ITS-indsatser i byen. Der er store forventninger til, at ITS kan bidrage til fremkommeligheden i Aarhus, hvor befolkningen hvert år vokser med 4.000 nye indbyggere, antallet af biler vokser - og det giver udfordringer for trafikken.

Aarhus Kommune bruger i dag mange forskellige ITS løsninger til blandt andet at styre byens signalanlæg, anvendelse af dynamiske informationstavler og aktivt brug af rejse-tidsdata. Eksempelvis har rejsetidsdata gennem flere år været anvendt som grundlag for at forbedre rejsetiden på ringsystemerne i Aarhus.

- Byen vil gerne bruge ITS teknologien langt mere, end vi gør i dag, og med ITS-planen har vi et gennearbejdet grundlag med konkret udpegede lokaliteter, hvor der skal sættes ind. Disse lokaliteter er prioriteret, så de giver størst mulig trafikal gevinst nu. Målet er, at borgerne i Aarhus vil komme til at opleve kortere rejsetider, mindre kø og et højere serviceniveau i trafikken som gående, cyklist og bilist, siger rådmand Kristian Würtz.

Ud over de udvalgte konkrete indsatsområder vil Aarhus Kommune løbende prioritere nye lokaliteter ud fra trafikud-



viklingen. Aarhus forandrer sig løbende som mange andre byer, og derfor er det nødvendigt at holde fokus på, at både de nye og eksisterende løsninger løbende optimeres.

Aarhus Kommunes nye ITS-plan er blevet politisk behandlet af Magistraten og i Byrådet i Aarhus.

## Fakta om ITS:

- ITS er mere præcist den strømførende del af mobilitet - eksempelvis signalanlæg, Bluetooth, radar/og videodetektering
- ITS-teknologien udvikler sig hele tiden, og man kan med dagens ITS-løsninger forbedre udnyttelsen af vejinfrastrukturen og blandt andet reducere spildtid for trafikanter, som sidder i kø
- ITS-teknologi kan supplere traditionelle løsninger som anlæggelse og udvidelse af veje og herved øge fremkommeligheden på det eksisterende vejnet
- ITS er alle de systemer, der er baseret på informationsteknologi, som anvendes i køretøjer og i infrastrukturen med det formål at sikre en god mobilitet, fremkommelighed, trafikikkerhed, trafikantservice og en mere miljøvenlig transport

## ITS har stor indflydelse på områder som:

- Forbedret kapacitetsudnyttelse af eksisterende vejnet
- Forøget fremkommelighed
- Bedre information og serviceniveau til borgere og beslutningstagere
- Reduktion af miljøbelastningen
- Samfundsøkonomisk gevinst

## Midterrabbatten kan bruges til et tredje spor

Motorvej E45 fra Randers i nord og sydover til Vejle har pladsproblemer i myldretiderne. Flere politikere taler for at udvide motorvejen med et nyt spor i hver retning. Vejdirektoratet har set på mulighederne for at benytte nødsporet som et ekstra spor. I en analyse peger Vejdirektoratet på, at motorvejsstrækningen mellem Aarhus Syd og Skanderborg Syd kan udvides ind mod midten, da midterrabbatten på strækningen er meget bred

Vejdirektoratet peger i analysen på, at der for strækningen Aarhus Syd - Skanderborg Syd allerede foreligger et skitseprojekt for en permanent udbygning af motorvejen fra fire til seks spor, hvor udbygningen sker ind i midterrabbatten.

Projektet er ifølge Vejdirektoratet sammenlignet med andre udbygningsprojekter relativt billigt. Der skal eksempelvis ikke gennemføres ombygninger af bygværker på strækningen. Projektet giver også en permanent løsning af trængselsproblemerne på strækningen inden for en økonomisk ramme, der ikke adskiller sig uforholdsmæssigt fra udgifterne til kørsel i nødspor i myldretiden.

Interesserede kan læse rapporten om kørsel i nødspor **her**:

## Bus-leverandør skifter ud på direktør-posten

Her i foråret får EvoBus Danmark og Sverige ny administrerende direktør. Den nye mand på posten er Ergiz Esen, der kommer fra Mercedes-Benz i Tyrkiet. Her har han været hovedansvarlig for eftermarkedssegmentet for busser og lastbiler. Ergiz Esen afløser Martin Hink, som får hovedansvar som administrerende direktør for Mercedes-Benz' lastbiler i Danmark og Sverige

Ergiz Esen har omfattende viden om og erfaring fra bilbranchen og anden industri, især på det tyrkiske marked. Inden han tog skridtet til Daimler i 2002, arbejdede han med alt fra salg til projektledelse for virksomheder som for eksempel Fiat og Bosch. Hos Mercedes-Benz Tyrkiet har han haft en række lederjob med forskellige mål- og fokusområder inden for eksempelvis lastbilsalg samt brugtbils- og eftermarkedsområdet. Senest kommer han fra en stilling som hovedansvarlig for eftermarked til busser og lastbiler. Hans ansvarsområder lå inden for mærkerne Mercedes-Benz Lastbiler, Mercedes-Benz Busser og Setra. Han havde også personaleansvar for ca. 245 medarbejdere.



- Min forgænger Martin Hink gjorde et særdeles godt stykke arbejde for at øge EvoBus' markedsandel og stærke tilstedeværelse i Danmark og Sverige. For mig gælder det om at forædle hans arbejde og øge tempoet yderligere, frem for alt inden for området bytrafik. Jeg deler hans opfattelse af, at vores busser udfylder et tomrum på markedet med effektivitet, sikkerhed og økonomi som de vigtigste styrker. Det vil blive særligt tydeligt med lanceringen af Setras nyeste lavindstigningsbus, MultiClass S 418 LE Business, siger Ergiz Esen.

Ergiz Esen tiltræder officielt stillingen som administrerende direktør for EvoBus Danmark og Sverige 1. juni. Han vil arbejde fra de respektive landes hovedkontorer i Køge og Vetlanda. Ansvarsområdet spænder over Mercedes-Benz Busser, Setra, OMNIplus og BusStore i Danmark og Sverige.

---

## Direktør for lastbiler og busser er fyldt rundt

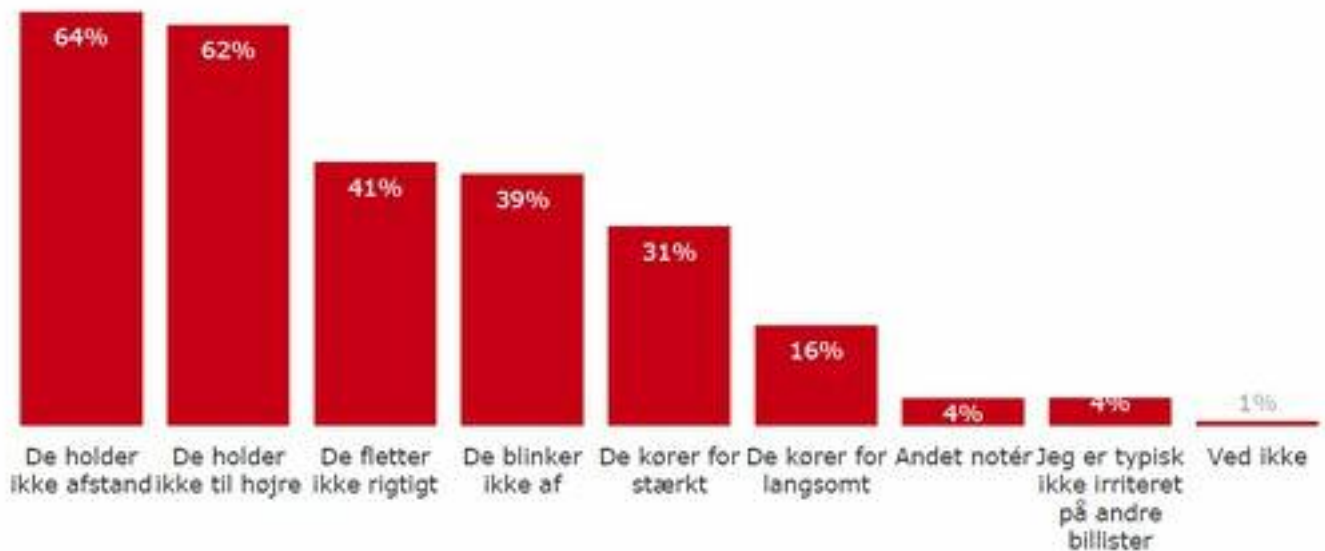
Janko van der Baan, der siden 2012 har været administrerende direktør i Scania Danmark A/S, fyldte 50 år 30. april

Janko van der Baan startede sin karriere hos Scania Holland i 1988, og hans karriere har siden bragt ham fra Holland via Iran og Sverige til Danmark. Her tiltrådte han 1. marts 2012 stillingen som administrerende direktør for Scania Danmark.

Som administrerende direktør for Scania Danmark A/S har Janko van der Baan eksempelvis været med til at køre "Ecolution by Scania-konceptet" ud på det danske marked med miljø som dagsorden samt introduktion af verdens første Euro 6-lastbil til gas-drift.

Privat bor Janko van der Baan med sin kone og en søn på 17 år i Hellerup. Han har desuden to ældre døtre på 22 og 25 år, som begge bor i Holland.

# Trafiksikkerhed



Hvad irriterer dig typisk mest ved andre trafikanter?

Budskab fra politi og Vejdirektoratet:

## Hold til højre og skab mere plads

Husker man at holde til højre efter en overhaling og samtidig holde sikker afstand til de andre trafikanter, skaber det bedre plads på vejene og større trafiksikkerhed for alle. I uge 22 sætter Vejdirektoratet og politiet fokus på at få trafikanterne til at holde til højre.

