

Magasinet Bus

Torsdag 21. juni 2018 - nummer 6 - 6. årgang

Volvo kører busser frem i tiden

Læs mere side 33 - 42

Til fods i transportpolitikken

Læs mere side 30 - 31

Kunderne har kåret de bedste busselskaber

Læs mere side 6 - 8

Tænk sig hvis...

Læs mere side 22 - 23

Blinde og svagtseende kan bruge trafikselskabernes handicapkørsel

Læs mere side 55 - 57

Polsk busproducent
introducerer brintbus

Læs mere side 26

Indenrigstrafikken bliver
en del af Rejseplanen

Læs mere side 14

Nye taxivognmænd er tilfredse
med indtjeningen

Læs mere side 52

Transportudvalg så på tog
og transportløsninger

Læs mere side 12

Velkommen til chancen

For en del år siden så jeg en film med Peter Sellers. Dens engelske titel var Being There - på dansk hed den Velkommen Mr. Chance. Den handlede om en midaldrende mand, der ind til den dag, hans værge døde, havde levet helt isoleret fra omverdenen.

Værgens død tvinger Mr. Chance ud i omverdenen, som griber ham.

Hvordan kommer Mr. Chance ind på denne plads så mange år efter? Jo, forleden kom jeg af en eller anden grund til at tænke på, at hvis man ikke selv gør noget for at gribe chancen, så kan det være, at chancen griber én på godt og ondt.

Nogle gange virker det som om, at den siddende regering lever et liv helt afsondret fra verden ude på gader og veje. Informationerne kommer til den gennem elektroniske filtre. Hvad der sker lige uden for Kongeriget grænser, virker ikke til at nå ind bag de tykke mure.

Men der sker en masse ude på gader og stræder. Rundt omkring i verden uden for Kongeriget arbejder designere, ingeniører og teknikere målrettet på at skabe en bæredygtig kollektiv transport med støtte fra regeringer, fonde og store virksomheder. Elektriske busser med batterier eller brinttanke, forbrændingsmotorer, der kan køre på bæredygtige brændstoffer med meget lav CO₂-påvirkning og avancerede styringssystemer, der kan optimere kørslen, bliver mere og mere almindelige.

Men i Kongeriget har regeringen fokus på at bygge flere veje eller udvide de bestående, så bilerne kan komme endnu hurtigere ind i byerne for at holde stille sammen med alle de andre.

Måske ender det lige som i filmen med Peter Sellers, at udviklingen fra landene omkring os pludselig tager fat og fører os i en retning, som vi ikke kender.

Ville det ikke være bedre, at kende retningen og så gribe fat i den udvikling, der allerede er her - og den, som kommer - hvis vi da ikke selv skulle tage at blive en del af udviklingen.

Jeg ved godt, at der er mange gode kræfter i Danmark, der arbejder målrettet på at skabe en grøn og bæredygtig fremtid. Men jeg må også konstatere, at de er nødt til at være bevæbnet med en stærkt tålmodighed, for umiddelbart ser det ikke ud til, at de får megen opmærksomhed fra Kongerigetss siddende regering.

God sommer

Jesper Christenen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

IVECO BUS FULL RANGE VERDEN FLYTTER SIG MED OS



BÆREDYGTIGHED

- Miljøvenlig takket være det omfattende modeludbud af city/intercity busser, turistbusser og minibusser med alternative drivsystemer : HVO, Natural Power, Hybrid og Electric.

TOTALE EJEROMKOSTNINGER

- Stærk engagement i optimering af flest mulige komponenter gennem hele køretøjets livscyklus.

TEKNOLOGI

- Større effektivitet og lavere brændstofforbrug takket være HI-SCR-teknologien på alle city, intercity og turistbusmodeller i Europa.

HØJ VÆRDI

- Pioner og leder af Bus Rapid Transit (BRT) segmentet med Crealis, den perfekte løsning til effektiv bekæmpelse af byforureningen.



Ring og hør mere: 74 56 13 26

IVECO BUS

Your partner for sustainable transport

Erhvervsministeren om udbud:

Kulturen og adfærden på begge sider af bordet skal ændres

En ændret udbudskultur og -adfærd hos både offentlige myndigheder og private virksomheder er en nødvendighed for at sænke omkostninger i offentlige udbud. Det er budskabet fra nu forhenværende erhvervsminister Brian Mikkelsen (K), som i efteråret nedsatte "Arbejdsgruppen for hensigtsmæssig indretning af udbudsmateriale og dokumentationskrav". Arbejdsgruppen har efterfølgende udarbejdet anbefalinger til begrænsning af omkostninger ved at deltage i udbud

- Hvert år køber det offentlige ind for omkring 350 milliarder kroner. Hvis vi vil skabe en effektiv konkurrence om den offentlige opgaveløsning, så skal gevinsterne ved at sende opgaver i offentlige udbud ikke spises af omkostninger hos virksomheder og de offentlige myndigheder. Derfor skal vi naturligvis sætte alt ind for at fjerne eller sænke de såkaldte transaktionsomkostninger, siger Brian Mikkelsen.

Af anbefalingerne fremgår det, at arbejdsgruppen er enig om, at omkostninger ved at deltage i udbud skal begrænses gennem ændringer i udbudskulturen og -adfærden. Anbefalingerne vedrører blandt andet, at offentlige myndigheder og virksomheder skal bruge udbudslovens muligheder for markedsdialog, overveje omfanget af krav i udbudsmaterialet, samt kende det offentlige marked, og hvad der efterspørges.

	Ordregivere	Tilbudsgivere
Kend spillereglerne	Gør brug af udbudslovens muligheder for markedsdialog, inden du vælger procedure og udarbejder udbudsmateriale	Sæt dig ind i, hvad det indebærer at sælge til det offentlige
Kend markedet	Gør brug af dialog og benyt den bedst egnede udbudsprocedure	Kend det offentlige marked og hvad det efterspørger
Materiale af høj kvalitet	Overvej omfanget af krav og tilrettelægge konkurrencen om det væsentlige. Sæt evt. begrænsning for tilbudsmaterialets omfang	Svar på det, der efterspørges og skriv skarpt tilskårne tilbud
Ret fejl og undgå annullation	Benyt mulighederne for at indhente supplerende oplysninger	Gør med det samme opmærksom på fejl, når de bliver opdaget
Kvalificeret afslutning	Giv altid velbegrundende afslag og stå til rådighed for dialog	Overvej om dialog er et bedre redskab end aktindsigt og klage

Kollektiv trafik

En direkte følge af arbejdsgruppens arbejde er, at såvel myndigheder som organisationer nu vil samarbejde om en fælles informationsindsats, hvor websiden bedreudbud.dk bliver omdrejningspunktet for udbredelsen af arbejdsgruppens anbefalinger til en god udbudsadfærd.

- Arbejdsgruppen konkluderer, at det er kulturen og adfærden på begge sider af bordet, som vi skal ændre for at fjerne omkostningerne ved at deltage i offentlige udbud. Det arbejde vil regeringen meget gerne bakke op om, siger Brian Mikkelsen.

Arbejdsgruppen har opstillet fem konkrete råd, som offentlige myndigheder og virksomheder opfordres til at følge med det formål at nedbringe omkostningerne. Det er blandt andet de råd, som informationsindsatsen skal bygge på.

Arbejdsgruppen har bestået af DI, Dansk Erhverv, Dansk Byggeri, Danske Regioner, KL, IKA, SMVdanmark, SKI plus en mindre gruppe virksomheder og offentlige myndigheder.

Nogle køreplaner er ændret efter ønsker

1. juli er der køreplansskift for Midttrafik's busser. For langt de fleste ruter er der ingen eller kun få ændringer. Kunderne kan allerede nu finde den nye køreplan på midttrafik.dk eller i Rejseplanen

Midttrafik har lavet de nye køreplaner på baggrund af ønsker fra kommuner og Region Midtjylland, som bestiller den kollektive trafik hos Midttrafik, og med input fra kunder, chauffører og busselskaber om erfaringer med de nuværende køreplaner.

De køreplaner, hvor der sker ændringer, har været igennem en offentlig høring i januar i år. Alle bemærkninger er sagsbehandlet og forelagt de enkelte kommuner og Region Midtjylland.

Branche-organisation sætter gang i analyser

Brancheorganisationen DI Transport har sat gang i to nye analyser - en om mobilitetsindeks og en om digital udvikling og mobilitet. Analyserne ventes færdige sidst på året

DI Transport oplyser, at Incentive er blevet bedt om at undersøge grundlaget for et mobilitetsindeks for veje og kollektiv trafik. Tanken er at få et overblik over udviklingen i den trafikale infrastruktur såvel på landsplan som i den enkelte kommune.

PA Consulting er blevet bedt om se på den digitale udvikling og mobilitet i Danmark, herunder at afdække hvilke digitale initiativer, der allerede er i gang i transportsektoren. Vi ønsker at forstå de politiske, teknologiske og sociale barrierer, der er i forbindelse med den digitale udvikling og mobilitet.

Rapporten vil samle anbefalinger og konkrete initiativer, der skal sikre, at digitaliseringen får skabt momentum i Danmark for at skabe og fremme fremtidens mobilitet.



TK-Bus vandt Midttrafik's pris som Bedste Busselskab helt uden klager. Det var i kategorien for busselskaber med små ruter.

Kunderne har kåret de bedste busselskaber

Trafikselskabet Midttrafik uddelte fornyligt prisen 'Bedste busselskab 2017/2018' til de to busselskaber, som har leveret den højeste kundetilfredshed det seneste år. TK-Bus fra Viborg vinder puljen med små ruter, som kører under 15.000 køreplantimer om året, mens De Grønne Busser fra Hinnerup vinder puljen med store ruter, som kører over 15.000 køreplantimer om året. Derudover blev der uddelt en pris til de busselskaber, som har den højeste tilfreds med chaufførernes service og kørsel

Kundetilfredshedsmålingerne viser, at den samlede tilfredshed er høj på tværs af alle de busselskaber, som kører for Midttrafik. Busselskaberne i puljen med små ruter scorer i gennemsnit 8,2 på en skala fra 0-10, mens scoren i puljen med store ruter er 8,1.

- Vi er glade for, at kunderne synes, de får en god kvalitet, når de kører med vores busser. Med kåringerne anerkender vi de busselskaber, der yder en ekstra god service, siger Mette Julbo, der er vicedirektør i Midttrafik.

TK-Bus vinder prisen helt uden klager

TK-Bus klarer sig flot på alle spørgsmål i tilfredshedsmålingen. Desuden ligger de helt i top i kvalitetsvurderingen, fordi de slet ikke har haft nogen kundeklager i perioden.

Kollektiv trafik

- Jeg er utrolig stolt over at vinde prisen for bedste busselskab på små ruter, siger busvognmand Tommy Krogh, der ejer TK-Bus.

- Vi er særlig glade for, at vi ikke har haft nogen kundeklager, og at vi scorer højt på vedligehold/rengøring af vore busser. Det må jo betyde, at vi har nogle dygtige chauffører. Stor ros til dem. Vi prøver alle på at yde den bedste service for passagererne i hverdagen. Det er dejligt, at det ikke er firmaets størrelse, der er afgørende - det er kundernes afgørelse, og vi er jo i et service erhverv, siger han videre.

TK-Bus kører lokale ruter i Viborgområdet - blandt andet rute 770 og 771. Med prisen følger 150.000 kroner.

De Gule Busser i Viborg får 50.000 kroner for 2. pladsen, og 3. pladsen på 25.000 kroner går til Holstebro Turistbusser i puljen med små ruter.

De Grønne Busser vinder prisen for store ruter

I puljen med store ruter får De Grønne Busser en flot score på alle spørgsmål i tilfredshedsmålingen. Herudover har de et lavt antal kundeklager og deltager på Midttrafik's chaufføruddannelse.

- At det er kunderne, der har kåret De Grønne Busser som bedste busselskab og rost chaufførerne for bedste kørsel og service, er det største skulderklap, man kan få, siger Kim Nielsen, der er ejer af De Grønne Busser.

- Når bare man holder begge ben på jorden, møder sit personale i øjenhøjde og viser gensidig respekt for hinanden, så har man et godt fundament til at skabe gode resultater, siger han videre.

I puljen med store ruter vandt De Grønne Busser prisen som Bedste Busselskab.



Kollektiv trafik

De Grønne Busser kører regionale ruter blandt andet rute 114 og 918x. Med prisen følger 150.000 kroner.

I puljen med store ruter går 2. pladsen på 50.000 kr. til Keolis, og 3. pladsen på 25.000 kr. går til Nobina Danmark.

Ekstra bonus for chaufførtilfredshed i år

Som noget nyt kårer Midttrafik også de to busselskaber, som leverer det flotteste resultat på chaufførernes service og kørsel. Denne kåring er et skulderklap til de chaufførgrupper, som giver kunderne en god oplevelse, når de kører med busserne.

Præmien er et arrangement for chaufførerne, og her vinder De Gule Busser fra Viborg for de små ruter, mens de Grønne Busser fra Hinnerup også vinder denne pris for de store ruter.

Om Midttrafik's bedste busselskab

- Det er Midttrafik's kunder, der er med til at finde de busselskaber, der gør en ekstra indsats for at få glade og tilfredse kunder i busserne. Der er gennemført to tilfredshedsmålinger i perioden 2017/2018, hvor kunderne svarer på, hvor tilfredse de er med busrejsen, chaufførens service, chaufførens kørsel, rengøringen og bussens indvendige vedligehold
- Ud over kundetilfredshedsmålinger tages der højde for, hvilken kvalitet busselskaberne har leveret i 2017/2018. Her inddrages antallet af kundeklager om chaufførernes service og kørsel, og om de har deltaget på Midttrafik's chaufføruddannelse Fly High
- Midttrafik's bedste busselskab har kørt siden 2015
- Midttrafik er et trafikselskab, og står i spidsen for den kollektive trafik i Midtjylland
- Det er Midttrafik, der administrerer den kollektive trafik med finansiering fra Region Midtjylland og de 18 kommuner i regionen
- 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

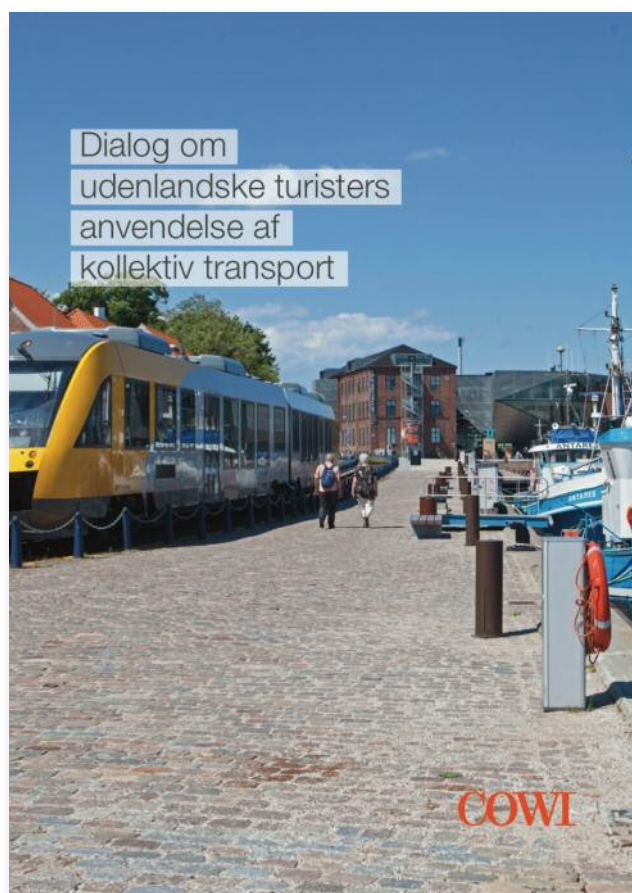
Fire nye initiativer skal forbedre turisternes adgang til kollektiv transport

Tilgængeligheden til den kollektive transport er vigtig for de turister, der besøger Danmark. Men turister i Danmark har blandt andet problemer med at anvende de kollektive transportmidler - eksempelvis køreplaner, Rejseplanen og Rejsekortet. Projektgruppen "Styrket dialog om turisternes anvendelse af den kollektive transport" har offentliggjort en rapport med fire konkrete initiativer, der skal forbedre turisternes adgang

Som et led i regeringens nationale strategi for dansk turisme nedsatte Erhvervsministeriet i oktober 2017 en projektgruppe med repræsentanter fra Transport- Bygnings- og Boligministeriet og Danske Regioner. Gruppen har sammen lanceret fire konkrete initiativer.