Det, der irriterer danskerne allermost i trafikken, er, når andre holder for lidt afstand eller ikke holder til højre. Det viser en undersøgelse, som Vejdirektoratet har fået udført i 2015.

- Bilister, der ikke holder til højre, sinker ofte trafikken for de bagvedkørende. I Vejdirektoratet arbejder vi for at skabe god fremkommelighed på vejene, og derfor er det vigtigt, at bilister trækker ind til højre, så snart der er plads efter en overhaling. Det giver en mere glidende trafik, større trafiksikkerhed og en bedre udnyttelse af vejen, siger Marianne Foldberg Steffensen, der er leder for trafiksikkerhedsafdelingen i Vejdirektoratet.

Politiet og Vejdirektoratet gennemfører i uge 22 en landsdækkende målrettet indsats mod bilister, der ikke holder til højre på vejene. Erik Terp Jensen, Centerchef i Rigspolitiets Nationale Færdselscenter, peger også på, at det er vigtigt for fremkommeligheden, at vi som bilister holder til højre.

- Derfor er det nødvendigt, at alle bilister er opmærksomme på overholdelse af denne grundlæggende bestemmelse i færdselsloven. Det sætter vi særlig fokus på med kampagnen i uge 22, siger han.

Bilister, der ikke overholder reglerne i færdselsloven, risikerer at blive vinket ind til siden af politiets patruljer og at skulle betale en bøde.

Vejdirektoratet har lavet en film, der fortæller, hvordan man som bilist placerer sig rigtigt på veje med flere vognbaner.

Videoen kan ses **her**:





Vejdirektoratet:

## Trafiktiltag kan skabe falsk tryghed

Der kan være forskel på om dét, der føles trygt for den enkelte, faktisk også er det mest sikre i trafikken. Det fremgår af et nyt hæfte om tryghed og sikkerhed i trafikken, som Vejdirektoratet har fået lavet. Hæftet er offentliggjort i forbindelse med Vejdirektoratets trafiksikkerhedskonference i Fredericia, hvor landets vigtigste aktører på trafiksikkerhedsområdet er samlet

- Når man er cyklist eller fodgænger, kan det føles mest trygt, hvis man har sit eget område at færdes på, men vi kan bare se, at det ikke altid er dét, der giver den mest trafiksikre løsning, siger Marianne Foldberg Steffensen, der er afdelingsleder i Vejdirektoratet.

For eksempel vil en rundkørsel med et blåmalet cykelareal ofte føles tryk for mange cyklister, fordi den signalerer et område, der er lavet særligt til cyklisterne. Men det er en falsk tryghed, hvis det betyder, at cyklisterne ikke orienterer

# Trafiksikkerhed

sig tilstrækkeligt i forhold til de øvrige trafikanter. Og det er der noget, der tyder på, at de ikke gør. Undersøgelser har vist, at cykelbaner og blå cykelarealer i rundkørsler forringer cyklisternes sikkerhed.

Omvendt kan det føles utrygt som cyklist at skulle flette sammen med biler i den højresvingende bane frem mod et kryds. Men faktisk viser erfaringer, at det er godt for trafiksikkerheden, fordi begge parter er mere opmærksomme på hinanden, og dermed opstår der færre ulykker. Afkortede cykelstier anslås at reducere antallet af ulykker med personskade for cyklister med 15 procent.

- Vi skal hele tiden italesætte, hvorfor vi indretter vejene, som vi gør, så falsk tryghed erstattes af trafiksikkerhed - både på vejen og i vores opfattelse af, hvad der er trygt. Kun på den måde kan vi vise trafikanterne, hvad der er mest sikkert, og samtidig minde dem om at de også har et ansvar for at færdes sikkert i trafikken, siger Marianne Foldberg Steffensen.

I det nye hæfte beskriver Vejdirektoratet forskellen på tryghed og sikkerhed:

Trafiksikkerhed er et udtryk for den sikkerhed, der er forbundet ved at bevæge sig på veje, fortove og cykelstier. Det opgøres og vurderes objektivt med udgangspunktet i antallet af dræbte og tilskadedekomne i trafikulykker

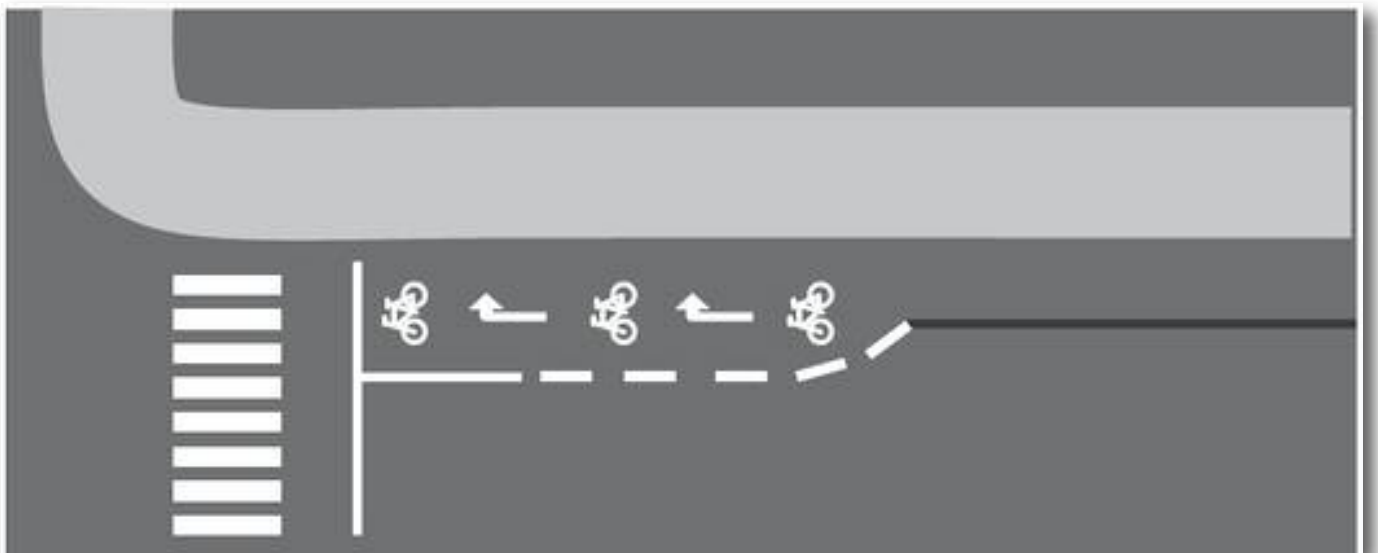
Tryghed i trafikken er en subjektiv følelse, der beskriver trafikanterens oplevelse af sikkerhed i trafikken. Den kan opleves forskelligt af børn og voksne, og den kan også opleves forskelligt af bilister i forhold til cyklister og fodgængere. Oplevelsen af tryghed kan påvirke trafikanterens valg af transportmiddel og ruter, og derfor er det et vigtigt element at inddrage, når man arbejder med gøre det nemt at sikkert at færdes på vejene.

En tredje faktor, der spiller ind i prioriteringen fra statens og kommuners side, er fremkommelighed, fordi trafikanterens oplevelse af fremkommelighed kan være meget afgørende for deres valg af transportmiddel, rute og adfærd i øvrigt.

- Trafikplanlæggere skal altså være opmærksomme på, hvordan sikkerhed, tryghed og fremkommelighed spiller sammen, for det er ikke altid muligt at få alle dele på en gang, fremhæver Marianne Foldberg Steffensen.

Vejdirektoratets nye hæfte giver inspiration til, hvordan man for eksempel kan planlægge nye cykelstier, fodgængerfelter og vejarealer, så der tages højde for, hvordan tryghed, trafiksikkerhed og fremkommelighed spiller sammen.

Det nye hæfte kan hentes **her**:



# Mange bilister er tilfredse med politiets fotovogne

Det skabte stor omtale, da politiet sidste år øgede antallet af fotovogne på vejene fra 25 til 100. De ekstra fotovogne skal sikre, at flere overholder fartgrænserne, da der er for høj fart involveret i cirka halvdelen af dødsulykkerne på vejene. En ny undersøgelse, som Epinion har lavet for Rådet for Sikker Trafik og Rigspolitiet, viser, at bilisternes holdning til fotovognene overvejende er positiv

I undersøgelsen siger 50 procent af de adspurgte, at det er positivt eller meget positivt, at politiet udfører fartkontrol med fotovogne, mens 20 procent mener, at det er negativt. De resterende 30 procent siger, at de hverken er positive eller negative. Undersøgelsen baserer sig på interview med 1.045 bilister.

Når man spørger, hvorfor bilisterne er positive overfor fotovognene, er de typiske svar, at kontrollen får flere til at sænke farten, og at det gavner trafiksikkerheden.



- Når flere overholder fartgrænserne, er det med til at sikre, at flere mennesker hver dag kan komme hjem til deres familier. Der er for høj fart involveret i alt for mange ulykker, og det er derfor, at vi gennemfører fartkontroller. Det er glædeligt, at mange bilister bakker op om det arbejde, siger Erik Terp Jensen, leder af Rigspolitiets Nationale Færdselscenter.

### Fotovogne påvirker bilisters fart

En tredjedel af de adspurgte bilister siger, at fotovognene har fået dem til at ændre adfærd i trafikken ved blandt andet at have mere fokus på, hvor hurtigt de kører. Blandt dem, der siger, at de ikke har sat farten ned, begrundes det med, at de i forvejen overholder hastighedsgrænserne.

- Der er en klar sammenhæng mellem farten på vejene og antallet af dræbte. Selv en lille hastighedsoverskridelse kan være afgørende for, om man når at bremse op, hvis der kommer en bil eller cykel ud fra en sidevej eller et barn pludselig løber over vejen. Undersøgelsen tyder på, at de nye fotovogne er med til at gøre vejene mere sikre i Danmark, siger Jesper Sølund, dokumentationschef i Rådet for Sikker Trafik.

### Målinger viser også lavere fart på vejene

Målinger fra Vejdirektoratet, der året rundt måler trafikanternes hastighed på vejene, viser, at flere har sat hastigheden ned, efter at politiet øgede antallet af fotovogne. Gennemsnitsfarten i 2015 lå lavere end året før, og også blandt dem, der kører allerstærkest, er farten faldet.



## Antal dræbte mennesker i trafikken på grund af for høj fart i perioden 2010 - 2014

- Nordjylland: 51.
- Østjylland: 64.
- Midt- og Vestjylland: 87.
- Sydøstjylland: 49.
- Syd- og Sønderjylland: 54.
- Fyn: 32.
- Sydsjælland og Lolland-Falster: 57.
- Midt- og Vestsjælland: 64.
- Københavns Vestegn: 19.
- København: 29.
- Nordsjælland: 39.
- Bornholm: 6.

I alt blev 551 mennesker dræbt i trafikken i perioden 2010 - 2014 på grund af for høj fart. (kilde: Vejdirektoratet)

## Fakta om hastighed og standselængde

Så mange meter skal man cirka bruge på at bremse helt op (reaktionstid + bremselængde):

- 50 km/t = 25 meter.
- 65 km/t = 36 meter
- 80 km/t = 50 meter.
- 95 km/t = 66 meter.

## 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

## Nummerplade-læsere skal afsløre kriminalitet - og øge færdselssikkerheden

Politiet tager automatiske nummerplade-læsere i brug som værktøj mod organiseret kriminalitet og til gavn for færdselssikkerheden. I første omgang vil tre politikredse samt Udlændingekontrolafdelingen i Padborg bruge automatiske nummerplade-læsere

Teknologien bag automatisk nummerpladegenkendelse - politiet forkorter det til ANPG - gør det muligt automatisk at kontrollere, om forbipasserende biler er opført i politiets registre. Det sker ved hjælp af særlige kameraer, der enten monteres på en patruljebil eller er fast monterede langs vejene.

- Vi har tidligere gennemført et testforløb, og det gav så gode resultater, at vi nu gør ordningen permanent. Det er en intelligent brug af ny teknologi, og hensynet til at beskytte borgerne mod overvågning tilgodeses gennem et klart regelsæt på området. Indtil nu har vores folk manuelt skulle slå nummerplader op i registrene. Nu gør nummerplade-læserne det for dem, men det er i virkeligheden det samme, der sker, siger politidirektør Svend Larsen fra Rigspolitiet.

Justitsministeriet har i en bekendtgørelse fastsat regler for, hvor længe politiet må opbevare oplysninger om de aflæste nummerplader. Det sikrer, at oplysningerne ikke gemmes længere, end der er brug for dem.

I første omgang vil det ud over Udlændingekontrolafdelingen i Padborg være Københavns Politi, Nordsjællands Politi og Københavns Vestegns Politi, der tager udstyret i brug. Efter sommerferien ventes landets øvrige politikredse at blive koblet på.

De faste nummerpladelæsere vil stå i de grænsenære områder og ved hovedfærdselsårenerne. De skal holde øje med biler, der sættes i forbindelse med eksempelvis omrejsende kriminelle på vej ind og ud af landet. Men de kan også bruges til at alarmere politiets nærmeste vagtcentral om biler, der søges i forbindelse med anden alvorlig kriminalitet.

- Det kommer til at styrke vores muligheder for på en intelligent måde at holde øje med, hvem der færdes i de grænsenære områder. Modtager vi gennem vores europæiske samarbejde oplysninger om en bil, der sættes i forbindelse med en stribe indbrud et sted i udlandet, vil vi kunne reagere, hvis den bevæger sig ind i Danmark, siger Svend Larsen.

De mobile nummerplade-læsere på patruljevognene vil samtidig også gøre det muligt at kontrollere om nummerplader er meldt stjålet, eller om bilisterne kører rundt i biler, hvor der ikke er betalt forsikring, eller hvor man ikke har været til syn.

Pengene til nummerplade-læserne kommer fra en særlig finanslovsbevilling. I alt vil 48 patruljevogne i alle landets politikredse blive udstyret med nummerplade-læsere. Samtidigt opsættes der 100 stationære læsere en række steder rundt om i landet.

Interesserede kan se svar på spørgsmål om ANPG på politiets hjemmeside - klik [her](#):

## Leasing-selskab i Nordjylland oplever vækst

Leasingmarkedet er i vækst, og det mærkes hos Spar Nord Leasing, der opruster medarbejderstaben med fire nye medarbejdere. Den udvidede stab skal styrke Spar Nord Leasings markedsposition, som er baseret på rådgivning og personlig dialog med virksomhedens kunder

Ifølge de seneste tal fra brancheforeningen Finans og Leasing havde det samlede leasingmarked i 2015 en vækst på 28 procent, og tallene fra 1. kvartal i år tyder på, at den positive udvikling fortsætter. I Spar Nord Leasing oplever man også fremgangen.

- Vi ser et stigende potentiale på leasingmarkedet, og derfor har vi valgt at mande op med tre nye kundechefer, som alle har solid erfaring fra leasingmarkedet, og som skal bidrage til at følge med efterspørgslen samt styrke vores position i markedet, siger direktør hos Spar Nord Leasing Jens Peter Madsen og fortsætter:

- Vi mærker især en øget efterspørgsel i de mindre og mellemstore virksomheder, som sætter stor pris på den personlige dialog og en høj grad af tilgængelighed.

Udover ansættelsen af de tre nye kundechefer Henrik Boesen, Michael Søe Nielsen og Peter Bertelsen har Spar Nord Leasing yderligere ansat en salgsassistent til at betjene både nye og eksisterende kunder.

### Personlig dialog og hurtige svar

For at imødekomme kundernes behov skal de tre nye kundechefer være med til at løfte den personlige dialog og rådgivning - blandt andet ved finansiering af nye investeringer:

- I Spar Nord Leasing er dialogen med kunden omdrejningspunktet. Det er her, vi når frem til en forståelse af kundens behov, ønsker og likviditetssituation, siger Jens Peter Madsen og tilføjer:

- De tre nye kundechefer, som alle er fælles om at have en bred erfaring med rådgivning af erhvervs-kunder, skal derfor primært bidrage til at styrke dette område og sikre, at vores kunder efterfølgende får hurtigt svar.

### Om Spar Nord Leasing og Spar Nord

- Spar Nord Leasing genopstod i 2014 efter tre års pause fra leasingmarkedet, da Spar Nord i 2011 som følge af forringede fundingforudsætninger valgte at sælge Finans Nord Easyfleet A/S til Jyske Finans A/S samt overdrage de fremadrettede aktiviteter i Finans Nord A/S. Spar Nord Leasing er siden slutningen af 2014 gået fra at beskæftige 16 til at beskæftige 22 medarbejdere, som dækker hele landet.
- Spar Nord Leasing fokuserer primært på erhvervsleasing inden for transport, landbrug, industri og entreprenørvirksomhed og henvender sig både til nuværende Spar Nord-kunder samt kunder, der alene ønsker at lave en leasingaftale
- Administrationen er beliggende i Aalborg og deler hovedsæde med Spar Nord på Skelagervej
- Spar Nord har knap 400.000 kunder, 1.550 medarbejdere og 70 lokale filialer over hele landet
- Spar Nord er blandt de største banker i Danmark
- Banken har gennem finanskrisen hvert år leveret trecifrede millionoverskud og leverede i 2015 et overskud før skat på 1.074 millioner kroner
- Spar Nord ejes af cirka 117.000 aktionærer





## Flere kørte over Øresundsbron i første kvartal

Trafikken på Øresundsbron steg med 4,1 procent i årets første kvartal. Det finansielle resultat før værdiregulering var 213 millioner kroner, hvilket er en forbedring med 6 millioner kroner sammenlignet med samme periode sidste år

Øresundsbro Konsortiet kan konstatere, at trafikken fortsætter med at stige på broen. Bustrafikken steg med 16,9 procent, og øvrig erhvervstrafik med 5,8 procent. At bustrafikken er steget så meget, kan hænge sammen med grænsekontrollen, som Sverige indførte 4. januar i år.

- Arbejdsgivere finder forskellige løsninger, som eksempelvis busser og lejebiler, som de kan tilbyde deres medarbejdere, der pendler fra Sverige. Vi ser også et øget antal taxarejser efter 4. januar, siger Caroline Ullman-Hammer, der er administrerende direktør for Øresundsbro Konsortiet.

### **Påskens faldt i marts og påvirkede fritidstrafikken**

Fritidstrafikken med BroPas steg med 12,8 procent sammenlignet med samme periode sidste år. En del af den stærke stigning hænger sammen med, at påskens i år faldt i første kvartal, til forskel fra sidste år, hvor den lå i andet kvartal.

# Faste forbindelser



- Mange kører over sundet i deres ferie. Vi har en fin fremgang med SmutTursrabatten, samt aktiviteter og tilbud i Club BroPas. Vi satser meget på fritidsmarkedet, og det giver resultater. Det er øget stabilt igennem flere år, siger Caroline Ullman-Hammer.