De fire initiativer er:

- VisitDenmark udarbejder en samlet og mere udførlig turistinformation om den kollektive transport på hjemmesiden www.visitdenmark.com
- Transportselskaberne tager initiativ til at undersøge mulighederne for en udvikling af Rejsekortet, der blandt andet vil medføre nemmere adgang for udenlandske turister til at benytte kortet
- Danske Regioner etablerer et "Turismetransportnetværk" af turismeaktører og transportaktører, der skal sikre fortsat samarbejde om turisternes brug af kollektiv transport
- Danske Regioner og VisitDenmark tager i fællesskab initiativ til, at det kommende "turismetransportnetværk" får repræsentation i Turismens Analyseudvalg



Interesserede kan læse rapporten "Dialog om udenlandske turisternes anvendelse af kollektiv transport" [her](#):



Elever fra business college hjælper trafikskab

I efteråret henvendte trafikskabet Sydtrafik, der står for den kollektive bustransport i Syd- og Sønderjylland sig til Vejen Business College (VBC) med henblik på at etablere et eventuelt samarbejde. Sydtrafik vil gerne blive klogere på både kunder og potentielle kunder. Og eleverne i faget afsætning på VBC ved en masse om, hvordan man laver kundeundersøgelser

- Hvorfor ikke kombinere ønsket om viden med ønsket om at anvende teori i praksis, siger afdelingschef Jette Lauridsen fra Sydtrafik, om idéen til projektet, som de var med på hos VBC.

I sidste uge var det så sandhedens time, da eleverne fra VBC mødte op hos Sydtrafik for at delagtiggøre trafikskabet i de resultater, som en undersøgelse blandt i alt 348 elever havde kastet af sig. Undersøgelsen er foregået både på Vejen Business College og Vejen Gymnasium, hvor de unge afsætningsfolk har talt med elever i alderen fra 15 til 25 år.

Et af de mange overraskende resultater er, at de unges kendskab til Ungdomskortet er relativt lille. Det til trods for, at Ungdomskortet er de studerendes mulighed for at rejse billigt med bussen. Paradoksalt nok viste undersøgelsen også, at mange unge finder priserne i den kollektive trafik for høje.

- Overordnet har undersøgelsen kortlagt et potentiale både for at få flere kunder, men også for at opnå en højere tilfredshed med prisen blandt de unge kunder, siger Jette Lauridsen og fortsætter:

- Det er bestemt ikke sidste gang, vi laver et projekt med Vejen Business College, siger hun.

På VBC glæder man sig også over samarbejdet.

- Det har været et rigtig spændende projekt, hvor eleverne har haft rig mulighed for at afprøve teoretisk viden i praksis. Det gør vi gerne igen, siger lektor ved Vejen Business College, Bente Tærstøl.

Sydtrafik er gået i gang med at fundere over, hvordan resultaterne fra undersøgelsen kan bringes i spil, og hvordan et videre samarbejde mellem trafikskabet og VBC kan udbygges.



Debatten om fastende buschauffører: Transportministeren er ikke bekendt med sikkerhedsmæssige udfordringer

VLAK-Regeringens integrationsminister Inger Støjberg (V) meldte for en tre ugers tid siden ud, at hun mente, at fastende buschauffører skulle holde deres ferie under den islamiske fastemåned ramadanen, da deres faste udgjorde en sikkerhedsrisiko

På vegne af Mattias Tesfaye (S) stillede Folketingets Udlændinge- og Integrationsudvalg følgende spørgsmål transportminister Ole Birk Olsen (LA):

“Vil ministeren oplyse, hvilke konkrete sikkerhedsmæssige udfordringer regeringen mener, at ramadanen udgør for buskørslen”.

Spørgsmålet henviser til integrationsminister Inger Støjbergs indlæg i BT 21. maj.

I sit svar skriver transportminister Ole Birk Olsen, at han ikke er bekendt med, at forskning på området har konkluderet, at der skulle være en konkret sikkerhedsmæssig udfordring for afvikling af buskørslen under ramadanen.

Ole Birk Olesens fulde svar på spørgsmålet er:

Det er indlysende, at særligt væskemangel potentielt kan være en udfordring, og at alle fastende - også fastende under ramadanen - skal være bevidste om dette.

Derudover vil jeg gerne henvise til færdselslovens § 54, stk. 2, som buschauffører jo også er underlagt:

§ 54, stk. 2. Et motordrevet køretøj må endvidere ikke føres eller forsøges ført af nogen, som på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at han eller hun er ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde.

Jeg er dog ikke bekendt med, at forskning på området har konkluderet, at der skulle være en konkret sikkerhedsmæssig udfordring for afvikling af buskørslen under ramadanen.



(Foto: Folketinget)

Transportudvalg så på tog og transportløsninger

Syv medlemmer af Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg besøgte Berlin og München i dagene 6. - 8. juni. Temaerne for turen var Femern Bælt-forbindelsen, fremtidens tog og innovative transportløsninger

- Det har været en spændende og lærerig tur, hvor udvalget har haft lejlighed til at drøfte en række transportpolitiske emner af stor betydning for både Danmark og Tyskland, ikke mindst projektet med at etablere en fast forbindelse mellem vores to lande via Femern Bælt, siger formand for Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg, Lennart Damsbo-Andersen (S).

Formålet med besøget i Berlin var at fortsætte dialogen om Femern Bælt-forbindelsen. Udvalget mødtes blandt andre med det nye Transportudvalg i den tyske Bundestag (Forbundsdagen) og en repræsentant for den nye forbundsregeringens nye transportminister. På møderne drøftede udvalget status for arbejdet med Femern Bælt-forbindelse, forventninger til fremdriften og betydningen af forbindelsen både lokalt og i et europæisk perspektiv. Møderne gav endvidere mulighed for at drøfte Jyllands-korridoren, erfaringer med større infrastrukturprojekter i Danmark og Tyskland, tungvogns kontrol, EU's mobilitetspakke og dansk cykelpolitik.

I München besøgte udvalget Siemens' lokomotivfabrik, der indtil videre skal producere 26 Vectron-el-lokomotiv til DSB. De nye lokomotiver sættes i drift i Danmark fra 2021 og frem og skal primært køre i den sjællandske regionaltrafik.

Vectron-el-lokomotiver er allerede i drift i en række lande i Europa - eksempelvis Tyskland og Finland.

Hos BMW indhentede udvalget viden om BMW's arbejde med elbiler og selvkørende biler. Udvalget besøgte endelig

Kollektiv trafik

IBM Watson, for at høre om IBM's arbejde med Internet of Things, samt Digital Mobility Hub, der er et verdensførende samlingspunkt for nye idéer, koncepter og udveksling inden for mobilitet og digitalisering.

Følgende medlemmer af Folketingets Transportudvalg deltog i turen, der havde et budget på 117.000 kroner:

- Rasmus Prehn (S)
- Magnus Heunicke (S)
- Lennart Damsbo-Andersen (S)
- Henrik Brodersen (DF)
- Louise Schack Elholm (V)
- Kristian Pihl Lorentzen (V)
- Villum Christensen (LA)

Ud over politikerne fra udvalget, var der også deltagere fra Femern A/S, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet samt Udenrigsministeriet.

DSB har fået grønt lys til at udbyde nye el-tog

Forligskredsen bag aftalen om udbud af nye eltog - Det er VLAK-Regeringen, Dansk Folkeparti, Socialdemokraterne, Radikale, Alternativet og SF - har godkendt DSB's udbudsmateriale for indkøb nye eltogsæt, hvor vedligeholdet vil være fuldt outsourcet til leverandøren. Samtidig har et enigt flertal i Folketinget indgået en aftale om, at DSB skal udsende udbudsmateriale for indkøb af nye vogne og udnytte optionen på indkøb af yderligere el-lokomotiver

Med beslutningerne har politikerne taget endnu et skridt i forhold til at udskifte DSB's nuværende og aldrende diesel-tog med nye, moderne elektriske tog. Planen er, at nye elektriske tog frem mod 2030 skal erstatte DSB's nuværende IC3-, IR4- og IC4-tog.

VLAK-Regeringen besluttede 1. februar sammen med Dansk Folkeparti, Socialdemokraterne, Radikale, Alternativet og SF at sætte gang i udbuddet af nye eltog. Som et led i forberedelserne af udbudsmaterialet blev parterne enige om, at DSB's udbud skulle omfatte fuldt outsourcet vedligehold til producenten. DSB har nu færdiggjort udbudsmaterialet efter denne model, og forligskredsen har godkendt, at DSB udsender udbudsmaterialet for indkøb af mindst 100 nye eltogsæt. De nye eltog forventes indsat i passagerdrift fra begyndelsen af 2024.

Udover godkendelse af DSB's udbudsmateriale for nye eltog har alle Folketingets partier indgået en aftale om, at DSB inden sommerferien kan udsende udbudsmateriale om indkøb af 40-56 nye vogne og udnytte muligheden for at indkøbe yderligere 16 el-lokomotiver. Denne mulighed står beskrevet i DSB's kontrakt med Siemens om leverance af standard el-lokomotiver i Vectron-serien.

Formålet med anskaffelsen af nye vogne og flere el-lokomotiver er på kort sigt at give passagererne en driftsmæssig forsikring mod nedbrud i DSB's nuværende dieselflåde - især de italienske og problemfyldte IC-tog. På længere sigt betyder anskaffelsen, at DSB kan indgå samarbejde med Deutsche Bahn (DB) om at drive international trafik til Tyskland, når den faste forbindelse via Femern Bælt forventeligt åbner i 2028.

Det forventes, at der indgås kontrakt om levering af de 40-56 nye vogne inden årsskiftet 2019/2020 med henblik på indsættelse i passagerdrift fra begyndelsen af 2022.

Kollektiv trafik



Indenrigstrafikken bliver en del af Rejseplanen

Aktørerne i dansk indenrigsfluffart har indgået en ny og banebrydende aftale med Rejseplanen A/S, der er data-hub for den kollektive trafik i Danmark. Indenrigsflytrafikken kommer med aftalen med på Rejseplanens digitale kanaler. Dermed bliver flere trafikinformation om rejsemuligheder samlet samme sted

Den nye aftale er en del af VLAK-Regeringens luftfartsstrategi, som går ud på at få samlet al indenrigstrafik på en national platform og dermed forene den offentlige trafik med den private luftfart. Aftalen er kommet på plads efter flere års pres fra forskellige transportordførere i Folketinget, ministre og flyselskaber.

- Jeg er glad for, at det nu er lykkedes at få indenrigsflytrafikken integreret på den platform, som mange borgere bruger, når de skal vælge transportform; nemlig Rejseplanen. Det vil forbedre sammenhængskraften mellem landsdelene og gøre hverdagen lettere og mere overskuelig for rigtig mange mennesker, når de med få klik kan tage stilling til, om det eksempelvis er bus, tog eller fly, der giver bedst mening, siger transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA).

Fakta om Foreningen Indenrigsfly:

Medlemmerne i Foreningen Indenrigsfly tæller flyselskaber og lufthavne. Medlemmerne er SAS, Norwegian, DAT, Alsie Express samt Københavns Lufthavn, Aalborg Lufthavn, Aarhus Lufthavn, Midtjyllands Lufthavn, Billund Lufthavn, Sønderborg Lufthavn og Bornholms Lufthavn

Kollektiv trafik

Aftalen betyder, at rejsende i Danmark om kort tid kan se og vælge mellem flere sammenhængende og landsdækkende muligheder for at rejse med bus, tog og indenrigsfly fra SAS, Norwegian, DAT og Alsie Express.

Øger landsdækkende mobilitet og sammenhængskraft

Administrerende direktør hos Rejseplanen A/S, Christina Hvid, mener, at det er win-win for alle, at flere transportformer føjes til Rejseplanen, så rejsende og pendlere får samlet offentlig og privat trafik ét sted.

- Det er fremtiden for rejsende, at de får et nemt og enkelt overblik og kan finde den mest optimale rejse i et mix af og på tværs af mobilitetsformer - samlet i én app, når de skal fra A til B, siger Christina Hvid, og hilser indenrigsflyene og lufthavnene velkommen under Rejseplanens vinger.

Strategisk løft til flytrafikken

Aktørerne i indenrigsluftfarten har stiftet Foreningen Indenrigsfly for at koordinere relationerne til Rejseplanen. Foreningens formand, Lars Wigelstorp Andersen, der er direktør i SAS, forventer, at aftalen kan give indenrigsflytrafikken et strategisk løft, som peger ud i fremtiden.

- Luftfarten er en central del af den kollektive trafik mellem landsdelene, så vi er meget glade for at blive en del af Rejseplanen. Dermed udbreder vi kendskabet til de fordele som indenrigsflyvningen tilbyder og kan dermed også vise de yngre generationer, at luftfart kan være både et hurtigt og konkurrencedygtigt produkt, siger Lars Wigelstorp Andersen med reference til, at Rejseplanen i forvejen en af de mest populære app'er i Danmark.

I dag kan man på Rejseplanen se de forskellige muligheder for at komme fra for eksempel København til Aalborg, som kan være med lyntog eller fjernbus. Snart vil indenrigsflyene dukke op på Rejseplanen. Og skal man med indenrigsfly til lufthavnen i Aalborg, kan man med Rejseplanen på forhånd se, hvordan man kommer videre til sit bestemmelses sted. I Nordjylland kan man med app'en MinRejseplan endda få oplysninger om mere end busser og tog. Her er både taxi'er og Nordjylland Trafikselskabs Plustur med i oversigten. Rejseplanen giver løbende vigtige besked til de rejsende med up-dates og relevant trafikinformation undervejs - og vil også gøre det med for eksempelvis ændringer af fly-gates, forsinkelser, eller anden relevant information, når flyende kommer med på Rejseplanen.

Indenrigsflytrafikken forventes at være flyveklar på Rejseplanens app'er og web, der viser alle rejser med forskellige transportformer, i løbet af efteråret.

Busselskab i Hirtshals overtager konkursramt busselskab i Hjørring

Tirsdag 22. maj kørte Hjørring Citybus i Skifteretten for at begære sig selv konkurs. Nu har Hirtshals Taxi, der både kører med taxier, busser og lastbiler, overtaget ordrebøger, hjemmeside og telefonnumre fra det konkursramte Hjørring Citybus

Vognmand Lars Dyrskjød Andersen fra virksomheden i Hirtshals har ansat nye medarbejdere og er i gang med at kontakte kunder, der har bestilt ture hos det konkursramte selskab.

- Vi har måttet ansætte 8-10 mand mere for at varetage det her, siger Lars Dyrskjød Andersen til P4 Nordjylland.

Hirtshals-virksomheden beskæftiger i forvejen omkring 60 medarbejdere i selskaberne Hirtshals Taxi, Hirtshals Turistfart og Hirtshals Godstransport.



Den mest benyttede københavnerlinie, 5C, vil køre uændret, når Cityringen åbner.