Påskens placering i første kvartal påvirkede også pendlertrafikken, eftersom færre pendlere rejser i helligdagene. Pendlertrafikken gik tilbage med 1,2 procent i perioden sammenlignet med sidste år. Lastbiltrafikken blev også påvirket af samme årsag.

Indtægter fra vejtrafik steg fra 245 millioner kroner til 263 millioner kroner i årets første kvartal. Det er en stigning med 18 millioner kroner sammenlignet med samme periode sidste år. Også her formodes påske-effekten at bidrage. Resultatet før renter blev 259 millioner kroner, hvilket er en forbedring på 11 millioner kroner.

Øresundsbro Konsortiets renteudgifter øgedes i perioden, fra 35 millioner kroner til 46 millioner kroner. Stigningen i forhold til sidste år skyldes ekstraordinært lave renteomkostninger i 1. kvartal 2015, forårsaget af meget lave inflationstal primo 2015.

Samlet set blev resultatet før værdiregulering et overskud på 213 millioner kroner, hvilket er en forbedring på 6 millioner kroner sammenlignet med samme periode sidste år.

# Uber betaler op til 650 millioner kroner efter forlig med chauffør-gruppe

Sidst i april indgik den taxi-lignende service-tjeneste Uber et forlig i en sag i Californien og en sag i Massachusetts. Sagerne var rejst af personer, der udfører persontransport i deres egne biler, hvor kunderne kommer via Uber's app. Med forliget er det stadig uafklaret, om Uber-chauffører er selvstændige erhvervsdrivende, som Uber mener, eller om de skal betragtes som ansatte

Advokat Shannon Liss-Riordan, der har forhandlet forliget med Uber på plads, oplyser, at risikoen for at tabe sagen ved en retssag i juni var for stor, selvom hun havde set frem til at få sagen for en dommer.

Hun peger også på, at debatten om, hvor vidt Uber-chauffører er selvstændige eller ansatte vil fortsætte.

Derudover fremhæver hun, at sagen og forliget er et klart signal til andre virksomheder, der spiller hurtigt og løst ved at klassificere deres arbejdsstyrke om selvstændige, der ikke nyder godt af love og regler om løn og andre rettigheder for ansatte.

Hun peger også på, at andre selskaber har set problemstillingen og har valgt at gå andre veje og klassificeret deres arbejdsstyrke som ansatte med alt, hvad der følger med af medarbejderbeskyttelse og -rettigheder.

Forliget betyder, at Uber betaler op mod 84 millioner dollar nu og yderligere 16 millioner dollar i tilfælde af en yderligere stigning i værdien af Uber - i alt op mod 650 millioner kroner.

Pengene fra Uber vil blive fordelt til chaufførerne ud fra, hvor mange kilometer, de har kørt. De Uber-chauffører, der har kørt længst - over 25.000 miles (cirka 40.000 km) - vil modtage en efterbetaling på 8.000 dollar (Cirka 52.000 kroner).

## Kørselstjeneste trækker sig ud af Sverige

Det amerikanske selskab, Uber, der via en app til smarte telefoner koordinerer persontransport, hvor bilister i deres egne biler kører andre mennesker fra A til B mod betaling, trækker sig ud af Sverige. Beslutningen om at forlade Sverige er truffet på baggrund af en række domme ved svenske domstole, der går Uber's setup imod ved at have dømt bilisterne for at have udført persontransport i strid mod den svenske lovgivning

Den svenske avis Dagens Nyheter skriver, at Uber nedlægger sin tjeneste Uberpop efter afgørelserne ved de svenske domstole.

Ifølge avisen er Uber dog parat til at vende tilbage til Sverige, hvis politikerne i den svenske rigsdag ændre lovgivningen, så deltagerne i Uber's setup kan køre inden for lovgivningens rammer.

Uber kørte i efteråret 2014 ind i Sverige med sit setup, hvor almindelige mennesker uden offentlig godkendelse og



# Taxi-kørsel

uddannelse til erhvervmæssig persontransport kører andre mennesker fra sted til sted i deres egen bil mod betaling. Kontakten mellem parterne - og betalingen - sker via Uber's app - og Uber beregner sig et gebyr på 20 procent.

Over for Dagens Nyheter peger Uber på, at dommene er afsagt mod de enkelte personer, der har udført persontransport ved hjælp af Uber's app - ikke mod Uber selv.

Uber forsvarer sit setup ved at mene, at reglerne for erhvervmæssig persontransport er uklare. Dagens Nyheter skriver, at 27 dommere er kommet frem til det samme resultat - at Uber-chaufførerne har udført erhvervmæssig persontransport i strid mod lovgivningen.

## Efter forlig i to amerikanske stater: Uber ændrer betingelser for deres "chauffører"

Efter et forlig, som kørselstjenesten Uber indgik sidst i april med en advokat, der repræsenterede Uber-chauffører i Californien og Massachusetts, har den omdiskuterede kørselstjeneste ændret i sine betingelser. Blandt andet må Uber-chauffører skilte med, at de gerne modtager drikkepenge fra de personer, der transporterer, da Uber har indvilliget i tydeligt at gøre kunderne opmærksom på, at drikkepenge ikke er inkluderet i prisen. Derudover har Uber indvilliget i at acceptere, at Uber-chaufførerne organiserer sig og forhandle med de repræsentanter, de måtte vælger

Sagen handlede grundlæggende om, at Uber-chauffører i de to stater mente, at Uber handlede i strid med reglerne, når selskabet klassificerede dem som selvstændige. Det spørgsmål er stadig uafklaret, da parterne blev enige om forliget, der inklusiv de to nævnte punkter indeholder følgende:

- Uber vil ikke længere kunne deaktivere chauffører, som det passer selskabet. Chauffører må kun deaktiveres (slettes) med en passende forklaring. Chauffører vil i de fleste tilfælde få advarsler fra Uber med mulighed for at rette op på eventuelle punkter, inden de bliver slettet
- Chauffører vil ikke længere umiddelbart blive slettet, hvis de bliver bedømt lavt - low acceptance rate

Uber vil etablere appel-paneler bestående af chauffører, der bliver bedømt højt af kunderne. Chauffører, der mener, at de er blevet slettet uden grund, kan indbringe deres sager for panelerne.

Chauffører, der er ikke er tilfredse med panelernes afgørelser, kan bringe deres sag videre til en neutral mægler, som vil afgøre sagen på Uber's regning.

Uber vil skabe en intern proces for diskussion om afregning af Uber-chaufførerne.

Uber vil støtte og anerkende dannelsen af en organisation for chaufførerne (Driver Association), hvor Uber-chaufførerne har valgt ledelsen. Organisationen vil kunne bringe sager fra Uber-chauffører til Uber's ledelse, som kvartalsvis vil debatere sagerne i god stemning med det mål at finde løsninger.

Uber vil tydeligt gøre opmærksom på, at drikkepenge ikke er indregnet i prisen - og at drikkepenge vil blive værdsat. Det sidste må Uber-chaufførerne så skilte med i deres biler.

Interesserede kan læse advokatens informationer om forliget **her**:

# Taxi-kørsel

## Dom over Uber-chauffører glæder dansk fagforbund

Formanden for 3F's Transportgruppe, Jan Villadsen, er glad for meldingen om, at den amerikanske kørselstjeneste Uber trækker sig ud af Sverige efter en række afgørelser ved svenske domstole

- Uber har overtrådt alle regler. Når de svenske myndigheder så håndhæver love og regler, er Uber ikke længere interesseret. Jeg håber, at den form for uregulerede arbejdsforhold og sort kørsel hurtigst muligt stopper i Danmark også, siger Jan Villadsen til Fagbladet 3F.

Ifølge Fagbladet er Uber i konflikt med loven i 72 lande, byer og delstater verden. Det har hidtil resulteret i 41 kørselsforbud, 13 store bødesager og 18 retssager.

Domstole i Finland og Norge har også dømt deltagere i Uber's setup for ulovlig piratkørsel.

I Danmark falder en første afgørelse 17. juni i en række sager om ulovlig persontransport udført af almindelige mennesker, som mod betaling og i egne biler har transporteret andre mennesker fra A til B ved at tilbyde kørsel via Uber's app.

## 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

# Ny strategi sikrer taxi-selskab stor vognfremgang

Selvom taxibranchen er udfordret af nye deletjenester, ser Københavns ældste taxiselskab Taxa 4x35's nye strategi ud til at være kommet godt fra start. Det seneste år har selskabet hentet 41 vogne fra konkurrerende selskaber og råder nu over knap 40 procent af hovedstadens taxi'er. De flere vogne skal sikre endnu kortere ventetid på den bestilte taxi

Taxa 4x35, der er Danmarks største taxi-selskab, havde sidste år sin forretningsstrategi til et serviceeftersyn på grund af en række nye udfordringer i branchen i kampen om kunderne. Med en nye strategi var målsætningen blandt andet at tiltrække flere vogne, så servicen og fremkørselstiden blev forbedret.

- Vi har startet vores nye forretningsrejse i 2016 på bedste vis. Sammenlignet med tallene fra 2014 har vi oplevet mere end en firedobling i antallet af nye vogne, og et stort fald i vogne, som er skiftet væk fra os. Så vi har taget et stort skridt i den rigtige retning mod at blive det mest attraktive selskab på det danske marked, siger administrerende direktør for Taxa 4x35 Peter Bjerregaard.

Taxa 4x35 tilskriver tilgangen af nye vogne fra konkurrerende selskaber, at vognmændene har fået øjnene op for selskabets mange nye tiltag, eksempelvis en prisnedsættelse på vognmændenes pladsleje på 15,9 procent samt mulighed for tilkøb af ekstra services, som for eksempel dækker over vognreparationer, certificerede chaufførkurser, lokalt kundecenter samt adgang til over 3.000 erhvervskunder.

### Nye tiltag skal sikre flere vogne og vækst

Med den nye strategi kommet godt fra land, er Peter Bjerregaard sikker på, at Taxa 4x35 er rustet til at tage kampen op på fremtidens marked og tiltrække endnu flere vogne, hvor samkørsel og deleøkonomi er på alles læber.

- Vi har de seneste tre år oplevet stigende vækst gennem tiltag, som reducerer omkostningerne for vores vognmænd, og samtidig har vi investeret massivt i de digitale bestillingsplatforme, såsom kreditkortbetaling på Taxa App. Det tror jeg, at vognmændene kan se fordele i. Men taxibranchen står overfor store udfordringer, og vi kan derfor ikke hvile på laurbærerne. Vi skal hele tiden tænke i nye tiltag, som servicerer vores kunder bedst muligt, siger Peter Bjerregaard.

Taxa 4x35 fremviste senest et driftsresultat på 2,3 millioner kroner for 2015.

### Om Taxa 4x35

Taxa 4x35 er i kraftig vækst og er det største taxiselskab i Hovedstaden med over 3.000 erhvervskunder og med knap 450.000 kørte ture om måneden. Selskabet har fokus på nye teknologier og er ved at forny taxibranchen med nye koncepter til gavn for kunder, chauffører og vognmænd.



Efter politisk aftale:

## Staten vil i langt højere grad styre

# Hovedstadens letbaneprojekt langs Ring 3

Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt (V) oplyser, at der er indgået en aftale med forligspartierne bag letbaneprojektet langs Hovedstadens Ring 3. Aftalen lægger op til, at staten får mere hånd i hanke med styringen af letbaneselskabet i hovedstadsområdet - både ledelsesmæssigt og økonomisk

Aftalen er kommet i stand, efter at Rigsrevisionen og statsrevisorerne for nylig afgav alvorlig kritik af den måde, letbanen i Aarhus var blevet styret på. Letbanen i Ring 3 har en parallel styringsmodel, og derfor var det vigtigt for ministeren at få ændret modellen, så man ikke gentog fejltagelser fra letbanen i Aarhus i hovedstadens letbaneprojekt.

- Efter at Rigsrevisionen og statsrevisorerne afgav så alvorlig kritik af styringen af letbane-projektet i Aarhus - et projekt, der endte med en budgetoverskridelse på 700 millioner kroner - stod det klart for mig, at vi blev nødt til at lave om på tingene i København, siger Hans Christian Schmidt.

Rigsrevisionen og statsrevisorerne kritiserede især, at staten deltog i anlægget af Aarhus Letbane uden at sikre sig, at anlægsprojektet blev drevet efter tilstrækkeligt professionelle principper for budgettering og projektstyring. Derfor har ministeren været optaget af at sørge for, at staten fik mere hånd i hanke med styringen af letbaneselskabet i Ring 3 samt at ændre de budgetteringsprincipper, som letbaneprojektet drives efter.

Som følge af den politiske aftale vil staten få et flertal i letbaneselskabets bestyrelse, og der stilles krav om, at kommunerne og regionen - der er de andre parter i letbaneselskabet - skal afsætte de fulde reserver på 30 procent af budgettet og ikke kun 15 procent som i dag.

Derudover har ministeren og forligspartierne også aftalt, at der i statsligt regi skal laves en granskning af hele projektet.

- Vi har nu indgået en aftale, der skal sikre, at vi fra statens side får langt større styring med letbaneselskabet, samt at det kommer til at køre efter nogle mere ansvarlige budgetmæssige principper, og det er jeg naturligvis yderst tilfreds med. Jeg er også glad for, at vi får lavet et uafhængigt kvalitetstjek af projektet, så vi kan være sikre på, at der ikke lurer nogen skjulte overraskelser, siger transport- og bygningsministeren.

### Fakta om aftalen:

Ministeren og forligspartierne har aftalt disse ændringer i styringen af letbaneselskabet i Ring 3:

- Bestyrelsens sammensætning ændres til at bestå af 5 statslige, 2 kommunale og 2 regionale repræsentanter.
- Før udbuddet sættes i gang, gennemføres i statsligt regi en granskning af projektet med udgangspunkt i Ny anlægsbudgettering for statslige anlægsprojekter. Granskningen forventes afsluttet i august, så Hovedstadens Letbane I/S kan sætte udbudsprocessen i gang umiddelbart herefter. Granskningen ventes efter Hovedstadens Letbane I/S' vurdering ikke at have væsentlig betydning for projektets samlede tidsplan
- De 11 kommuner og Region Hovedstaden afsætter under et på linje med staten fulde korrektionsreserver (30 procent) af basisoverslaget. Kommunernes og regionens reserver øges hermed med 379,3 millioner kroner (2013-pl) til i alt 615,3 millioner kroner

Interesserede kan læse mere om Rigsrevisionens og statsrevisorerens kritik her:

Aftalen giver ministeren mandat til på statens vegne at forhandle en fornyet aftale med repræsentanter for kommunerne og Region Hovedstaden om rammerne for projektet. Partierne bag aftalen er enige om, at afslutte behandlingen af anlægsloven i indeværende samling med de ændringer der følger af aftalen.

- Jeg ser frem til dialogen med de øvrige ejere af projektet og vil indkalde til et møde om sagen snarest muligt, så vi kan komme videre, siger transport- og bygningsministeren.



## Danmarks første letbanetog er på testskinnerne

Det første af i alt 26 letbanetog til Aarhus Letbane er færdigproduceret på fabrikken i Tyskland. På fabrikken i Berlin er man ved at bygge de tre første letbanetog af i alt 26. Det første togsæt af typen Variobahn er stort set færdigt og er ved at gennemgå de afsluttende testkørsler på Stadlers testanlæg i Velten lidt uden for Berlin

Aarhus Letbane's direktør, Claus Rehfeld Moshøj, har oplevet letbanetoget og er en glad mand efter den første testtur.

- Det er et rigtigt fint tog, vi har fået lavet. Det er blevet lige så godt, som vi havde håbet og jeg håber, at aarhusianerne bliver lige så glade for det, som vi er.

Stadler fremstiller 14 Variobahn-letbanetog på firmaets fabrik i Pankow i den nordlige del af Berlin. Med en længde på 32 meter er Variobahn det mindre af to typer letbanetog, som Aarhus Letbane har bestilt. Variobahn skal især



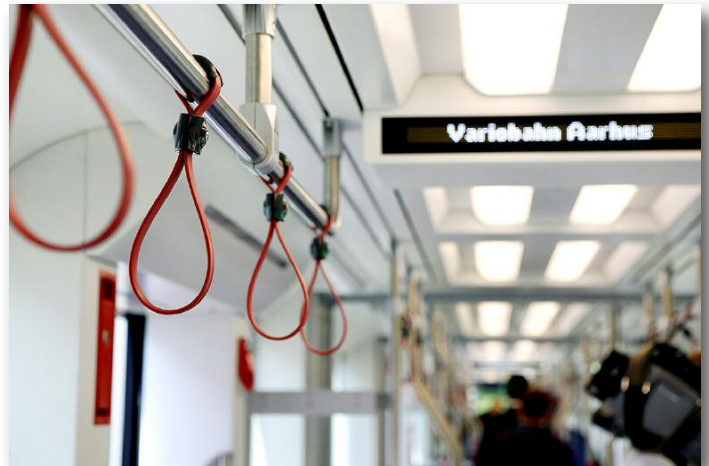
# Letbaner

køre i det centrale Aarhus og til Odder og er derfor udstyret med i alt seks dobbeltdøre og to enkeltdøre, så passagererne hurtigt og nemt kan komme ind og ud.

Udover Variobahn får Aarhus Letbane 12 letbanetog af typen Tango. Med en længde på 39 meter, flere siddepladser og en affjedring, der giver høj komfort og tillader en topfart på 100 km/t, skal Tango især betjene strækningen til Grenaa. Tango fremstilles på Stadlers fabrik i den schweiziske by Altenrhein.

## Teknikken er prøvet før

Begge togtyper er 'hyldevarer', der i dag er i drift i en række europæiske byer. Målet har været at få den bedste og mest pålidelige kvalitet. I konstruktionen er der blandt andet taget højde for det fugtige, østjyske klima med ekstra korrosionsbeskyttelse og kraftige klimaanlæg, der kan holde de store ruder frie for dug. Sæder med god polstring og betræk i uld sørger også for høj komfort på rejsen.



Letbanetogene kører på strøm og vil således både reducere CO2-udslip og støj markant sammenlignet med diesel-drevne busser og nærbanetog. Én moderne 2 MW vindmølle er nok til at drive hele letbanesystemet i Aarhus. Sammenlignet med de nuværende nærbanetog til Odder og Grenaa vil letbanetogene støje 12 dB mindre, hvilket svarer til en halvering af støjen.

De første, færdigproducerede letbanetog ventes at komme til Aarhus efter sommerferien.





## Kalundborg Havn har vind i krydstogtsejlene

Seks krydstogtskibe ligger klar til at anløbe Kalundborg Havn i 2017. Efter et par slanke år er der nu igen sul på krydstogt-aktiviteterne i Kalundborg Havn. Endnu et skib har netop meldt sin ankomst i den vestsjællandske industrihavn, og dermed er seks krydstogtanløb skrevet ind i næste års kalender. Det er ifølge Kalundborg Havn et pænt tal for en dansk provinshavn

Ifølge cruisemanager i Kalundborg Havn, Liselotte Rørup, ligger der en benhård og årelang indsats til grund for havnens fremgang.