Busser er klar til Cityringen i Hovedstaden

Omlægning af 33 eksisterende buslinier skal sikre, at de godt 100 millioner årlige passagerer i hovedstadsområdet får god sammenhæng mellem busserne, S-tog og de mange nye metrostationer, når Cityringen åbner i sommeren 2019. Det nye transportsystem binder bus, tog og eksisterende metrolinier sammen i ét sammenhængende Nyt Bynet

Den nye Cityringen øger metrobetjening markant, og det betyder, at busserne skal køre nye steder hen for at skabe god sammenhæng for borgerne mellem bus, tog og metro, så metro og bus ikke kører parallelt. Den nye busbetjening i hovedstadsområdet er fastlagt i Nyt Bynet, som omfatter 33 eksisterende buslinier i 12 kommuner. Nyt Bynet er udarbejdet i tæt samarbejde med de berørte kommuner og Region Hovedstaden.

- Movia har sammen med de berørte kommuner og regionen udarbejdet et Nyt Bynet, som sikrer god sammenhæng på tværs af bus, tog og metro, når Cityringen åbner. Sammen har vi lagt vægt på, at borgerne i hele hovedstadsområdet får gevinst af de hurtigere rejsetider med metronen, når de pendler ind til København og Frederiksberg og samtidig har vi haft fokus på at sikre en god lokal busbetjening, så alle borgere kan bevæge sig rundt i byen uden at skulle gå langt til et stoppested eller en station, siger Movia's rådgivningschef Torsten Rasmussen

Nyt Bynet har været til politisk behandling i de 12 berørte kommuner frem til 1. maj i år. Mange steder har borgerne været inviteret til dialog om Nyt Bynet. Det gælder København, Frederiksberg, Gentofte og Gladsaxe Kommuner,

Kollektiv trafik

hvor de største ændringer i busruterne foretages. Og høringerne har båret frugt. I alle fire kommuner er der på baggrund af dialogen med borgerne og deres ønsker foretaget justeringer i forhold til det oprindelige forslag.

Ved Vigerslev Allé har Københavns Kommune eksempelvis valgt at udvide driften, så der kommer flere afgangene i myldretiden, ligesom der er besluttet natdrift på den nye linie 10. Og ved Nordre Frihavsgade på Østerbro forlænges ruten for den nye linie 14, så den fremover kører gennem Nordre Frihavsgade, som ellers stod til at miste busbetjeningen. Samtidig har en række kommuner valgt at udvide busbetjeningen til glæde for borgere og virksomheder. Det gælder eksempelvis Rødovre og Tårnby kommuner.

- For de kommuner, der ser ind i de største forandringer, har det været vigtigt at være i dialog med borgerne om ændringsforslagene. Movia har lagt kræfter i for at udvikle et illustrativt høringsmateriale henvendt til borgere fremfor teknikere. Det har været en god og lærerig proces, hvor vi i dialogen med borgerne har lyttet til de gode forslag, og også selv er blevet klogere, siger Torsten Rasmussen.

Nyt Bynet er efterfølgende vedtaget af de 12 berørte kommuner og regionen i hovedstadsområdet.

For at sikre, at borgerne er godt klædt på til Nyt Bynet, sætter Movia efter sommerferien i år gang i en informationskampagne i samarbejde med de berørte kommuner og Region Hovedstaden. Kampagnen kulminerer med Cityringens åbning i sommeren 2019.

Interesserede kan:

- Se overordnet kort over Nyt Bynet **her**:
- Se kort over Frederiksberg og København **her**:
- Se kort over de forskellige bydele **her**:
- Se liniekort **her**:

Fakta om Nyt Bynet:

For mange passagerer vil åbningen af Cityringen betyde, at de vil få en ny måde at komme fra A til B på - for eksempel fordi de kan bruge metroen i stedet for bussen, eller fordi de kan bruge metroen på en del af rejsen.

- Den nye metro kører langs strækninger, der i dag betjenes af A-busser. Det betyder, at der er større eller mindre ændringer på alle A-busser efter Cityringens åbning og mange A-busser vil med omlægningen køre til og fra de nye Cityringsstationer
- Eksempelvis kører den nuværende Linie 1A i dag parallelt med metroens kommende strækning gennem Indre By mellem Poul Henningsens Plads og Hovedbanegården. Mange passagerer forventes at ville benytte metroen frem for bus. Der vil derfor ikke længere være behov for en A-bus på strækningen
- Der vil stadig køre en linie 1A mellem Avedøre St. via Hvidovre Hospital og Hellerup St. Men den vil få en anden rute derhen. Den nye linie 1A møder Cityringen ved Poul Henningsens Plads og Enghave Plads
- Når der laves så meget om på A-busnettet, spreder det ringe vandet helt ud til omegnskommunerne. For Gladsaxe Kommune betyder det eksempelvis, at der kommer en helt ny linie 4A til Høje Gladsaxe samt en ny hurtig linie 250S til Gladsaxe Trafikplads og Bagsværd
- Nyt Bynet indeholder også nye A-bus strækninger. Der kommer eksempelvis en ny linie 7A i Sydhavnen, der vil fungere som en forløber for den kommende Sydhavnsmetro

Tysklands transportminister:

Passagertallet i togene skal fordobles

Den tyske transportminister, Andreas Scheuer (CSU), vil styrke jernbanetransporten. Det kom frem på et møde tirsdag mellem ministeren og repræsentanter for virksomheder, der opererer med person- og godstransport med tog

- Vi ønsker wow-effekten, når vi rejser med tog. Det skal være enkelt, billigt, komfortabelt og pålideligt, siger Andreas Scheuer.

Målet er at fordoble antallet af passagerer og øge godstrafikken inden 2030.

For at nå målet skal der investeres i jernbanerne og bedre koordination og optimerede informationssystemer rettet mod kunderne.

På den tekniske side skal elektrificering af de tyske jernbaner op på 70 procent inden 2025. Derudover taler tyskerne op autonome tog, digitalisering og øget konkurrence som andre midler om at få hævet passagertallet og øget godsmængderne.

Årsmødedeltagere genvælger formand og initiativudvalg

På Kollektiv Trafik Forums årsmøde sidst i maj hos Bus og Tog i København blev både formand og initiativudvalg genvalgt

Initiativudvalg:

Formand:

Carsten Hyldborg, direktør, FynBus

Næstformand:

Jens Boe Jakobsen, Business Development Director, Arriva Danmark

Tim Valbøll, Direktør, Umove A/S

Christina Hvid, Direktør, Bus & Tog

Jan Øhlenschlæger, Afdelingschef, Aalborg Kommune

Tony Bispeskov, Informationschef, DSB

Kurt Lauridsen, Sekretariatschef, Lokaltog A/S

Eskil Thuesen, Centerchef, Trafikselskabet Movia

Derudover blev revisor og revisorsuppleant genvalgt:

Revisor Jakob Petersen, Tide bus

Revisorsuppleant Erik Ørskov, Region Syddanmark

Minister vil forbedre punktligheden på Kystbanen

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) er blevet enig med fem nordsjællandske borgmestre og formanden for Region Hovedstaden om at sætte en analyse af kapacitetsudfordringerne for togdriften i hovedstadsområdet i gang. Analysen skal blandt andet vise, hvordan togdrift på Kystbanen kan blive mere stabil, så man kan fastholde og tiltrække flere passagerer og forbygge trængsel på vejene

Analysearbejdet skal blandt andet undersøge fordelene ved at lade Kystbanen køre som et lukket system mellem Helsingør og København. Det vil betyde, at man vil skulle skifte i København for at opnå forbindelse til andre destinationer, men til gengæld vil Kystbanens punktlighed blive væsentligt mere stabil.

- DSB og Banedanmark skal naturligvis gøre deres arbejde bedst muligt. Men uanset, hvor godt de gør det, så vil Kystbanen stadig have strukturelle udfordringer med mange tog i forhold til skinnekapaciteten, og tog der kommer fra Sverige og fra lufthavnen med de forsinkelser, som opstår der. De forhold bliver vi nødt til også at se på, siger Ole Birk Olesen og fortsætter:

- Jeg er derfor glad for, at borgmestrene og regionsrådsformanden bakker op om, at vi får sat gang i en analyse, der skal sikre en langt bedre togbetjening for de pendlere, der hver dag skal frem og tilbage til og fra arbejde.

Initiativet kommer som opfølgning på de markante forsinkelser og aflysninger, der siden maj i år dagligt har været på Kystbanen.

Der er sket et fald i kundepunktigheden, som er den punktlighed, passagererne rent faktisk oplever, fra 87,7 procent i januar til 65,4 pct. i maj. Dertil kommer at kundepunktigheden i juni frem til 6. juni ligger på 52,8 procent.

- Jeg er tilfreds med, at ministeren har taget Kystbanens udfordringer seriøst, og at vi nu igangsætter en analyse af, hvordan vi får den bedst mulige kapacitet og punktlighed, så Kystbanen bliver et moderne og relevant tilbud for endnu flere passagerer, siger Morten Slotved (K), borgmester i Hørsholm Kommune.

Ministeren mindede desuden borgmestrene om, at uanset analysens resultater, så er sammenkoblingen med Øresundstrafikken ét af problemerne for stabiliteten på Kystbanen. Det har den konsekvens, at forsinkelser på det svenske jernbanelinje forplanter sig langs Kystbanen.

Fra politisk side har VLAK-Regeringen sammen med Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti i december 2017 besluttet, at Øresundstrafikken skal adskilles fra Kystbanen.

- Denne vigtige ændring af set-up'et for trafikken på Kystbanen vil bidrage til en langsigtet forbedring af punktligheden, påpeger Ole Birk Olesen.

På mødet deltog Thomas Lykke Pedersen (S) fra Fredensborg Kommune, Morten Slotved (K) fra Hørsholm Kommune, Jens Ive (V) fra Rudersdal Kommune, Sofia Osmani (K) fra Lyngby-Taarbæk Kommune, Hans Toft (K) fra Gentofte Kommune og Regionsrådsformand Sophie Hæstorp Andersen (S).



Rejseplanen skal forlænge rækkevidden af bus og tog med Flextur

Flextur er som forsøg blevet en del af Rejseplanen i Kalundborg og Roskilde Kommuner. Dermed kan man på en enkel måde via Rejseplanen bruge Flextur sammen med bus og tog de steder, hvor bus og tog ikke rækker hele vejen. På sigt er det tanken, at ordningen skal gælde på alle 32 kommuner på Sjælland, der tilbyder Flextur

Udgangspunktet for forsøget med Flextur i Rejseplanen i de to sjællandske kommuner - og planen om, at ordningen skal gælde i alle 32 kommuner på Sjælland, der tilbyder Flextur - er, at det er væsentligt for alle at kunne komme frit omkring i hele den sjællandske geografi.

For at give mere kollektiv transport der, hvor der ikke kører så mange busser, er Movia i samarbejde med Roskilde og Kalundborg Kommuner gået i luften med forsøget, hvor Flextur er lagt ind i Rejseplanen.

Derfor vil man som noget nyt i Kalundborg og Roskilde Kommuner blive tilbudt Flextur, hvis bus og tog ikke rækker hele vejen. Flexturen vil starte ved havelågen og køre til et særligt udvalgt skiftested, hvor man nemt kan komme videre med bus og tog - eller omvendt. Det er Rejseplanen, der sørger for at kombinere de forskellige transportformer,

Kollektiv trafik

Flexitur, bus og tog, så man får den mest optimale rejse hele vejen.

Rejseplanen er en af danskernes foretrukne app'er og derfor arbejder Movia for, at man kan booke Flexitur via Rejseplanen. Målet med forsøgsordningen er, at alle kan få et "stoppested" der, hvor de bor eller der, hvor de skal hen - også et stykke væk fra de store busruter eller togstationer.

Det skal bringe den kollektive transport tættere på alle borgere på hele Sjælland.

- Det er væsentligt, at alle kan komme frit omkring i hele kommunen. En rejse, hvor man kombinerer flexitur med bus og tog vil alt andet lige tage længere tid end en rejse, hvor man udelukkende benytter flexitur. Men den bliver også billigere for den enkelte borger på længere ture. Jeg synes, det er godt med så mange alternativer som muligt, siger borgmester i Kalundborg, Martin Damm (V), Kalundborg Kommune.

I Roskilde Kommune er man lige som i Kalundborg Kommune glad for at kunne tilbyde flexitur i Rejseplanen.

- Vi har brug for en stærk kollektiv transport, så vi hurtigt og sikkert kan komme i skole, på arbejde og til fritidsaktiviteter. Med flexitur i Rejseplanen så forlænger vi bussens og togets rækkevidde, så flere kan få glæde af den kollektive transport til gavn for vores klima og miljø, siger borgmester i Roskilde, Joy Mogensen (S).

Flexitur i Rejseplanen bliver testet i Roskilde og Kalundborg Kommuner i de kommende måneder.

Fakta om Flexitur

- Flexitur kan benyttes i de tilfælde, hvor bus eller tog ikke kører hele vejen og er et supplement til den øvrige kollektive transport, så alle har et stoppested der, hvor de bor
- Flexitur er en del af Rejseplanen. Man vil derfor automatisk blive tilbudt Flexitur, når bus og tog ikke rækker hele vejen. Er Flexitur en mulighed, vil den fremgå af rejseoversigten i Rejseplanen
- Forsøget med Flexitur i Rejseplanen startede i Kalundborg og Roskilde Kommuner 1. marts
- Indtil videre er der blevet bestilt 42 ture med Flexitur via Rejseplanen i Kalundborg og Roskilde Kommuner
- Movia vil løbende sammen med kommunerne evaluere forsøget.
- Andre steder i Danmark er trafikselskaberne også i gang med at indføre Flexitur i Rejseplanen. Siden januar har det været muligt for borgere at få tilbudt en såkaldt Plustur i Rejseplanen i alle kommuner i Nordjylland



Tænk sig hvis...

Tænk sig hvis datidens politikere i 1960'erne havde tænkt fremsynet og visionært. Tænk sig hvis man for Odense by havde bevaret jernbanerne i en forkortet form - fra Korup, Agedrup, Otterup og Bellinge - og direkte ind på Odense Banegård. Toget, sporgvognen eller letbanen kunne for eksempel fra Korup være fortsat ad Kertemindebanens spor, som skar igennem Vollsmose, anlagt en station i midten af bebyggelsen, fortsat mod Agedrup og herfra en nyanlagt linie direkte mod Munkebo. Odense ville som by i korsform blive gennemskåret af jernbaner, og et hurtigt og effektivt transportsystem ville have været trafikalt platform for byen og dens opland

Debatindlæg af Rolf Brems

Hvis man så i nyere tid havde placeret det nye OUH tæt ved Svendborgbanen og lavet dobbeltspor hertil, så havde man her også haft en hurtig og effektiv forbindelse.

Istedet anlægger man nu en letbane hvor linieføringen Odense Banegård Center (OBC) mod Tarup levner tvivl om passagertallet og rentabiliteten, og i værste fald dræner Tarupcentret for kunder som foretrækker at hoppe på letbanen til Rosengårdscentret.

Kollektiv trafik

Med inddragelse af vejbaner til letbanen vil presset på fremkommeligheden stige, og da der stadig vil være brug for mange buslinier, både by- og regionalbusser, vil køretiden for disse forøges.

Letbanen vil flytte passagerer fra OBC til OUH, men vil ikke medvirke til at fjerne trafikpropperne på indfaldsvejene. Politikerne glemmer helheden - eller stikker hovedet i busken!

Som Danmarks tredje største by har Odense indtaget den helt unikke position ikke at have en eneste regulær busbane. Derfor bør kommunen lave nogle busbaner på indfaldsvejene, så man her tilgodeser fremkommeligheden i busserne, og bliver et alternativt til bilen.