- Vi arbejder kontinuerligt og målrettet med at forbedre vores oplevelsesprodukt og øge antallet af krydstogtgæster. Et væsentlig punkt i vores 2015-2020 strategi er at skruer op for profileringen af havnen som en attraktiv og professionel servicepartner for krydstogtsrederierne. Og indsatsen har effekt, siger hun.

Konkurrencen om rederiernes gunst er hård, og i kampen om flere krydstogtgæster har Kalundborg Havn blandt andet indgået et samarbejde med VisitVestsjælland, ligesom Liselotte Rørup i marts var på charmetur i Florida for at promovere Kalundborg for nogle af verdens største rederier.

Og Kalundborg Havn har argumenterne på plads for at lægge til kaj i den vestsjællandske havn. Foruden gunstige havnefaciliteter og Sjællands dybeste vand, nævner Liselotte Rørup blandt andet den særligt gæsteoplevelse og den centrale beliggenhed.

- Kalundborg er smuk natur, frisk luft og autentiske gæsteoplevelser. Vi kan tilbyde gæsterne en helt unik oplevelse i forhold til den, de får i hovedstæderne og på de traditionelle krydstogtdestinationer, og så ligger vi ganske centralt i forhold til blandt andet vikingoplevelser på Sjælland og kun en god times kørsel fra København og Odense, siger hun.

Kalundborg Havn har lang erfaring som krydstogtdestination og har fra begyndelsen i 2005 og til 2014 haft 60.334 krydstogtgæster over landgangsbroen.

Med sit dybe vand og den lange kaj har Kalundborg Havn gunstige krydstogtfaciliteter. I 2017 venter seks krydstogtanløb - flere af dem fra Thomson Cruises, som her ses i Kalundborg Havn.





## Scandlines' nye hybridfærge er blevet døbt - og sejler mellem Gedser og Rostock

Mandag 23. maj blev den første af Scandlines' to nye passagerfærger indsat på ruten Gedser-Rostock. Tidligere på måneden blev M/F Berlin døbt ved en ceremoni i Rostock, hvor 150 særligt inviterede gæster fik en festlig dag med udsigt til indsejlingen ved Warnemünde om bord på den nye hybridfærge, der i øjeblikket ligger i sit nye leje i Rostock

- Det har været ventetiden værd, og det glæder mig, at Scandlines beholdt nerverne i ro på trods af forhistorien om M/F Berlin og søsterskibet, sagde Ines Rehberg, skibets gudmor under ceremonien.

- Det betyder, at vi i dag endelig kan se det flotte arbejde og de store fremskridt, der er gjort, sagde hun videre.

Ines Rehberg er gift med Eckhardt Rehberg, der er forbundsdagsmedlem for det tyske regeringsparti CDU. På opfordring fra gudmoderen overrakte Scandlines en donation på 2,500 euro til Hanse-Tour-Sonnenschein, der er en støtteforening, som hjælper kræftramte børn.

Under overværelse af politikere, journalister, samarbejdspartnere og andre interessenter fik færgen navnet M/F Berlin, der markerer Scandlines' strategiske fokus og en tro på fremtiden for færgedriften mellem Danmark og Tyskland og understreger samtidig den korte, direkte forbindelse mellem de to landes hovedstæder.

- Der har ganske vist været nogle bump på vejen, sagde Søren Poulsgaard Jensen, der er administrerende direktør hos Scandlines.

- Men jeg er meget stolt over det endelige resultat, vi kan præsentere i dag på vores ældste færgerute med en hi-





*Steve Ridgway, Scandlines' bestyrelsesformand, glædede over den nye færge til en pris af 1 milliard kroner.*

storie, der går mere end 100 år tilbage i tiden. Scandlines kan nu introducere en top moderne passager- og fragtfærge, der dermed indgår i verdens største flåde af hybridfærger. Som man siger, gode ting kommer til dem, der venter, fortsatte han.

## Hybridfærgerne kom i drift efter syv års byggeri

I november 2009 meddelte rederiet Scandlines, at det var klar til at skrive kontrakt med et tysk værft om at bygge to nye færger til ruten Gedser-Rostock. Den gang var planen, at de to nye færger skulle indsættes før sommersæsonen 2014. Siden er der strømmet meget vand gennem Østersøen. Fire år senere end planlagt sejler den første af de to færger, der har overlevet en værft-konkurs og gennemlevet en omfattende ombygning, med passagerer og biler fra Rostock til Gedser

Den nye færge »Berlin«, der i sin endelige udformning er blevet til en hybridfærge, har alle nødvendige certifikater til at kunne sejle i ordinær rutefart på ruten Gedser-Rostock.

- Projektet har været forbundet med adskillige udfordringer, men når jeg i dag går rundt på færgen, er jeg glad for, at vi stod fast på vores beslutning, siger Søren Poulsgaard Jensen, der er administrerende direktør i Scandlines.

»Berlin« er den første af to nye hybridfærger til ruten Gedser-Rostock. Færgen erstatter færgen »Prins Joachim«, der i næste uge overgår til European Seaways, som har købt skibet til videre drift i Grækenland.

Scandlines forventer, at Søsterfærgerne »Copenhagen« kan indsættes til efteråret, hvor den overtager færgen Kronprins Frederiks plads i sejlplanen. Scandlines har besluttet at beholde færgen Kronprins Frederik og benytte den som afløserfærge på både Gedser-Rostock og Rødby-Puttgarden. Med en ekstra færge, der kan indsættes på begge ruter, sikrer rederiet såvel den samlede kapacitet som stabiliteten i sejlplanerne.

De nye færger repræsenterer en investering på over 1 milliard danske kroner per skib og skal sammen med udvidelse af havneanlæg og Scandlines' BorderShop i Rostock fuldende rederiets strategiske fokus på at udbygge den centrale og østeuropæiske transportkorridor mellem Skandinavien og det europæiske fastland.



# Flydende forbindelser



## Øresundsfærger skifter til mere miljørigtig drift

HH Ferries Group, som ejer færgeruten mellem Helsingør og Helsingborg, der markedsføres under Scandlines Helsingør-Helsingborg, har besluttet at ombygge de to færger Tycho Brahe og Aurora til batteridrift som led i virksomhedens miljøstrategi

Inden udgangen af 2017 vil der blive installeret batterier til fremdrift på de to færger, hvilket vil gavne miljøet i Øresund og det omkringliggende område.

HH Ferries har siden 2007 levet op til de emissionsregler, som blev indført i 2015. Omlægningen fra nuværende die-

# Flydende forbindelser

seldrift til kommende el-drift er endnu et skridt i retning af en grønnere færgefart, og tiltaget vil nedbringe den samlede emission med over 50 procent til gavn for miljøet i regionen.

- Som leverandør af væsentlig regional transportinfrastruktur leder vi altid efter nye måder at reducere vores miljøpåvirkning. Aurora og Tycho Brahe sejler døgnet rundt, så denne investering vil have en væsentlig positiv effekt, siger administrerende direktør i HH Ferries, Henrik Rørbæk.

Rederiet er blandt de første i verden, der overgår til ren batteridrift med så store færges, som anvendes på en højintensiv rute som Helsingør-Helsingborg.

## Nybyggede ladestationer skal levere strømmen

Efter omlægningen vil færgernes havneophold og overfartstid være uforandret i forhold til i dag. Skibene oplades ved hvert havneophold med el fra nybyggede ladestationer. Ombygningen er den største enkeltstående projektinvestering i virksomhedens historie og forventes at udgøre knap 300 millioner svenske kroner.

INEA, som er EU's forvaltningsorgan for innovation og netværk, har valgt at støtte projektet med ca. 120 millioner kroner. Tilskuddet fra EU har været en afgørende forudsætning for beslutningen om at investere i ombygningen og den nye teknologi.

- Vi er glade for og stolte over opbakningen og tilskuddet fra INEA. Investeringen vil være til glæde for det lokale miljø og forhåbentlig styrke integrationsindsatsen i Øresundsregionen, og vores rejsende vil opleve den samme regularitet som hidtil i kombination med renere luft og mindre støj, siger Henrik Rørbæk.

HH Ferries vil vurdere erfaringerne fra etablering af batteridrift på de første to færges og derefter tage stilling til, om og hvordan rederiets øvrige skibe kan indpasses i den grønne profil på ruten.

Hele processen med konvertering af de to skibe til batteridrift vil kunne følges på HH Ferries' hjemmeside og i de kvartalsrapporter, som rederiet udsender. De første ændringer af skibene bliver foretaget i efteråret 2016, og selve installationen af batterier finder sted i 2017. Ombygningsprojektet gennemføres i samarbejde med ABB Marine and Ports, Finland, Forsyning Helsingør og Öresundskraft.

## Om Scandlines Helsingør-Helsingborg

- Scandlines Helsingør-Helsingborg er en færgerute, som med afgang hvert kvarter transporterer op til 50.000 passagerer og 9.000 biler over Øresund dagligt. De moderne færges på ruten tilbyder rejsende en kort overfartstid på 20 minutter med mulighed for at shoppe eller at nyde et udvalg af mad og drikke
- I 2015 transporterede Scandlines Helsingør-Helsingborg 7,4 millioner passagerer, 1,4 millioner personbiler, 390.000 lastbiler og 20.000 busser. Det svarer til omtrent 20 procent af de køretøjer, der krydsede Øresund
- Overfarten, der drives af 750 medarbejdere, bidrager derudover til at skabe omkring 2.000 afledte job i regionen

# Færger bliver mindre miljøbelastende

Både HH Ferries og Scandlines har inden for en uge taget skridt i retning af en mindre miljøbelastende færgefart i Danmark. Danmarks Rederiforening peger på, at de to rederier er eksempler på, at søfarten tager et ansvar for at håndtere de samfundsmæssige udfordringer på klima- og miljøområdet. I dag er hybridfærger og færger, der sejler på flydende naturgas, en del af landskabet - og udviklingen intensiveres yderligere på et par af de store ruter mellem Danmark og udlandet - Sverige og Tyskland

Mandag 9. maj meldte HH Ferries ud, at rederiets to færger »Tycho Brahe« og »Aurora« skal gå over til batteridrift på overfarten Helsingør-Helsingborg. Ugen før blev Scandlines nye hybridfærge »M/F Berlin« døbt ved en ceremoni i Rostock, og der mangler kun finpudsning, før den bliver sat ind på ruten mellem Gedser og Rostock.

- Det her er solide skridt mod grøn færgefart i Danmark. Nu er det en af de store ruter, som bliver batteridrevet og for bare en uge siden, navngav Scandlines sin kommende færge til Gedser-Rostock, som er på såkaldt hybrid-drift. Begge dele er væsentlige skridt i en grøn retning, siger Jakob Ullegård, der er direktør i Danmarks Rederiforening.

Til efteråret indsætter Scandlines søsterfærgeren M/F Copenhagen, der ligeledes er en hybridfærge og repræsenterer en investering på endnu en milliard kroner.

HH Ferries har en strategi om at være på forkant i forhold til emissionsreduktion og har siden 2007 efterlevet de krav, som først blev indført i 2015. Installation af batterier er en videreudvikling af denne strategi. Den samlede investering for HH Ferries' ombygning af de to færger er på 300 millioner svenske kroner. Færgernes havneophold og overfartstid vil være uforandret, når skibene inden udgangen af 2017 oplades ved hvert havneophold med el fra nybyggede ladestationer på begge sider af sundet.

Der er tale om store investeringer og dermed også store fremskridt. Fælles for både Scandlines' hybrid-færger og HH Ferries' elektrificering er, at udviklingen er sat i gang med støtte fra EU-midler, da det endnu ikke er rentabelt på rene markedsvilkår. Det ændrer dog ikke på, at denne type projekter skubber på en mærkbar, grøn omstilling inden for færgefarten.

- Færgerne er en afgørende del af vores infrastruktur. Og det er klart, at hvis man kan slukke for motoren på mange hundrede biler, alt imens du sejler på strøm, som i stigende grad kommer fra især vindmøller, så er det ægte grøn omstilling. Jeg er glad for, at færgefarten på den måde kan bidrage til den samfundsmæssige udfordring, siger Jakob Ullegård fra Danmarks Rederiforening.





# Mols-Linien skal have færgetrafikken til og fra Bornholm

Transport- og Bygningsministeriet har efter et udbud besluttet at give Mols-Linien A/S kontrakten om færgebetjeningen af Bornholm. Kontrakten gælder fra 1. september 2018 til 1. september 2028 med mulighed for forlængelse i op til to år

Kontrakten om færgebetjeningen af Bornholm blev udbudt i henhold til færgeforliget af 11. december 2014, der blev indgået af et bredt politisk flertal bestående af den daværende SR-Regering, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti. I henhold til færgeforliget skulle kontrakten tildeles den tilbudsgiver, der tilbød den største billetprisreduktion.

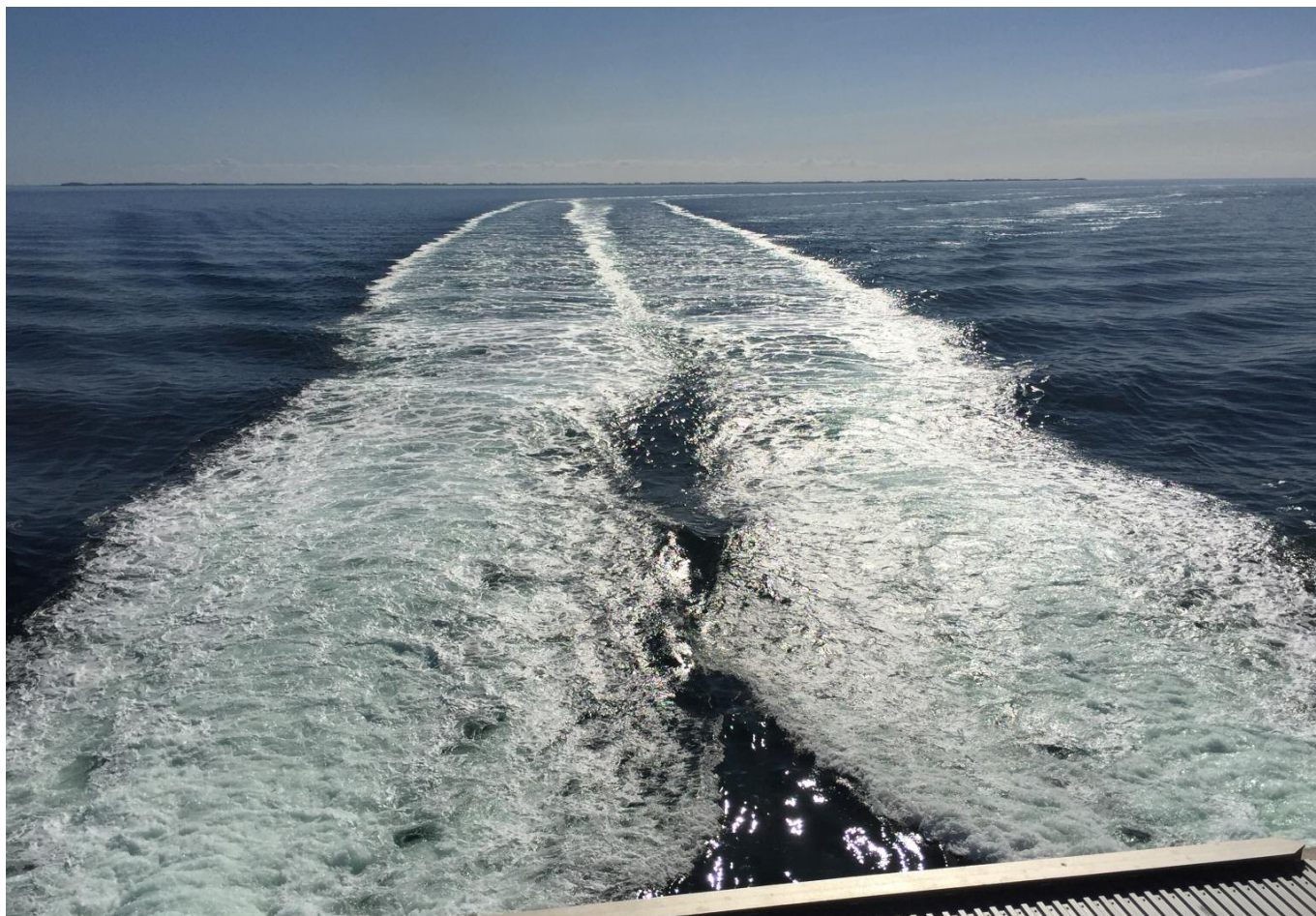
Mols-Linien A/S tilbød en billetprisreduktion på 51,15 procent, mens rederiet Færgen, som i dag sejler til og fra Bornholm, tilbød en prisreduktion på 44,15 procent.

Ministeriet modtog i forbindelse med udbuddet to tilbud, der levede op til betingelserne. Tildelingen af kontrakten er i henhold til udbudsbetingelserne og færgeforliget sket til den tilbudsgiver, som har tilbudt den største reduktion i de maksimale gennemsnitspriser for de mest almindelige passagerbilletter, der er nærmere specificeret i færgeforliget af 11. december 2014 og i den udbudte kontrakt. Tildelingen skete med forbehold for godkendelse af det tilhørende aktstykke i Folketingets Finansudvalg.



### Fakta om udbud og færgeforlig

- I henhold til færgeloven skal færgebetjeningen af Bornholm udbydes
- Udbuddet skal ske i overensstemmelse med danske og EU-retlige udbudsregler
- Udbudsbetingelserne er fastsat i færgeforliget af 11. december 2014 mellem den daværende regering (Socialdemokraterne og Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti. Dertil kommer forligskredsens tillægsaftale af 26. maj 2015 vedrørende erstatningsfærgen
- I færgeforliget af 11. december 2014 fremgår det, at vinderen af udbuddet er den byder, som kan tilbyde den laveste gennemsnitlige billetpris på de udvalgte billettyper og i øvrigt opfylde udbudsbetingelserne
- Udbudsbetingelserne og tildelingskriteriet ligger dermed fast. Det er i henhold til udbudsreglerne ikke muligt at inddrage andre forhold, når kontrakten skal tildeles
- Ved udbud af en ydelse som denne færgekонтракт skal der fra meddelelse af tildelingsbeslutning gå 10 kalenderdage, inden kontrakten kan underskrives, en såkaldt standstill-periode



## Mols-Linien vil indsætte to hurtigfærger mellem Bornholm og Ystad

Fra 1. september 2018 - det er om to år og knap fire måneder - er det Mols-Linien, der står for færgetrafikken til og fra Bornholm på ruterne Rønne-Køge og Rønne-Ystad. - Vi er naturligvis meget tilfredse med, at Transport- og Bygningsministeriet har valgt Mols-Linien som ny færgeoperatør på de bornholmske ruter. Vi ser frem til at lade vores ekspertise inden for hurtigfærgedrift komme bornholmerne til gode og skabe en effektiv færgedrift til glæde for bornholmerne, erhvervslivet og de mange gæster, som hvert år besøger øen, siger Søren Jespersen, som er administrerende direktør i Mols-Linien

Mols-Linien er valgt som kommende færgeoperatør, fordi rederiet har præsenteret det økonomisk mest fordelagtige tilbud med de mest favorable billetpriser.