Åsumvej i Vollsmose er det mest grelle eksempel på kommunal trafikalkompetence. Her lukkede man den højre vognbane på Åsumvej, fordi der var nogen som brugte vejen som racerbane. Det gør de stadigvæk, nu gælder det bare om at overhale bussen indenom, imellem de opstillede chikaner.

Jeg har forgæves forsøgt at få svar hos By- og Kulturforvaltningen på, hvem der har undfanget den vanvittige ide, at spærre en vognbane, fremfor at lave det om til busbaner.

Selvom drømmen stadig lever blandt nogle politikere i Odense om at forlænge den kommende letbane via Ejbygade og til Vollsmose Alle, kommer det vist til at knibe med midler, da staten har sagt nej.

Derfor burde Odense gå forrest og samtidig høste den nyhedsinteresse, der vil opstå i Danmark, når man indfører den første BRT (Bus Rapid Transit). Bussen som skal køre i sin egen tracé skal udgå fra Ejbygade og Nyborgvej, og selvfølgelig have samme intensitet som letbanen. På Åsumvej, som består af to+to vognbaner, og hvor den inderste altså er delvist afspærret med chikaner, laves de 2 nordlige vognbaner om til busbaner, således at BRT her kører i begge retninger, og de to sydlige spor bliver til den øvrige trafik. På Vollsmosealle laver man de to vestlige vognbaner om til BRT. Fordelen begge steder er, at passagererne ikke skal krydse nogle veje. En anden løsning var at lade BRT krydse igennem Vollsmose, og dermed være med til at åbne op for området.

På Vollsmosealle før Kertemindelandevejen lader man BRT kører i en nyanlagt trace på den sydlige side indtil Svendsagervej, hvor man laver en endestation, faktisk et stenkast fra den gamle Agedrup station.

BRT køretøjer fås med førerrum i begge ender, så man behøver ikke at lave vendesløjfer. Man kunne også lade BRT fortsætte på Kerteminde landevejen eller følge de nuværende ruter ind i Seden Syd og videre til Seden i en slags rundbane, den kører jo på gummihjul...!

Der bliver bygget som aldrig før i Odense. Flere tusinde lejligheder og ungdomsboliger er ved at blive bygget, eller står færdige. Det er Danmarks tredje største by, og alligevel tænker man ikke den kollektive trafik ind i helheden. Gjorde man det, ville man for længst have anlagt busbaner specielt, hvor der oven i købet er plads - for eksempel Ørbækvej ved Rosengårdscentret. Ved alle de store indkøbsdage lider busserne her under store forsinkelser. Det er vigtigt, at man tilgodeser den kollektive trafik, specielt med de sidste tal for FynBus, hvor man nu mangler 2 millioner passagerer eller 7.000 om dagen efter byomlægningen og letbane-arbejdet.

Lige så vel som datidens politikere ikke kunne se potentialet i de spor, som nu var anlagt, ikke af ond vilje, bilen var et ønsket alternativt i befolkningen, lige så blinde er man overfor - ud over letbanen - at indtænke og fremme den kollektive trafik i Odense.



Belgisk busoperatør har bestilt 146 busser

Den hollandske busproducent, VDL Bus & Coach, skal i løbet af første halvdel af 2019 levere i alt 146 busser til busoperatøren De Lijn i det nordvestlige Belgien

Ordren omfatter tre forskellige udgaver af VDL's Citea-bus. 7 af busserne skal være helt elektriske 12-meters Citea SLF-120, mens 84 skal være 12 meters Citea SLE-120 Hybrid, og de øvrige 55 skal være dieseldrevne ledbusser.

De syv el-busser kan medtage 92 passagerer. Her vil VDL i samarbejde med ABB stå for leverancen af lade-infrastruktur.

Hybridbusserne bliver leveret med et serielt hybrid-system med stop/start-funktion. De kan køre 100 procent elektrisk, når de sætter i gang ved lyssignaler og stoppesteder. Hybridbusserne bygger på et modulkoncept, så busserne også kan sættes ind på længere ruter. Ved at forsyne dem med en pantograf og en større batteripakke, kan den elektriske rækkevidde også forøges.

For dieselbusserne er der tale om busser med lav egenvægt, som dermed øger brændstoffektiviteten.

Busoperatøren De Lijn har årligt omkring 3,8 millioner passagerer på de omkring 1.000 busruter med 36.000 stop, som selskabet betjener. De Lijn opererer med omkring 4.100 køretøjer - 418 tram og 3.700 busser - der betjenes af over 8.000 medarbejdere.

Nyheder fra Mekasign

- Nye skilte men samme gode service!

Vi er nu blevet forhandler af de tyske kvalitets skilte fra bustec.



- + Markedets laveste strømforbrug**
- + Effektive Lysdioder**
- + En synsvinkel på hele 130°**



**LED-skilte med en usædvanlig lang levetid og helt vedligeholdelsesfrie.
Bruger energibesparende super bright lysdioder.**

**ECO-LED-display systemet udmærker sig ved, som de eneste at kunne styres via netværk med RJ45 stik, og er dermed fremtidssikret til drift med bus computer.
Automatisk lysstyrke regulering giver perfekt læsbarhed under alle lysforhold.**

Forhandler & Service Center

 **bustec**

Passenger Information Systems
Bus | Train | Stop



Sindballevej 27, Lindved. DK -7100 Vejle - Tlf.: 7585 1777 - www.mekasign.dk

Polsk busproducent introducerer brintbus med 350 kilometers rækkevidde

Solaris Bus & Coach vil i løbet af næste år introducere en ny elektrisk bus, der har brint som den væsentligste energibærer til bussens el-motorer. Dertil kommer et mindre Solaris High Power batteri, der skal støtte brintanlæggets brændselscelle, når motorerne kræver mest energi

Med brint som hovedenergibærer vil de nye Solaris Urbino 12 hydrogen-busser komme op på en rækkevidde på 350 km mellem hver energipåfyldning.

Solaris Bus & Coach oplyser, at den 12 meter lange brintbus vil have plads til op til 80 passagerer.

Solaris Urbino 12 hydrogen er en videreudvikling af de første busser med brintanlæg, som Solaris Bus & Coach leverede til Hamburger Hochbahn i 2014. Her var batterierne det centrale, mens brintsystemet sørgede for at øge rækkevidden. I den nye udgave af brintbusser fra den polske busproducent er rollerne byttet om. Her er brint-anlægget det centrale, mens batteriet fungerer som støtte.

Brint-anlægget på den nye Solaris-busser bygger på de seneste års udvikling. Det betyder lettere tanke til brinten, og mere effektive brændselsceller. Derudover vil busserne være forsynet med en CO2-varmepumpe, der udnytter overskudsvarme fra brændselscellerne.

Solaris' viceadministrerende direktør, Dariusz Michalak, der leder busproducentens udviklingsafdeling, fremhæver, at el-busser med brint som energibærer, er lettere end el-busser med batterier og har en lang rækkevidde.

- De har potentialet til at blive meget populære i markedet, siger han.

De to brintbusser, som Solaris leverede til Hamburger Hochbahn i 2014, er 18,75 meter lange ledbusser - og de er stadig i regulær daglig drift på byens rute 109. Sidste år leverede Solaris den første trolley-bus med brintanlæg til Riga i Letland sidste år. I år vil antallet af sådanne busser i Riga komme op på ti.





Berlin's kollektive transport får el-busser

Mercedes-Benz skal levere 15 el-busser til Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Ordren på de 15 elektriske busser er den tredje, som Mercedes-Benz får på de kommende elektriske Citaro-busser, der først kommer i serieproduktion inden udgangen af 2018

Mercedes-Benz vil vise den nye el-bus frem ved en begivenhed i july forud for den internationale transportmesse IAA i Hannover i september. De 15 elektriske busser skal leveres i første kvartal næste år. El-bussen fra Mercedes-Benz er forsynet med ti batterimoduler, som vil blive opladt på busdepoterne. Busserne bliver drevet frem af el-motorer placeret tæt på hjulene. Et forfinet styresystem blandt andet med en varmepumpe holder energiforbruget nede - og dermed rækkevidden oppe.

Fornyligt afgav Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), der er tysklands største busoperatør, en ordre på op til 950 bybusser, som Mercedes-Benz skal levere de kommende år.

Mercedes-Benz skal også levere 20 elektriske Citaro-busser til Hamburger Hochbahn, der står for den kollektive transport i Hamburg-området.



Volvo Busser skal levere den hidtil største ordre på hybridbusser

Volvo Bussar's nordamerikanske datterselskab, Nova Bus, har fået en ordre på 497 12 meter lange hybridbusser, som skal leveres til den kollektive transport i provinsen Quebec i Canada. Ordren, som er Volvo Bussar's hidtil største ordre på hybridbusser, indeholder en option på op til 1.028 busser. De første hybridbusser skal leveres i 2020 og derefter løbende frem til 2025

Nova Bus, der bygger transitbusser i Nordamerika, skal levere de nye hybridbusser til Quebecs trafikselskaber. Ordren koordineres af ATUQ (Association du transport urbain du Québec).

Volvo Busser oplyser, at Volvo-koncernens ind til nu er leveret 5.500 elektrificerede busser - hybridbusser med forbrændingsmotor og helt elektriske busser. (4.000 er leveret af Volvo Busser, mens 1.500 er leveret af Nova Bus.



Få transportnyheder dagligt
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

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



El-ledbusser fik premiere ved kapsejls

Gæsterne ved Volvo Ocean Race, hvor hurtige oceangående sejlbåde konkurrerer om at komme først i mål i Göteborg, fik i år en ny og miljøvenlig transportmulighed med to nye elektriske ledbusser fra Volvo Busser

De to elektriske ledbusser blev i anledning af Volvo Ocean Race i dagene 14.-21. juni sat ind mellem Nordstan og området ved Frihavnen i Göteborg, hvor de store sejlskibe lagde til kaj.

Fra og med 25. juni skal de nye busser, der er prototyper med plads til 135 passagerer, testes på en del af Västtrafiks buslinie 16. De elektriske busser indgår i ElectricCity-samarbejdet, som siden 2015 har haft en række to-akslede el-busser kørende på linie 55 i Göteborg.

Ud over el-driften har ledbusserne en række tekniske og designmæssige løsninger, som skal gøre rejsen med busserne enklere og mere bekvem for passagerne. Busserne er eksempelvis udstyret med fire dobbeltdøre, store frie gulvområder og ergonomisk udformede ledstænger, håndtag og ryglæn for stående passagerer. Formålet er, at et stort antal passagerer hurtigt og smidigt skal kunne komme ind og ud af busserne ved stoppestederne samtidigt med, at rejsen bliver så behagelig som muligt.

I busserne er der installeret fri internet, mulighed for opladning af mobiltelefoner og infoskærme med trafik informationer.

Da der er tale om prototyper, vil de to elektriske ledbusser køre ud over den ordinære køreplan.



Til fods i transportpolitikken

Når et lille barn lærer at gå, jubler alle - især forældre og bedsteforældre. Det er et lille menneskes første og vigtigste erobring af en personlig mobilitet. Det lille barn er blevet fodgænger - en del af et stort menneskeligt fællesskab. For fodgængere er vi alle. De relativt få mennesker, som ikke kan gå, har det svært. Mere om dem i en senere klumme

Af Mikael Hansen, journalist og bilfri trafikant

Senere i livet bliver det sværere at opnå respekt som fodgænger. De hurtige og effektive transportformer får den største opmærksomhed: bilen, bussen, toget, færgen, flyet - og det ikke så mærkeligt. Og lige præcis sådan er den nationale, regionale og kommunale transportpolitik også indrettet. Mærkeligt er det dog, at livet til fods ikke er med i buketten af virkemidler. Gang - fodgængertrafik - tages sjældent alvorligt som transportform.

Godt nok findes der gågader i mange danske byer, og det er vel i sig selv en slags respekt for fodgængere. "Trafikken" på en gågade betragtes dog sjældent som trafik eller transport - det er hygge, fritid, shopping med videre.

Når man som fodgænger bevæger sig væk fra gågaden og skal passere en befærdet vej, bliver nedprioriteringen ofte meget tydelig. Der er pæne og tydelige fodgængerovergange og separate signaler for fodgængere, men det er også tydeligt, at det ikke er meningen, at fodgængerne skal opholde sig længere tid end allerhøjst nødvendigt på de hvide striber.

Kantstenen

De steder, hvor der tælles ned mellem det røde og det grønne lys, er prioriteringen klar - for eksempel 58 sekunders rødt lys og herefter 17 sekunders grønt for fodgængerne - kun lige akkurat nok til at komme over vejen.

Der er utvivlsomt gode argumenter for netop det valg af røde og grønne faser, lokal trafikstyring er en vanskelig balancegang. I denne sammenhæng skal det blot påpeges, at biltrafikken ses som den højst prioriterede transportform, fodgængerne kommer i anden række.

Da cykeltrafikken i 2009 - omsider - blev en del af den nationale transportpolitik, var det en lille revolution. Statens medfinansiering af cykelprojekter skabte udvikling ikke bare på de nyanlagte cykelstier, men i hele trafiksystemet og byområderne. Næste fase af fredeliggørelse af byområderne kunne med fordel tage udgangspunkt i fodgængernes forhold.

Fodgængere er vi alle - fra P-pladsen til Bilka og tilbage igen, fra hoveddøren til bildøren eller til busstoppestedet, på skolevejen, på togperronen i jagten på den rigtige vogn og det rigtige sæde, på lufthavnens uendelige gangarealer.

Det kan dog stadig undre, at fodgængertrafikken står ganske svagt i prioriteringen både i national og i kommunal transportpolitik. Det er også sært, at den kollektive trafik sektor har en meget begrænset fokus på fodgængernes forhold. Alle passagerer er trods alt fodgængere før og efter bus- og togrejsen.

Der lurder en fare på dem, som kunne tænke sig at tage fodgængernes forhold op: Hvis fodgængertrafik blot bliver endnu en kategori for sig selv med egne strategier og budgetkonti - endnu ét af transportsektorens hyttefade - så kan det egentligt være det samme.

Fodgængertrafikken er og bør være den faktor, som får det hele til at hænge sammen i større helheder og med en tydelig menneskelig dimension. Alle er fodgængere og at gå, er stadig den fundamentale mobilitet - det er transportsektorens forbindelse til kroppen og det levede liv - gennem alle tider.



Volvo Busser:

Den største fornyelse i 20 år



“Vi har skabt den største fornyelse i flere årtier af vores europæiske busserie. Ændringerne dækker alt fra køretøjets struktur og køreegenskaber til et helt nyt og moderne design. Dette er en ny platform for busser, der bygger på det centrale koncept. Jeg er overbevist om, at vores kunder og deres passagerer vil sætte stor pris på resultatet”

Håkan Agnevall, direktør for Volvo Busser.

Volvo kører busser frem i tiden

Det første indtryk af Volvo Busser's nye turistbusmodeller, der er skabt til at åbne dørene for mennesker, der skal på tur ud til fjernere rejsemål eller til at køre på det stadigt stigende antal fjernbusruter, ligger et niveau over det forventede. Og når Volvo Busser fremhæver, at det er omkring 20 år siden, der sidst blev præsenteret en så stor nyhed, var forventningerne lagt pænt højt

Af Jesper Christensen

Sidst i maj løftede Volvo Busser sløret for de nyeste turistbusmodeller. Det skete i strålende maj-sol akkompagneret med populærmusik på Volvo Trucks democenter i Göteborg.

Her blev tre udgaver af de nye turistbusser kørt frem - to forskellige 9700-busser flankerede flagskibet - en bordeaux-rødmetallic Volvo 9900. Og busserne findes i fire udstyrsniveauer - komfortniveau 1, 2, 3 og 4. Under præsentationen pegede Volvo Busser's folk på, at de tre busser repræsenterede tre af de niveauer, men også var eksempler på, at nok er der tale om fire niveauer, men at der er mange muligheder for at få en bus, der ligger på et niveau et sted mel-



Der er forskel på bordene alt efter komfortniveauet. Her den mere luksuriøse udgave. På næste side det mere almindelige klapbord.