- Det bliver markant billigere at sejle til Bornholm, og det er et stærkt fundament for at skabe øget trafik, tiltrække flere besøgende og styrke den bornholmske økonomi både inden for turisme og det øvrige erhvervsliv. Vi har præsenteret en prissætning, der vil binde Bornholm endnu tættere sammen med Danmark. Det vil ikke alene åbne nye perspektiver for erhvervsudviklingen på øen, men også øge muligheden for at pendle og dermed gøre det mere attraktivt at bosætte sig på Bornholm, fremfører Søren Jespersen.

På ruten Rønne-Ystad vil Mols-Linien indsætte to hurtigfærger som dem, rederiet sejler med mellem Jylland og Sjælland. Mols-Linien planlægger derudover at indsætte en nybygget, specialdesignet færge til transport af gods og passagerer på ruten Rønne-Køge. Mols-Linien ønsker også at sejle mellem Bornholm og Sassnitz på Rügen i det nordøstlige Tyskland.

Kontrakten mellem Transport- og Bygningsministeriet og Mols-Linien forventes underskrevet sidst i maj efter den obligatoriske standstill-periode på mindst 10 dage.

## Danske Færger klager over afgørelse om Bornholmstrafikken

10 maj kunne rederiet Mols-Linien oplyse, at Transport- og Bygningsministeriet havde tildelt rederiet kontrakten om at sejle til og fra Bornholm - en færgebetjening, som rederiet Danske Færger A/S hidtil har stået for - og som Danske Færger A/S også havde budt på. Clipper Group, der ejer halvdelen af Danske Færger A/S havde indtil udgangen af juli sidste år en aktiepost i Mols-Linien A/S

Danske Færger indgav kort før tidsfristen udløb en klage over, at Mols-Linien havde fået tildelt kontrakten om den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm fra 1. september 2018 til 31. august 2028.

Klagen betyder, at underskrivelsen af kontrakten mellem Transport- og Bygningsministeriet og Mols Linien A/S er udsat.

Danske Færger A/S er ejet af rederikoncern Clipper Group A/S med 50 procent af aktierne og af Bornholmstrafikken Holding A/S med 50 procent af aktierne. Bornholmstrafikken Holding A/S er 100 procent ejet af Transport- og Bygningsministeriet.

Clipper Group A/S havde tidligere en aktiepost i rederiet Mols-Linien. Investeringen i Mols-Linien skete blandt andet ud fra en idé om at skabe et stort rederi, der omfattede Mols-Linien Kattegatruter og Danske Færgers ruter til og fra eksempelvis Bornholm.

Clipper Groups plan med at investere i Mols-Linien løb på grund - blandt andet på grund af økonomiske forhold for andre store aktionærer i Mols-Linien.

Læs eksempelvis følgende artikler på [transportnyhederne.dk](http://transportnyhederne.dk) - Det kan være nødvendigt at have et abonnement på [transportnyhederne.dk](http://transportnyhederne.dk)

**2007: Clipper vil samle dansk indenrigsfart**

**Clipper Group og Bornholmstrafikken danner fælles selskab**

**2015: Stor aktiepost i Mols-Linien skiftede hænder**





## Bøjden-Fynshav-færger kommer med på bizzen

Rederiet Færgen vil gerne tage lidt af trafikken mellem Jylland og Fyn fra Lillebæltsbroen. Nyeste tiltag er at åbne for check-in og betaling med BroBizz'er på færgeforbindelsen mellem Fynshavn på Als og Bøjden i nærheden af Fåborg på det sydvestlige Fyn

BroBizz'en er blandt andet kendt som betalingsmulighed, når man skal over Storebæltsbroen eller med Mols-Linien's færger. Men BroBizz har mange andre anvendelsesmuligheder som betalingsmiddel, og listen bliver fra 1. juni udvidet med færgeruten mellem Bøjden og Fynshav. Dermed bliver færgetransporten mellem det sydlige Jylland og Fyn væsentlig mere smidig.

- Det skal være hurtigt, enkelt og let at sejle med AlsFærgen, fordi færgen fungerer som et alternativ til Lillebæltsbroen. Derfor er vi rigtig godt tilfredse med, at AlsFærgen nu bliver en del af BroBizz-samarbejdet, fordi en allerede velfungerende løsning dermed bliver integreret i ruten. Muligheden for at benytte BroBizz uden forudgående aftale med os vil ikke mindst gøre check-in og betaling langt hurtigere, siger Lindy Kjøller fra rederiet Færgen.

Samarbejdet mellem BroBizz A/S og rederiet Færgen har til hensigt at gøre det lettere at være rejsende i Danmark. Det vil således alt andet lige være en fordel at kunne gøre brug af samme automatiserede betalingsmiddel, uanset om man rejser med færge eller kører over en bro.

BroBizz kan i forvejen benyttes som betalingsmiddel på en lang række færgeoverfarter, betalingsveje og broforbindelser i Skandinavien, ligesom løsningen omfatter lufthavnsparkeering i Kastrup og Billund samt gadeparkering i en række større europæiske byer.

Udover muligheden for at benytte BroBizz til AlsFærgen tilbyder Færgen både personbiler med og uden anhænger samt motorcykler en række særlige Bizz-aftaler med rabatter på billetprisen afhængig af kundernes rejsebehov. Samtidig med indførelsen af de nye Bizz-systemer udgår de eksisterende papkort til månedskort og 10-turskort. Disse kan refunderes frem til 1. juni 2017.

M/F Fynshav er den primære færge på ruten mellem Fynshav på Als og Bøjden på Fyn og blev indsat i 2015 med en fordobling af den hidtidige kapacitet til følge. Færgen kan rumme 90 biler og 550 passagerer og har gratis wi-fi. Overfarten varer 50 minutter. For at sikre timedrift i dagtimerne i sommersæsonen bliver ruten suppleret med færgen M/F Frigg Sydlyn.

# Banedanmark opsiger aftale om sporarbejde

Den hollandske entreprenør, Strukton Rail, er blevet sat fra opgaven med at udføre sporarbejde på Fyn. Banedanmark har på baggrund af de problemer, der har været med at få færdiggjort sporarbejdet på Fyn i både Kr. himmelfartsferien og pinsen, valgt at opsige kontrakten med Strukton Rail

Banedanmark siger, at det er åbenlyst for enhver, at arbejdet på Østfyn i både kr. himmelfartsferien og i pinsen langt fra forløb, som Banedanmark havde planlagt.

Strukton Rail har efter Banedanmarks opfattelse ikke levet op til den indgåede kontrakt, hvilket har påvirket både passagerer og godsoperatører på den danske jernbane. Strukton Rail havde kontrakt på resten af sommerens sporarbejde på Fyn.

- Men vi har ikke længere tillid til, at de kan løfte opgaven. Derfor har vi i dag har valgt at opsige samarbejdet, siger Steen Neuchs Vedel, der er anlægsdirektør i Banedanmark.

Banedanmark har afholdt et møde med entreprenøren Strukton Rail, der ind til nu har stået for udførelsen af arbejdet på Østfyn, for at evaluere det udførte arbejde. I forlængelse af mødet fik Strukton Rail en påkravsskrivelse, hvor Banedanmark bad entreprenøren om at fremvise en ny plan for, hvordan man ville indfri det arbejde, som der er beskrevet i kontrakten.

- Banedanmark bad Strukton Rail om en revideret plan for de udestående sporarbejder, der kunne betrygge os i, at der ikke ville opstå yderligere forsinkelser, og at alt arbejde ville blive udført. Vi har modtaget Strukttons svar, som ikke betrygger os i, at arbejdet kan udføres til den aftalte tid, siger Steen Neuchs Vedel.

Banedanmark vil nu revurdere de planlagte arbejder på Fyn og med egne medarbejdere sørge for en øget vedligeholdelse, så strækningen kan levetidsforlænges i ca. tre år.

Arbejdet kommer til at ske i de sporspærringer, der allerede er planlagt hen over sommeren, og derfor kører togene efter den køreplan, der i forvejen var planlagt frem til 7. august.

- Det er en rigtig ærgerlig situation at ende i. Men vi kan af hensyn til de mange passagerer, der hver dag tager toget, ikke acceptere yderligere forsinkelser, siger Steen Neuchs Vedel.





# Magasinet Bus

Torsdag 28. april til 25. maj 2016 - nummer 4 - 4. årgang

Danish Coach Award - Årets busrejsearrangør 2016

## Gislev Rejser har kurs mod fremtiden

Læs mere side 37-41

## Busfremkommelighed betaler

Læs mere side 15-19

## Lille it-virksomhed fik st... Odense

Læs mere side 24-29

Tysk busselskab udvikler  
af grønne busser

Læs mere side

Busselskab tilbyder mobilitet

3564

Busselskaber tilbyder direkte billetter  
i Danmark og Sverige

Læs mere side 8-9

Silkeborg får svenske gasbusser

Læs mere side 23

Forsøg med uddannelsesruter  
er blevet til et stort net af busser

Læs mere side 10-11

Uber betaler bøde på  
10 millioner dollar

Læs mere side 50

Svensk rederi-koncern bestiller  
fire nye færges

Læs mere side 60

Arriva vinder kvalitetspris

Læs mere side 7

Gik du glip af Magasinet Bus nummer 4 - 2016?  
Så hent det her!

FYNBUS

SCANIA

DK AT 70 488