Det skrånende gulv og de store glaspartier skaber et godt udsyn både fremad og til siderne i bussen. Loftet i passagerkabinen er otte centimeter højere end før, og en renere overgang fra vægge til loft giver også en fornemmelse af meget mere plads indvendigt.



Materiel



Busserne findes på fire forskellige komfortniveauer - og så en blanding af alle de forskellige udstyrsmuligheder.

lem komfortniveau 1 og komfortniveau 4. Det handler om at sætte kryds på ønskesedlen over muligheder - og at være villig til at betale for lækkerierne.

Fokus på den rigtige bus til opgaven

I AB Volvo-koncernen er busdivisionen ganske selvstændig med fokus på transport af mennesker fra A til B - uanset om afstanden er kort eller lang. Det betyder for eksempel, at Volvo Busser har et klart fokus på hybrid-busser og rene el-busser, når det gælder kollektiv transport i byområder.

Når det gælder længere afstande er det stadig forbrændingsmotorer, der driver busserne frem. Vel at mærke moderne motorer, der eksempelvis kan køre på biobrændstoffet HVO, der kan nedbringe CO₂-påvirkningen i forhold til fossil dieselolie med omkring 80 procent. Derudover har Volvo's teknikere og udviklere fokus på at få mest muligt ud af den energi, der er i dieselolien i tanken. Det er sket ved at skære 350 kg af vægten og forbedre aerodynamikken. Volvo angiver en samlet brændstof på op til 4 procent på den baggrund. Ved at vælge automatisk sænkning af chaisiset, når hastigheden kommer over 80 km/t og I-See-systemet, der optimerer motoromdrejninger og gearskift efter, om det går op ad bakke eller ned ad bakke, kan man lægge yderlige til besparelsen.

Det betyder løbende udvikling og optimering af drivlinen med de mest effektive motorer fra Volvo-koncernens motorproduktion, de nyeste automatiserede gearkasser i I-Shift-serien særligt tilpasset buskørsel og det meget roste styretøj-system - Volvo Dynamic Steering.

Volvo Bussers designere og udviklere har investeret mange ressourcer i løsninger, der øger komforten. En velisoleret

opbygning giver et lavt støj- og vibrationsniveau inde i bussen, hvor et videreudviklet klimaanlæg sørger for en konstant og behagelig temperatur i hele bussen uanset forholdene udenfor.

Volvo Busser tilbyder en pakkeløsning

Volvo Busser havde tilrettelagt præsentationen, så deltagerne - ud over at kunne tage de nye turbusser under nærmere øjesyn - også kunne få mere at vide om alt det, der ligger uden om selve bussen. Det er eksempelvis chaufførstøttesystemer, overvågning af bussens tilstand, service og ikke uvæsentligt - finansiering af busserne.

For at starte fra bunden. Volvo Busser tilbyder via Volvo Finans flere forskellige løsninger - traditionel finansiering med lån, finansiel leasing og driftsleasing eller leasing med alle serviceydelser, og leje på kontrakt. Dermed har man som vognmand mulighed for at overlade en stor del af risikoen ved at holde bussen kørende til Volvo Busser, mens man selv kan koncentrere sig om at drive sin forretning vendt mod kunderne. Man skal selvfølgelig være opmærksom på, at Volvo lige som andre busproducenter ikke tilbyder det for ens blå øjnes skyld, men fordi de kan se en fornuftig forretning idet. Og det behøver ikke kun at være til gavn for Volvo. Der kan være god fornuft i at lade andre overtage en risiko mod betaling. I sær, hvis de er bedre til at vurdere og forebygge, at der opstår forstyrrelser i driften.

Og det kan man lige så godt erkende. Moderne køretøjer er så avancerede med hensyn til it-systemer, at det kan være svært at følge med i, hvis man også skal sørge for at levere det, ens kunder vil have - bustransport til tiden.

Med it-systemerne kan man overlade det til Volvo's kyndige at følge med i bussens drift. Trænger den eksempelvis til at komme på værksted for at få skiftet olie, eller er der mange kilometer endnu? Kører chaufføren på den mest brændstofeffektive måde uden voldsomme accelerationer eller opbremsninger - og uden for mange døråbninger? I begge tilfælde kan den løbende overvågning og opfølgning optimere driften og udnyttelsen af ressourcerne. Værkstedbesøg planlægges, når de er nødvendige, og chaufførerne kan hjælpes til at være opmærksomme på at køre mere brændstofeffektivt og behageligt.

Fakta om den nye Volvo 9900 og 9700

Volvo 9900 - Modellen til lange ture eller ture med ekstra komfort

Højde 3,85 m. Længde 12/13/14 m. Aksler 4x2/6x2. Skrånende gulv.

Volvo 9900 kan alt efter model have fra 49 til 57 passagerer

Volvo 9700 Modellen til fjernbusruter og regional transport

Højde 3,65 m. Længde 12/13/14 m. Aksler 4x2/6x2

Volvo 9700 kan alt efter model have fra 49 og til 61 passagerer

Begge modeller kan hver især skræddersys, så de opfylder kundernes krav, takket være et bredt udvalg af pakkeløsninger og valgmuligheder

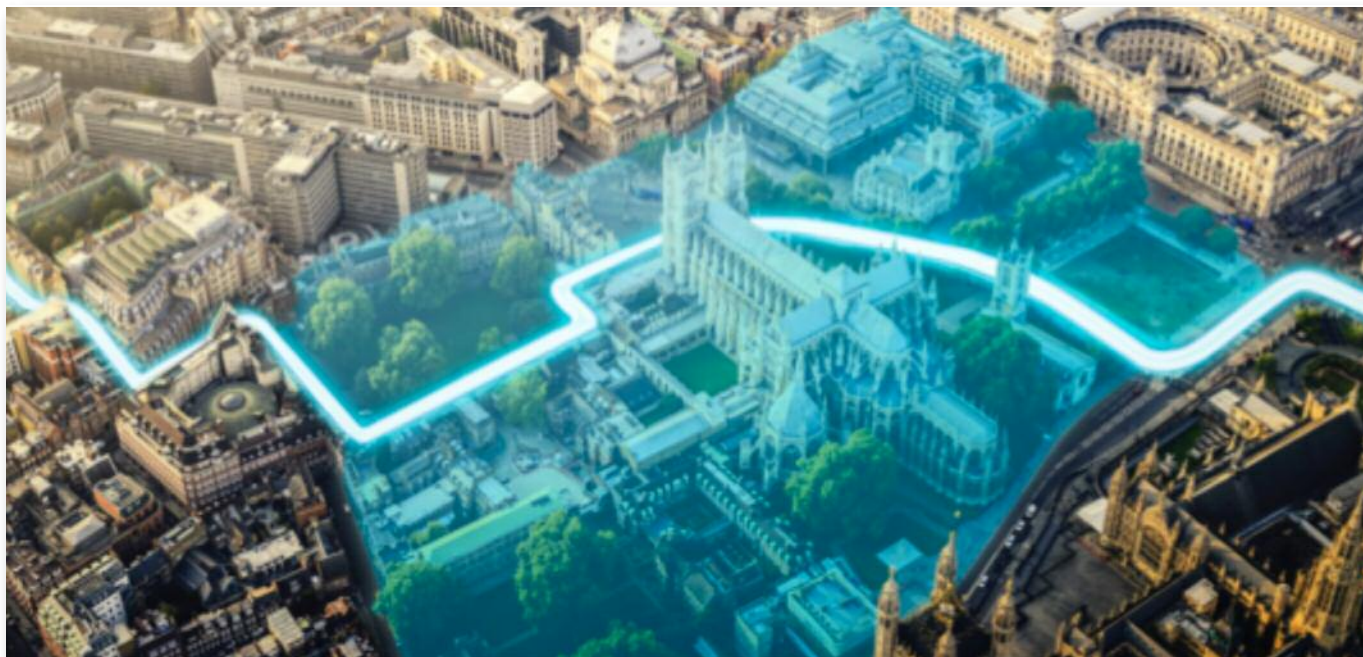
Drivline: Volvo D11 Euro 6, 430/460 hk, I-Shift (*I-See optimerer motoromdrejninger og gearskift efter, om det går op ad bakke eller ned ad bakke

De nye busser er bygget over en nyudviklet korrosionsbestandig opbygning

Taget er udført i en nye sandwichkonstruktion, som sænker både vægt og tyngdepunkt

Busserne leveres med 11-liters seks-cylindrede dieselmotorer. Man kan vælge mellem tre motoreffekter: 380 hk, 430 hk og 460 hk.

Især topmodellen - Volvo 9900 - gjorde et rigtig godt indtryk med sine lædersæder,



Med flådestyringssystemet til Volvo Busser kan man helt ned på gadeplan eksempelvis fastlægge, hvilken maksimumshastighed en bestemt bus må komme op på.

Når vi er ved it-systemer, er det også muligt at sørge for, at ens busser kører med den maksimale hastighed, man ønsker i et specielt område eller på en vej. Er bussen udstyret med flådestyring kan man hjemme fra kontoret bestemme, hvor hurtigt hver enkelt bus eksempelvis må køre på den vej, der fører forbi skolen i Videbæk eller forbi Amalienborg.

Volvo's folk bød inden for i nye busser

Det første indtryk af de nye turistbusmodeller, der er skabt til at åbne dørene for mennesker, der skal på tur ud til fjernere rejsemål eller med det stadigt stigende antal fjernbusruter, ligger på et højt niveau og lever op til forventningerne. Og når Volvo Busser fremhæver, at det er omkring 20 år siden, der sidst blev præsenteret en så stor nyhed, var forventningerne lagt pænt højt

Af Jesper Christensen

Med Volvo Dynamic Steering, IShift-gearkasse og 11-liters motorer, der er taget fra hylderne hos Volvo Powertrain, hvor også Renault Trucks og Volvo Trucks kommer og henter delene til deres forskellige drivlinjer, kører busserne derudad.

Hvad angår indretning og finish går især topmodellen - Volvo 9900 - et rigtigt godt indtryk med sine lædersæder og andre lækre detaljer - eksempelvis usb-opladere i sæderyggene, klapbord med kopholder, opadskrånende gulv og pænt dæmpet med hensyn til vibrationer og motorstøj.

Men også 9700-modellerne er kørt et niveau højere op, hvad angår indretningen til de rejsende - måske tænker de på H.C. Andersens ord om, at rejse er at leve. Det er i hvert fald ikke så tosset at rejse som passager i en Volvo 9700 Coach - oversat direkte til en diligence - som den gode fynske forfatter nok også har været på eventyr i.

Hvis man forestiller sig, hvad H.C. Andersen har drømt om med hensyn til komfort, da han rejste med datidens dili-

Nye:

Juni 2018

Nye MB Sprintere - Euro VI

Vi bygger din nye minibus efter dine ønsker og behov. Taxa - Flexkørsel - Sygetransport - VIP



- Mercedes sprinter 314 CDI fra kr. 335.000,-
3500 kg. M1 Lift 5 + G + F
- Mercedes sprinter 316 CDI fra kr. 385.000,-
3500 kg. R1 Lift 7 + G + F
- Mercedes sprinter 316 CDI fra kr. 395.000,-
4050 kg. R3 Lift 14 + G + F
- Mercedes sprinter 516 CDI fra kr. 465.000,-
5000 kg. R3L Lift 19 + G + F

De anførte priser er standard opbygning. Bemærk, at der efter de nye regler for kørestole ikke kan komme det samme antal i som hidtil.

Nye Isuzu`ere

- NOVO med op til 29 + F + G fra kr. 675.000,-
- TURQUOISE med op til 31 + F + G fra kr. 795.000,-
- VISIGO med op til 39 + F + G fra kr. 1.195.000,-



Ny:

Brugte:

Mercedes Tourismo 15 RHD

Km. ca. 3.345 - Manuelt gear - 51 pass.
Fartpilot, retarder, klima, toilet, køkken, borde,
fodstøtter

Pris: 1.850.000 Kr.



VDL Bova - 2005

Km. ca. 1.150.500 - Automatgear - 76 pass.
Fartpilot, retarder, klimaanlæg, aircon., Soveka-
bine, køkken, toilet, borde, armlæn, fodstøtter

Pris: 350.000 Kr.



Scania Omniexpress - 2012

Km. ca. 150.302 - Manuelt gear - 49 pass.
NYE STOLE - justerbare, retarder, magasin net,
armlæn, fartskriver

Pris: 725.000 Kr.



Kontakt:

Salg: Jylland & Fyn

Leif Brændekilde • Tlf. +45 4035 9308

E mail: lb@busimport.dk

Salg: Sjælland

Mark Petersen • Tlf. +45 4020 3680

E mail: mp@busimport.dk

Værksted/Lager

Tlf. +45 7456 1326

E mail: info@busimport.dk

Materiel



Volvo Busser har investeret mange ressourcer i løsninger, der øger komforten. Den velisolerede opbygning giver et lavt støj- og vibrationsniveau indenfor, og klimaanlægget er blevet udviklet, så det giver en konstant og behagelig temperatur i hele bussen uanset forholdene udenfor. De ergonomiske passagersæder er Volvos eget design.

gencer, kan nutidens busser nok opfattes som et eventyr. Men det er eventyr, der nu 143 år efter hans sidste pennestrøg, er blevet virkelighed.

En tur ned gennem midtergangen giver udtryk af omhyggeligt udført håndværk og design. Det gælder uanset om udstyret er standard målrettet brug på travle fjernbuslinier og den slags med mange ind- og udstigninger, eller om det er udstyret på de to niveauer over med usb-opladerstik ved hvert sæde eller i topniveauet, hvor der eksempelvis byder på læder på sæderne og lukkede hattehylde.

Og så sidder man som rejsende godt de nye busser uanset, om det er forrest, bagerst eller over de bagerste aksler. Om det så bliver komfortabelt? Ja, grundlaget er i orden. Dermed bliver det op til chaufføren at indfri forventningerne. Og testturen på anlægget ved Volvo Trucks Experience Center viste, at man som chauffør godt kan give de rejsende en fornemmelse af at være flyvende.

Set fra pladsen bag rattet

Da Volvo Busser's folk aftenen inden fortalte om de nye busser, pegede de blandt andet på mindre støj og færre vibrationer - og et forbedret udsyn med et ekstra vindue i døren. Vi må give dem ret. Da vi dagen efter satte os tilrette i den velindrettede førerplads kunne vi med tilfredshed konstatere, at man som chauffør et godt udsyn fremad, i spej-

Se den. Test den. Mærk den. Kør den



Ny MAN TGE Minibus



Forbrug ved blandet kørsel: 13-14,3 km/l. CO2-udslip 184-198 g/km. E

Har du lyst til en prøvetur?
– ring nu og book på telefon 43 20 77 07

Læs mere om vores nye minibus

MAN TGE Minibus



Materiel



Designet af førerpladsen med det nye rat og den nye instrumentering er fuldstændig integreret med resten af bussen. Samtidig har chaufføren det nødvendige private område, så han eller hun kan arbejde uden forstyrrelser og med fuld kontrol. I denne bus er gearvælgeren nogle knapper til venstre for rattet.

Den bagerste dør. Seks trin op i bussen. Afhængig af udgave er der plads til mellem 49 og 61 passagerer.

lede og til siderne - og det ekstra vindue i døren hjælper klar til at få øje på andre trafikanter - eksempelvis cyklister - der er kørt op på siden af bussen.

Så langt så godt. Men hvordan opfører bussen sig så, når den er ude at køre.

Det er let at finde sig til rette i førersædet. Instrumenteringen er overskuelig og betjeningen let at håndtere. Gearvælgeren til I-Shift-gearkassen var i en af busserne placeret i højre side af sædet - lige til højre hånd. I en af de andre skulle man vælge gear-funktion med trykknapper. Når man ved det, er det mest smag og behag, der afgør, om man kan lide det eller ej.

Nå, i med sikkerhedsselen, start motoren, gearvælgeren fra N-neutral til D-rive, et let tryk på speederen, og bussen begyndte nærmest at svære hen over pladsen. Da vi havde været på Volvo's testcenter ved tidligere lejligheder, var det nærliggende at udfordre busserne på bakken med den største stigning. Hvordan fungerer Hill Hold-funktionen og acceleration, når det virkelig går opad. Upåklageligt. Bussen gør, som den skal. Den sætter let i gang, selvom stigningen er stor. Og accelerationen op ad bakken med tilhørende gearskift er til at holde ud. Det kræver ganske meget at sætte i gang og øge hastigheden op ad stigningen, når der samtidig skal skiftes gear. Det er meget vanskeligt - om ikke umuligt - at klare gearskiftene op ad bakken helt uden at passagerene lægger mærke til det. Men man kan som chauffør gøre sig umage - også med i en bus med automatiseret gearkasse som Volvo's I-Shift.



Materiel



Den mest eksklusive version er flagskibet Volvo 9900. I sammenligning med den forrige generation er den generelle højde øget med 12 centimeter. Det har skabt plads til et større bagagerum, samtidig med at passagererne sidder højere i bussen. De ergonomiske passagersæder er Volvos eget design. Hattehyldeerne fåes enten som lukkede, som her på billedet, eller åbne.

Ned ad bakke går det lettere. Retarderen og den forudindstillede maksimale hastighed sørger for, at bussen ikke løber løbsk med fare for at vælte i svinget for foden af bakken.

Det dynamiske styretøj gør chaufførlivet lettere

Kørslen føles stadig flyvende. Veltrimmet luftaffjedring godt hjulpet af Volvo Dynamic Steering, der absorberer vejens ujævnheder, så de ikke forplanter sig op i rattet til gene for chaufføren. Det dynamiske styretøj sørger også for at holde bussen på den lige kurs, når vejen går ligeud. Og der gjorde det så et pænt stykke vej, så vi kunne mærke accelerationen op til marchhastighed - og nedbremsning - bare for at prøve en mærkbar opbremsning. Det dur. For enden af vejen skulle vi dreje rundt. Her tog vi os den frihed at skære kurven lidt skarpere, end egentlig planlagt - bare for at prøve, hvor let og skarpt bussen kunne dreje. Det dur også.

Tilbage på pladsen fik vi også lejlighed til at bakke rundt om et hjørne og bag om en bygning. Manøvreegenskaberne er også i orden.

Konklusionen efter turene på testbanen må være, at de tre busser opførte sig eksemplarisk set ud fra førersædet.

Materiel



Andre nye sikkerhedsfunktioner er en mere robust frontkollisionsbeskyttelse (FIP) med en højere grad af energiabsorbering...

...og et glaspanel i den nedre del af for-døren, der gør det lettere for chaufføren at opdage andre trafikanter tæt på bus-sen.



Materiel



De nye busser fra Volvo var så nye, at de ikke var sat i egenlig serieproduktion, så vi måtte tage til takke med at blive transporteret til og fra testcenteret i en fire år gammel Volvo 9700. Man ser forskellen udvendigt...



... og indvendigt.

I 2014 var det "nok" at have oplademulighed på denne måde.





Er præventiv tætning af dæk lovlig?

Rådet for Større Dæksikkerhed kommer med facts om præventiv tætning af dæk til bus, lastbiler og påhængskøretøjer

Der hersker en del forvirring blandt aktørerne i landtransportbranchen om, hvornår det er lovligt at benytte præventiv tætning af dæk. På baggrund af Rådet for Større Dæksikkerheds seneste møde med Færdselsstyrelsen, samt på baggrund af svar fra transportminister Ole Birk Olesen til Folketingets Transportudvalg om emnet, kommer Rådet for Større Dæksikkerhed med følgende fakta:

Forbud eller ej mod præventivt tætningsmiddel

Dæk til bus, lastbil og anhængere, der kører over 40 km/t får, ændrer så snart et fremmedlegeme trænger gennem det bærende eller lufttætte lag, status fra at være ubeskadiget til at være et beskadiget dæk, uanset om lufttrykket

Den nye TopClass S 531 DT.

Amazing Space.

Det siges at alle drømme kan gå i opfyldelse, hvis man har modet til at opfylde dem.

Vores nye dobbeltdækker, TopClass S 531 DT, er på mange måder en drøm der er gået i opfyldelse - i dobbelt forstand.

Dens majestætiske elegance, moderne design og imponerende størrelse kan nu blive en del af din virkelighed. Tillad dig selv at rejse, tænke og drømme virkelig stort - dobbelt op.

www.setra.dk



SETRA

The Sign of Excellence.

bevares eller ej. Dækket skal herefter afmonteres, inspiceres og permanent repareres af en fagmand, så dækket føres tilbage til "fejlfri tilstand".

Rådet for Større Dæksikkerhed henviser til Detailforskrifter for Køretøjer, hvor følgende er anført under afsnit 8.02.001 Generelle bestemmelser:

- Dæk, fælge og hjullejer m.v. skal være ubeskadigede.
- Endvidere er der i Vejledning om syn af køretøjer specificeret følgende:
- Beskadigelsen af dæk kan bestå i:
 - Brud eller skade på dækkets bærende eller lufttætte lag
 - Stik- eller snitskader
 - Revner i gummiet, der går ind til den indre opbygning i stål, nylon eller lignende
 - Lokale udbulinger, som indikerer indre fejl i dækkets opbygning

Færdselsstyrelsen og transportministeren fastslår ejers pligt

I et af flere spørgsmål fra Folketingets transportudvalg til transportministeren, er svaret på spørgsmål i relation til forskellen mellem præventiv dæktætning og permanent reparation entydig:

"Dette medfører, at ejeren af køretøjet har pligt til, efter at det præventive tætningsmiddel har virket efter formålet, at sikre, at dækket repareres permanent som efter enhver anden punktering. Det er således ikke tilladt fortsat at benytte dækket, uden at det repareres permanent og føres tilbage i fejlfri tilstand."

Rådet for Større Dæksikkerhed er af den opfattelse, at brugeren grundigt bør vurdere fordele og ulemper ved anvendelse præventive tætningsmidler.

Rådet for Større Dæksikkerhed oplyser, at der i en ikke så fjern fremtid efter sigende vil komme krav om dæktryksovervågning (TPMS) på alle hjul, der kører på offentlig vej. Så i fremtiden vil der også være en elektronisk kontrol af dæktryk og temperatur i dækket på lastbiler og busser, og dermed får føreren en hurtig advarsel, så man undgår sivepunkteringer med efterfølgende risiko for dæksprængninger. Samtidig vil flere dæk kunne reddes med en permanent reparation og udgiften til præventive tætningsmidler kan spares, hvormed man også undgår miljøbelastningerne i forbindelse med monteringsarbejde og bortskaffelse af tætningsmidlerne.

Om Rådet for Større Dæksikkerhed:

- Rådet for Større Dæksikkerhed blev etableret i 1991 med det formål, at udbrede og højne forbrugernes samt offentlige instansers kendskab til dæk og de dermed forbundne sikkerhedsaspekter på en almennyttig og mærkeneutral basis
- Det er endvidere målet at udbrede kendskabet til bestemmelser og lovgivning for herigennem at medvirke til større trafikikkerhed
- Rådet består af repræsentanter fra FDM, Teknologisk Institut, Politiet, Dækimportørforeningen, Dæk Specialisternes Landsforening og Fabrikantforeningen for Regummierede Dæk

EU's ministre vil gøre det lettere at inddrive ubetalte vejafgifter

EU-landenes ministre på transportområdet vil gøre det lettere at spore ejere af udenlandske køretøjer, som ikke betaler bompeng. Det skal ske ved at de enkelte lande giver andre lande adgang til nationale oplysninger fra køretøjsregistre

EU's Ministerråd på transportområdet vedtog torsdag en generel indstilling til opdaterede regler for elektroniske vejafgifter (bompeng), som indeholder et retsgrundlag for en sådan udveksling af oplysninger. De mulige administrative og juridiske konsekvenser afhænger af den nationale ret i det land, hvor den manglende betaling af en vejafgift er fundet sted.

Det vedtagne udkastet skal også forbedre interoperabiliteten mellem elektroniske vejafgiftssystemer i Europa ved at fjerne administrative hindringer såsom lokale tekniske specifikationer og ved at give udbydere af elektroniske vejafgiftstjenester lettere adgang til markedet. Målet er, at trafikanterne kan rejse gennem EU og betale deres elektroniske vejafgifter med det en og samme elektroniske enhed, én kontrakt og én faktura.

De nye regler om elektroniske bompeng skal sikre, at alle trafikanter betaler deres bompeng, uanset hvor de er i EU. Desuden vil øget interoperabilitet mellem forskellige bompengsystemer bidrage til bedre mobilitet i hele EU.

De nye foranstaltninger skal gælde fra 30 måneder efter direktivets ikrafttræden.

Direktivudkastet skal godkendes af både ministerrådet og EU-Parlamentet, før det kan træde i kraft.

Interesserede kan se mere her:

Draft directive on the interoperability of electronic road toll systems and facilitating cross-border exchange of information on the failure to pay road fees – Council general approach



Få transportnyheder dagligt direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

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

Nye sanktionsregler træder i kraft 1. juli på køre- og hviletidsområdet

Fredag 1. juni træder nye sanktionsregler på køre- og hviletidsområdet i kraft. Det sker som led i en ændring af færdselsloven, som Folketinget tidligere har vedtaget. Lovændringen betyder, at overtrædelse af reglerne på køre- og hviletidsområdet vil blive sanktioneret mere proportionelt, og at der bliver indført et nyt system for frakendelse af førerretten for de store og tunge køretøjer

Med de nye sanktionsregler ophæves lempelsescirculæret (cirkulæreskrivelse nr. 9293 af den 30. marts 2007 om ændring af praksis vedrørende sanktionerne på køre- og hviletidsområdet).

Det betyder, at beregning af eventuelle overtrædelser fremover vil ske i forhold til de krav til pauser og køretider, der er fastsat i køre- og hviletidsforordningens artikel 7. Og at der ikke længere vil være generelle eller specielle toleransegrensninger på afholdte pauser. Bøderne for overskridelser af køretiden, der kan forekomme ved samspillet mellem køretid og pauser, vil fremover blive halveret. Afholdte pauser, der ikke lever op til kravene til en lovlig pause i køre- og hviletidsforordningen, vil endvidere under visse omstændigheder kunne indgå som en formildende omstændighed.

Ved lovændringen indføres endvidere en ny graduering af overtrædelser af takografforordningen og køre- og hviletidsbekendtgørelsen, som gør bødestørrelserne mere proportionale. Det betyder, at bøder for overtrædelser, der eksempelvis skyldes sjuusk og forglemmelse, nedsættes. Samtidig forhøjes bøderne for de meget grove overtrædelser, som direkte har til formål at hindre effektiv kontrol, eksempelvis ved anvendelse af en falsk anordning, der kan ændre takografens registreringer. Ydermere indføres der en graduering af virksomhedernes bøder.

Der bliver samtidig indført et bødeloft på 30.000 kroner for førerens samlede bøder. Tilsvarende indføres der et bødeloft på 60.000 kroner til virksomheden pr. fører. Bødeloftet gælder ikke i de tilfælde, hvor der foreligger særligt skærpende omstændigheder.

Endvidere indføres der med lovændringen et nyt frakendelsessystem. Det betyder, at førerretten kun bliver frakendt til de store og tunge køretøjer, når reglerne på køre- og hviletidsområdet er overtrådt. Førerretten til almindelig bil og motorcykel bevares derfor med de nye sanktionsregler. Endelig hæves grænsen for, hvornår der skal ske betinget frakendelse for overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen fra de nuværende 30 procent til 40 procent, ligesom overtrædelse af pausereglen i køre- og hviletidsforordningens artikel 7 ikke længere kan medføre betinget frakendelse.

Interesserede kan læse mere om lovændringerne [her](#):



Udvalg skal se på fremkommeligheden i Hovedstadsområdet

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) nedsætter et fremkommelighedsudvalg, der skal finde muligheder for at øge fremkommeligheden på gennemgående veje og i større trafikkorridorer i Hovedstadsområdet. Udvalget skal have særligt fokus på optimering af og sammenhæng mellem trafiksignaler

Baggrunden for at nedsætte udvalget er, at det ifølge en rapport om fremtidens mobilitet er relativt simpelt til at nedbringe den tid, bilister holder i kø på de større veje i hovedstadsområdet. Det enkle værktøj er at samordne trafikstyringen på tværs af kommunegrænserne.

Fremkommelighedsudvalget, som skal arbejde på tværs af de statslige og kommunale niveauer, skal blandt andet undersøge konkrete tiltag for optimering og samordning af trafiksignalerne.

- Trængslen på vejene er et stigende problem, som koster samfundet rigtig mange penge. Derfor skal vi udnytte det potentiale, der er for at begrænse trængslen, og der er trafikstyringen et forholdsvist simpelt værktøj med stor effekt, siger transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA).

Fremkommelighedsudvalget for Hovedstadsområdet kommer foruden Vejdirektoratet til at bestå af politiet, trafikskabet Movia og en række kommuner - København, Frederiksberg, Gentofte, Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Glostrup, Rødovre, Hvidovre, Herlev, Brøndby, Albertslund, Ballerup, Høje Taastrup, Vallensbæk, Ishøj og Tårnby.

Ole Birk Olesen siger, at der er gode trafikale gevinster at hente, hvis de kommunale vejmyndigheder i højere grad samarbejder på tværs. Det er der ikke krav om i dag.

- Men hvis kommunerne fremover optimerer og samordner trafiksignalerne på tværs af kommunegrænser, særligt på større indfaldsveje og centrale korridorer, med eksempelvis grønne bølger og mere grøntid i de perioder, hvor der er mest trafik, vil fremkommeligheden for bilisterne blive bedre, siger han.

Fremkommelighedsudvalget skal udarbejde en rapport med anbefalinger til fremkommelighedstiltag, hvor de blandt andet skal kortlægge mulige tiltag for optimering af fremkommelighed, en prioritering af de foreslåede tiltag og en implementeringsplan.

Fremkommelighedsudvalgets endelige rapport forventes overleveret til transport-, bygnings- og boligministeren i januar næste år.



Færre kom til skade i trafikken sidste år

I 2017 kom færre til skade i en trafikulykke. Ifølge Vejdirektoratet var der lige under 3.000 registrerede trafikulykker, hvor en eller flere personer blev dræbt eller kom til skade. Det er det laveste antal ulykker med personskade i de sidste 10 år

- Der kan være mange forklaringer på den positive udvikling. Vejnettet forbedres løbende, der bygges blandt andet rundkørsler og venstresvingsbaner, fjernes faste genstande og oversigtsforhold forbedres. Derudover bidrager kampagner, daglige trafikmeldinger, løbende vedligehold af asfalten og hurtige udbedringer af skader på skilte og autoværn til trafiksikkerheden, siger Marianne Foldberg Steffensen, der er leder af Vejdirektoratets trafiksikkerhedsafdeling.

- Vi skal desuden huske, at trafiksikkerhed ikke kun handler om de indsatser, som Vejdirektoratet, politiet, kommunerne og Rådet for Sikker Trafik laver. Det handler også om, at trafikanterne har et ansvar for at vise hensyn til hinanden, siger hun.

175 dræbte i trafikken i 2017 ligger på niveau med udviklingen for de seneste fem år, mens antallet af dræbte er mere end halveret siden 2008. Den samme tendens gør sig gældende for tilskadekomne i trafikken.

Mænd bliver oftere dræbt i trafikken

Mens ulykkerne med tilskadekomne eller dræbte personer er faldet, ses en stagnerende tendens, når det gælder ulykker, hvor der alene er tale om materiel skade.

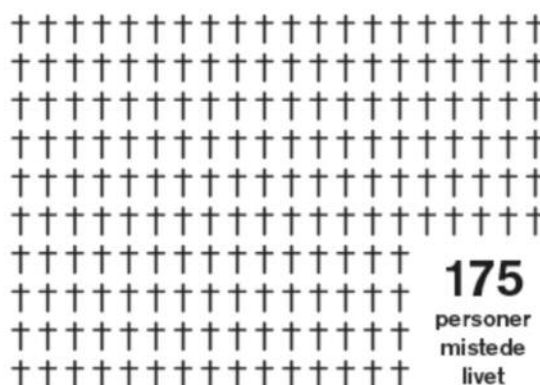
Der sker således tre gange så mange skader på køretøjer som på trafikanter i ulykkesstatistikken.

Der var tre gange så mange mænd som kvinder, der blev dræbt i trafikken i 2017. Der var også langt flere mænd, der kom alvorligt til skade i trafikulykker, end kvinder, mens kønnene ligner hinanden mere, når det gælder lettere skader.

- Der er en tydelig tendens til, at mænd i endnu højere grad end tidligere er overrepræsenterede i dødsulykkerne. Hvor der for få år siden var to dræbte mænd for hver trafikdræbt kvinde, er der nu tre dræbte mænd for hver dræbt kvinde. Vi ved fra tidligere undersøgelser, blandt andet fra Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, at mænd ofte er mere risikovillige i deres kørsel. Det kan være en del af forklaringen, siger Marianne Foldberg Steffensen.

Årsstatistik

Det skete i trafikken i 2017:



Fodgængere



1.387 kom lettere til skade i trafikken

Motorcykler



1.756 personer kom alvorligt til skade

Der er stadig flest trafikanter, der kommer til skade i en personbil. Det gælder for 44 procent af de dræbte og tilskadedekomne i 2017. De bløde trafikanter er også meget udsatte i trafikken. Cyklister udgør 24 procent af de dræbte og tilskadedekomne i 2017, mens fodgængere udgør 13 procent.

Mange ulykker med tilskadedekomne eller dræbte personer sker på lige vejstrækninger og i kryds.

Interesserede kan læse mere om ulykkesudviklingen i Vejdirektoratets årsnotat, som kan findes [her](#):

Minibus blev ramt af et tog ved Varde

Tirsdag 19. juni ved 13-tiden mistede to personer livet i en ulykke, hvor den minibuss, de var kørende i, blev ramt af et tog i en jernbaneoverskæring ved Sig nordøst for Varde

De to personer i minibussen var ifølge Syd- og Sønderjyllands Politi de eneste, der blev alvorligt kvæstet ved ulykken, der skete i en usikret overkørsel. Der er tale om en 55-årig mand og en 80-årig kvinde.

To passagerer i toget blev efter ulykken indlagt på sygehuset med symptomer på piskesmæld.

Togtrafikken på strækningen blev indstillet nogle timer mens ulykkesstedet blev undersøgt. Togtrafikken blev erstattet med togbusser.

Banedanmark betegner jernbaneoverskæringen som farlig, da den er ubevogtet. Den står på listen over overskæringer, som enten skal nedlægges eller sikres med bomme

Trafikanter har fået mere plads på motorvejen

Udvidelsen af Motorring 4 og Frederikssundmotorvejen har betydet, at trafikanterne på strækningen har øget gennemsnitshastigheden i myldretidstrafikken fra 50 til 85 kilometer/time. det betyder, at bilisterne samlet set sparer 732.000 timer årligt i trafikken

Det er især trafikanter, der kører ud af København i sydgående retning om eftermiddagen, der oplever den store forandring. Antallet af bilkøer er efter udvidelsen stærkt reduceret, selvom der i samme periode har været markant mere trafik på Motorring 4. Trafikken på Motorring 4 er steget siden 2012 - på nogle strækninger op til 44 procent.

Udbygningen af Motorring 4 åbnede i oktober 2013, mens Frederikssundmotorvejens anden etape (inklusive Tværvej) åbnede i juli 2015.

Interesserede kan se Vejdirektoratets rapport om tidsbesparelser på Motorring 4 og Frederikssundmotorvejen [her](#):

Nye taxivognmænd er tilfredse med indtjeningen

Trafikstyrelsen's anden udtrækning af nye 150 taxitilladelser er afsluttet, og de kommende vognmænd skal vælge kørselskontor. Taxi-selskabet Dantaxi 4x48 har spurgt nye vognmænd fra den første lodtrækningsrunde om baggrunden for deres valg af kørselskontor. Vognmændene blev også spurgt, om indtjeningen har levet op til deres forventninger

Næsten 80 procent af de adspurgte i undersøgelsen svarede, at omdømme og image har haft stor - eller meget stor betydning for deres valg af kørselskontor. Men andre faktorer spiller også ind. Flere og flere kunder bestiller taxien igennem en app, og halvdelen af de nye vognmænd tildeler det stor eller meget betydning, at de kan få adgang til ture via Dantaxi 4x48's Moove-app. Den nye taxilov har ophævet de geografiske begrænsninger, og 70 procent anfører, at det har stor betydning/meget stor betydning at køre for et kørselskontor med kunder i hele landet.

Indtjeningen lever op til forventningerne

Undersøgelsen fortæller også, at 98 procent af de nye vognmænd svarer, at indtjeningen, som selvstændig vognmand i Dantaxi 4x48, lever op til deres forventninger. For 58 procent er det i meget høj grad. De fleste af de nye vognmænd har tidligere arbejdet som chauffører i taxibranchen, mens fem procent kommer udefra. 25 procent har ikke tidligere kørt i Dantaxi 4x48. Undersøgelsen er foretaget i perioden 17. – 30. maj, og alle nye vognmænd i Kørselskontoret Dantaxi 4x48 F.m.b.a. er blevet spurgt. 57 procent valgte at deltage i undersøgelsen.



Ny forening for bus- og taxivognmænd er en realitet

Fusionen mellem Danske Busvognmænd og Dansk Taxi Råd blev endeligt vedtaget, da busvognmændene stemte for planerne ved et ekstraordinært årsmøde i Danske Busvognmænd

Hovedformålet med det ekstraordinære årsmøde var at ændre Danske Busvognmænds vedtægter og acceptere en sammenlægningsaftale mellem Danske Busvognmænd og Dansk Taxi Råd, så de to foreninger fra 1. januar 2019 bliver en fælles forening for persontransport i Danmark.

Fusionsplanerne blev stemt igennem hos Dansk Taxi Råd 4. maj, og blev præsenteret tidligere på året ved Danske Busvognmænd's ordinære årsmøde, hvor fusionsplanerne fik en positiv tilbagemelding.

Den kommende tid skal bruges på at arbejde hen imod opstart af den nye forening med det, der hører til af nyt logo, hjemmeside med mere.

Taxi-kørsel



Taxitilladelser er trukket ud

Forud for anden lodtrækning om tilladelser efter den nye taxilov havde Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen modtaget ansøgninger fra 3.049 virksomheder om i alt 44.372 tilladelser. Et hurtigt tjek af liste over vognmænd, der har fået en tilladelse, viser, at flere virksomheder har samme adresse og le-delse, men med forskellige CVR-numre

Lodtrækningen er gennemført af en ekstern statsautoriseret revisor og modtagerne af de 150 tilladelser er nu fundet. Der er også trukket 50 ansøgninger ud til ventelisten.

Alle ansøgere vil inden for en uge modtage en mail i virksomhedens e-boks fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om resultatet af deres ansøgning. Tilbagebetaling af afgiften vil ske inden udgangen af juni til den bankkonto, der er op-lyst i ansøgningen.

Styrelsen begynder nu behandlingen af de udtrukne ansøgninger og det er forventet, at ansøgningerne er færdigbe-handlet inden for otte uger.

Ansøgningerne på ventelisten vil blive aktiveret, hvis:

- en eller flere af de udtrukne ansøgninger bliver trukket tilbage
- en eller flere af de udtrukne virksomheder ikke opfylder de krav, der er fastsat i taxilovgivningen.

Den tredje lodtrækning forventes at finde sted 31. august. Der kan ansøges om tilladelser i perioden 1. juli -12. au-gust 2018.

Taxi-kørsel

Proceduren for lodtrækning er ændret for de kommende lodtrækninger. Der skal ikke længere samtidig med ansøgningen betales afgift for det ansøgte antal tilladelser. Det er til gengæld et krav for at deltage i lodtrækningen, at ansøgeren dokumenterer at opfylde egenkapitalkravet i forhold til det ansøgte antal tilladelser.

Fra midten af juni kan man finde nærmere oplysninger om den ændrede procedure for lodtrækning på taxilov.dk.

Interesserede kan se de udtrukne **her**:

26-årig mand mistede Mastercard og penge

En tur hjem natten til søndag 17. juni klokken 3.00 blev dyr for en 26-årig mand, der skulle fra Aarhus C til Aarhus N. Den 26-årige prajede ifølge sin forklaring en taxi sammen med to mænd, han havde mødt i byen. Da det kom til betalingen, blev den 26-årige bedt om at betale to mindre beløb af to omgange. Herefter stod han ud af bilen sammen med de to fremmede mænd og gik det sidste stykke hjem for at sove

Næste morgen opdagede han, at hans Mastercard manglede, og at der var hævet en del penge på det. Ifølge den 26-årige var det en helt almindelig taxi, han satte sig ind i. Han undrede sig dog over, at de to mænd, han havde mødt i byen tilsyneladende kendte chaufføren godt.

Den 26-årige har givet følgende signalement af de tre mænd til Østjyllands Politi:

A

Mellemøstlig af udseende, brun i huden

Ca. 25 år

Ca. 170 cm høj

Sort hår i siderne og lidt længere ovenpå

Stort mellemrum mellem tænderne

Talte dansk med accent

Iført mørke joggingbukser, mørk Tommy Hilfiger-sweatshirt med hvid og blå streg over brystet

B

Mellemøstlig af udseende, brun i huden

Ca. 20-23 år

Ca. 180 cm høj, spinkel

Sort hår - helt kort i siden, krøllet på toppen

Talte dansk med accent

Iført mørke cowboybukser, Nike-sko, sort Nike-windbreaker, lys T-shirt og guldhalskæde

C

Mellemøstlig af udseende, brun i huden

Ca. 26-29 år

Sort hår - karseklippet i siden, lidt længere i toppen

Iført hvid skjorte og sort "taxa-vest"

Oplysninger i sagen kan gives til politiet via tlf. 114.



Ledelinier for blinde og svagsynede er blevet meget udbredt på stationer og terminaler, men bustrafikken er stadig svær at bruge for denne gruppe. (Foto: Mikael Hansen)

Blinde og svagtseende kan bruge trafiksekskabernes handicapkørsel

Søndag 1. juli træder en ændring i kraft af Lov om Trafiksekskaber. Fremover kan blinde og svagtseende visiteres til ordningen på linie med kørestolsbrugere og gangbesværede

Af Mikael Hansen, journalist for Magasinet Bus

For første gang siden indførelsen af ordningen "Individuel Handicapkørsel" er målgruppen for kørselsordningen blevet udvidet. Fra 1. juli 2018 kan blinde og svagsynede voksne blive visiteret til kørselsordningen helt på linie med "svært bevægelseshæmmede" borgere.

Der har været gjort mange forsøg på at udvide brugergruppen for den individuelle handicapkørsel i de over 25 år, ordningen har eksisteret, men hver gang forgæves. Argumenter har der egentlig været mange af. Oprindeligt blev ordningen introduceret som et tilbud til dem, der ikke kunne bruge den kollektive trafik på grund af fysiske handicap eller funktionsnedsættelser, som er den almindelige betegnelse nu om dage.

Transportministeriet har beregnet, at ordningen kan forventes at blive udvidet med ca. 10 procent i forhold til nu, når blinde og svagsynede kommer med. Det svare til 33 millioner kroner om året. Pengene er fundet i det såkaldte satspuljeforlig for 2018. De 33 millioner kroner årligt fordeles til kommunerne efter den sædvanlige nøgle for bloktilskud.

Specialkørsel

Selv om pengene kommer fra satspuljen, som forhandles hvert år, er der tale om en permanent ordning og en permanent finansiering.

Der er desuden indført en meget konkret grænse:

- Man skal højst have 10 procent af synet tilbage efter en anerkendt medicinsk måling for at komme i betragtning til kørselsordningen.

En del af kollektiv trafik

Individuel handicapkørsel er defineret som en del af kollektiv trafik. Brugere skal derfor også betale for kørslen - i princippet samme prisniveau som tog- og busbilletter - i praksis betaler brugerne en lidt højere pris. For at bruge individuel handicapkørsel kræves der desuden en visitation hos kommunen - et tjek af om man opfylder kriterierne. Det er kommunen, der finansierer forskellen på brugerprisen og kørselsomkostningen, der ydes typisk et noget højere tilskud end i bus- og togtrafikken.

Konkret afgrænsning

Individuel handicapkørsel er lovmæssigt ganske skarpt afgrænset. Kørselsordningen omfatter højst 104 ture pr. år, svarende til én dobbelttur pr. uge. Kørslen skal være til fritidsformål - udtrykkeligt ikke til behandling, terapi eller lignende - på papiret en ganske klar regel, i praksis åben for fortolkning. Hvad med for eksempel genoptræning eller regelmæssigt tandeftersyn - er det terapi? Desuden er ordningen målrettet "svært bevægelseshæmmede" borgere. Det er klart nok, at kørestolsbrugere er svært bevægelseshæmmede, men er det nok at gå med stok? Kommunernes praksis varierede meget især i ordningens første årti, senere er det blev almindelig praksis, at kun brugere, som benytter et ganghjælpemiddel bliver visiteret - kørestol, rollator, stok.

Sådan blev den individuelle handicapkørsel til

Den individuelle handicapkørsel blev til i 1992, hvor en ændring af "lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet" påbød amterne at etablere en kørselsordning for svært bevægelseshæmmede. Nå ja, og hvad så med hovedstadsområdet? Der var allerede en handicapkørselsordning, som trafikselskabet HT havde etableret få år tidligere.

HT's handicapkørsel var den ene inspiration, den anden var en politisk utålmodighed efter trafikminister Arne Melchior's fejlslagte forsøg på at få handicapflitte i busserne. Læs mere side xx.

I begyndelsen valgte alle trafikselskaber udenfor hovedstadsområdet en ordning med taxiboner. Den visiterede borger kunne selv bestille sine ture hos taxiselskabet. Det blev til en meget dyr ordning, og ganske få år senere begyndte flere trafikselskaber at arbejde på tekniske løsninger til kørselskoordinering. Mest succesfuldt var Nordjyllands Trafikselskab og deres Planetsystem, Trapezes system til HT og det bornholmske trafikelskab, BAT's samarbejde med Falck om HandyBAT, som tidligt havde de åbne brugere i sigte. Senere udviklede det amtslige FynBus et lignende system. Ret hurtigt blev andre kørselsordninger inddraget: kommunale kørselsordninger, skolekørsel og siddende patientbefordring.

Jo flere ture jo bedre og billigere

Alt dette blev til Flextrafik nogle år senere med individuel handicapkørsel som den første kørselsordning blandt mange. Et vigtigt skifte var strukturreformen i 2007, hvor fi-

Om Satspuljen

Satspuljen betegner de penge, der som følge af satsreguleringsprocenten årligt reserveres til særlige tiltag på social-, sundheds- og arbejdsmarkedsområdet med henblik på at forbedre vilkårene for modtagere af overførselsindkomster og svage grupper i samfundet. I 2009 bestod satspuljen af 846 mio. kr., 2017-puljen er på cirka en milliard. Pengene til puljen tages fra den automatiske regulering af overførselsindkomsterne der derfor stiger 0,3 pct mindre end den gennemsnitlige lønudvikling på arbejdsmarkedet.

Kilde: Wikipedia

nansieringen af individuel handicapkørsel flyttede fra amterne til kommunerne. En del kommuner har i de senere år valgt at løfte serviceniveauet for ordningen enten ved at tilbyde flere ture eller at inddrage blinde og svagsynede.

Nyt syn på handicaps/funktionsnedsættelser

I dag står det klart, at både Arne Melchior og fædrene til den individuelle handicapkørsel havde et ganske gammeldags syn på, hvad en funktionsnedsættelse kunne være. En handicappet var naturligvis en kørestolsbruger - det var udgangspunktet. Ganske kort tid blev handicapdefinitionen ændret med øget fokus på de samfundsskabte rammer. Funktionsnedsættelser kan både være fysiske, mentale og emotionelle. Dette nye syn på handicap satte den individuelle handicapkørsel under pres. Hvorfor hørte blinde ikke med, eller mentalt handicappede, eller psykiatriske patienter i den mildere ende, og hvad med de 16- og 17-årige?

Hver gang stod transportpolitikkerne last og brast om den oprindelige definition. Det var en dyr beslutning, de havde taget i 1992 og det har altså taget helt hen til 2018, før den første nye gruppe er kommet med: blinde og svagsynede. I næste nummer forsøger vi her i Magasinet Bus at få et svar på dette spørgsmål:

Hvorfor blev det netop i 2017-18, at det blev muligt at udvide brugergruppen og finde penge til det?

Arne Melchior og kørestolsliftene

Den tidligere trafikminister Arne Melchior (CD) var i 1989 bannerfører for et kontroversielt forslag i Folketinget. Tilsyneladende uskyldigt ønskede Arne Melchior blot at ændre en enkelt sætning i de tekniske krav til rutebusser: Alle busser skulle forsynes med automatiske kørestolslifte

Kravet blev mødt med et ramaskrig hos de fælleskommunale trafikselskaber, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening og Landsforeningen Danmarks Bilruter, rutebilejernes organisation.

Det ville blive alt for dyrt, frygteligt upraktisk og tidskrævende ude på ruten, trods sit gode formål ville det betyde dårligere bybus- og rutebiltrafik.

Efter et nervepirrende forløb i Folketinget og Folketingets Trafikudvalg trak Arne Melchior forslaget tilbage. I stedet blev den såkaldte handicappulje etableret - den gav et gennembrud de følgende år for lavgulvsbusser. Tre år efter var tilgængeligheden i bustrafikken ikke blevet afgørende bedre - i hvert fald ikke udenfor Hovedstadsområdet, og så indførte et flertal i Folketinget den individuelle handicapkørsel - ikke slet så dyr som kørestolsliftene.



Tilfredsheden med kørselsordning er kørt frem

En ny brugerundersøgelse af Aarhus Kommunes kørselsordning viser markant fremgang og samlet gennemsnitlig tilfredshedsscore på 4,2 ud af 5 for alle brugergrupper. Undersøgelsen peger også på, at der er steder i ordningen, Aarhus Kommune fortsat skal have fokus på

Rambøll har på vegne af Aarhus Kommune og Kørselskontoret atter gennemført en brugertilfredshedsundersøgelse af Kørselstilbuddet for specialkørsel i perioden fra april til maj.

Formålet med undersøgelsen er at give et præcist billede af, hvordan brugerne oplever kørselstilbuddet, hvad brugerne er tilfredse med, og hvor der skal sættes ind for at forbedre kørsels-tilbuddet yderligere.

Samlet viser undersøgelsen en fremgang i tilfredsheden for alle brugergrupper sammenholdt med undersøgelsen fra 2017. Undtaget er brugergruppen "Ældre" som er status qua, dog med udgangspunkt i en høj tilfredsheds-score på 4,5. Samlet gennemsnitlig tilfredshedsscore er på 4,2 ud af max 5 for alle brugergrupper.

Af specifikke resultater viser undersøgelsen, at andelen af tilfredse eller meget tilfredse forældre til gruppen af "Skolebørn", der benytter kørslen, siden 2017 er gået 16 procentpoint op til i alt 81 procent. For brugergruppen "voksne med handicap" er andelen af tilfredse eller meget tilfredse gået 25 procentpoint op til i alt 79 procent.

Undersøgelsen peger på, at der er steder i ordningen, Aarhus Kommune skal have fokus på - eksempelvis i forhold til en bekymring for håndteringen af krisesituationer under transporten og regelmæssigheden ved afhentning og aflevering, hvor enkelte har oplevet for lange ventetider. Rapporten skal give input til løbende forbedringer både på Kørselskontoret og hos kommunens leverandører.

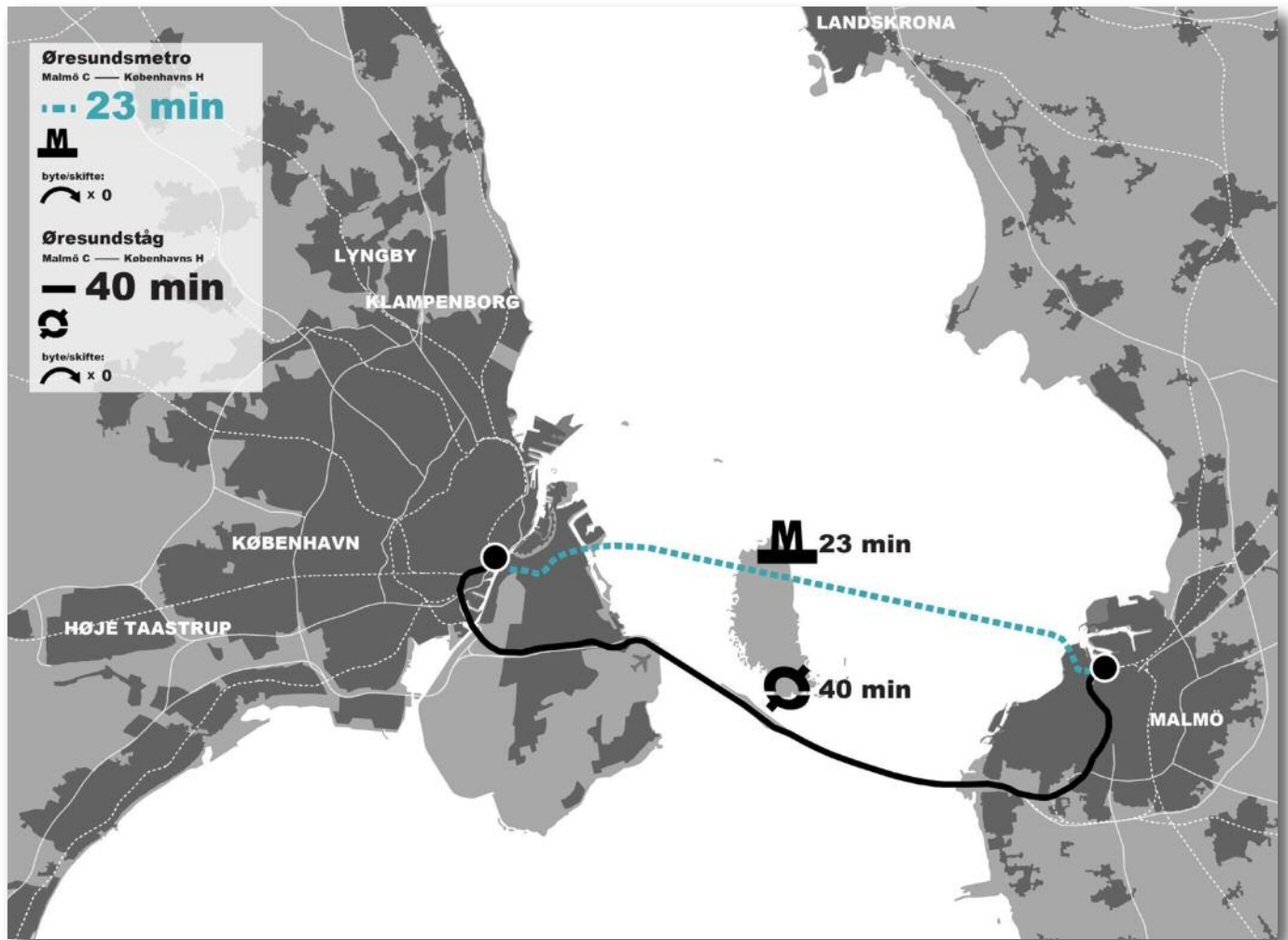
Undersøgelsen har brugt en skala, der går fra 1 til 5, hvor 1 svarer til "Meget utilfreds"/"Slet ikke", 3 svarer til "Hverken utilfreds eller tilfreds"/"I nogen grad" og 5 svarer til "Meget tilfreds"/"I meget høj grad". Jo højere værdi, desto højere er den angivne tilfredshed.

Interesserede kan se undersøgelsen [her](#):

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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



Fra visioner til planer:

Tag Metroen fra København til Malmø - i 2035

Når den kommende Femern-forbindelse forventes at stå klar omkring 2028, skal de flere tusinde tunnelarbejdere ikke regne med at kunne slappe af ret længe. Københavns overborgmester Frank Jensen (S) og hans Malmø-kollega, Katrin Stjernefeldt Jammeh (S), vil nemlig hyre dem til at bygge en Metro-tunnel fra København til Malmø

Københavns overborgmester Frank Jensen har en plan. En rigtig stor plan. Mandag fremlagde han den sammen med sin kollega Katrin Stjernefeldt Jammeh (S) fra Malmø. Planen går ud på at forbinde den københavnske Metro med Malmø gennem en Metro-tunnel under Øresund, så de to byer trafikalt nærmest vil smelte sammen. I dag bor der ca. 1,3 millioner mennesker med under en times rejsetid for at krydse Øresund, men med en Metro-tunnel vil det tal stige til 2,3 millioner mennesker. Og det vil skabe vækst på begge sider af sundet og styrke regionens konkurrenceevne i forhold til blandt andet Hamborg og Berlin - er planen.

- Vi har haft visioner om at udvide den københavnske Metro til Malmø siden 2011, og nu går vi fra visioner til reelle planer, siger Frank Jensen til transportnyhederne.dk.

- Når Femern-forbindelsen åbner, vil det skabe øget trafik. Så vil den nuværende Øresundsbro med tog- og vejforbin-

Letbaner - Metro

delse blive en flaskehals for især persontrafikken, og det kan vi lige så godt planlægge os ud af allerede nu, siger han.

Utraditionel finansiering

En Metro-tunnel under Øresund anslås at ville koste ca. 30 milliarder kroner. Dertil kommer mellem 8 og 10 milliarder kroner for at koble tunnelen på den eksisterende Metro i København og forlænge tunnelen de sidste kilometer til Malmø Centralstation - alt i alt 38-40 milliarder kroner. Det enorme beløb får dog ikke Frank Jensen til at ligge søvnløs.

- Finansieringen kan klares med billetindtægter, EU-midler og overskydende indtægter fra den nuværende Øresundsforbindelse, når den er betalt ud, siger Frank Jensen.

Direkte adspurgt, om det sandsynlige i at kunne hente mellem 8 og 10 milliarder kroner fra den nuværende Øresundsforbindelse, når den er betalt, og overføre dem til en Metro-tunnel, ryster Frank Jensen ikke på hånden.

- Det er måske ikke gængs praksis at overføre midler fra forskellige projekter på den måde, men det vil være en fornuftig model for at styrke den kollektive trafik, siger han.

Teknisk løsning

Linieføringen for en eventuel Metro-tunnel vil gå fra København H via Islands Brygge og Prags Boulevard. Derfra skal tunnelen gå under Prøvestenen og den nordlige del af Saltholm og fortsætte til Sverige og gå i land under Vesthavnen i Malmø. Derfra er der kun en kort strækning til Malmø C. Togene i Metro-tunnelen skal være af en hurtigere type end de nuværende Metro-tog, der "kun" kan køre 80 km/t. Tunnel-togene skal kunne køre op til 120 km/t, og det vil give en rejsetid på 23 minutter fra København H. til Malmø C. inklusiv stop ved to stationer på den danske side og tre stationer på den svenske side.

Både Frank Jensen og hans svenske borgmesterkollega er klar over, at en Metro-tunnel under Øresund ikke står alerøverst på prioriteringslisten hos hverken den danske eller svenske regering.

- Jeg har netop talt med den danske transportminister Ole Birk Olesen, og han mener, at der er store infrastrukturprojekter i Københavnsområdet, der er vigtigere lige nu. Det er OK, men når de er gennemført om 10 år, passer det fint med, at vi kan gå i gang med Metro-tunnelen. Jeg glæder mig til at være med til at klippe snoren i 2035, siger Frank Jensen til transportnyhederne.dk.

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



Der er stadig rødt for togekørsel på banen til Grenaå, selvom banen teknisk set er bygget færdig.

Grenaabanen er teknisk færdigbygget

Aarhus Letbane oplyser, at Grenaabanen snart er klar til brug - dog uden at sætte en dato på. De sidste finish-arbejder mangler sammen med den endelige godkendelse samt testkørsler, før strækningen kan åbne for passagerer

Den knapt 70 kilometer lange strækning mellem Aarhus H og Grenaa blev teknisk færdigbygget i maj. Det vil sige, at der nu er etableret skinneanlæg, kørestrøm, signalanlæg og omformerstationer. Ligeledes er de eksisterende 14 stationer på Grenaabanen tilpasset til letbanetogene.

Bortset fra de sidste finish-arbejder, er det dermed testkørsler og godkendelse af strækning og køretøjer, der mangler før, passagerer igen kan køre med tog på Grenaabanen.

De sidste finish-arbejder omfatter blandt andet:

Udbedring af skader:

Flere steder har entreprenørmaskinerne sat deres spor på tilstødende arealer omkring stationerne langs Grenaabanen. Derfor arbejdes der på at udbedre skader på beplantning og græsarealer, men også knækkede fliser og andre ødelagte overflader bliver skiftet ud undervejs. Arbejdet sker i tre faser, hvor man starter med de store skader og slutter af med de sidste finish-arbejder

Klargøring af omformerstationer:

Langs Grenaabanen står i alt 15 omformerstationer, som omdanner vekselstrømmen fra det offentlige elnet til 750 volt lavspænding og jævnstrøm, som Letbanen kører på. Lige nu ligner omformerstationerne blå containere, men de

vil senere blive beklædt med perforerede metalplader. Nogle af omformerstationer vil også blive "begrønnet" - det vil sige, at de bliver plantet til med blandt andet efeu og kaprifolier. Også jorden omkring omformerstationerne bliver jævnet ud, og der bliver sået nyt græs

Afstandsstykker mellem køreledningerne:

På hele letbanestrækningen hænger køreledningerne ved siden af hinanden, hvorfor de i blæsevejr kan slå imod hinanden med en klaprende lyd. Det er helt ufarligt, og der er hverken risiko for stød eller for, at kablerne brister. Til gengæld kan støjen afhjælpes ved at placere små afstandsstykker mellem køreledningerne, så de ikke generer Letbanens naboer. Dette arbejde er i gang og allerede udført på dele af strækningen

Genopsætning af læskærme og infotavler:

På Grenaabanen er standen på de eksisterende læskærme så god, at de kan genopsættes på Letbanens standsningssteder. Til gengæld opsættes nye, digitale infoskærme, som løbende kan opdatere de rejsende om både drift, ankomst- og afgangstider. Skærmene er reeltidsstyret af Rejseplanen.dk, hvilket betyder, at de løbende bliver opdateret med seneste nyt

De sidste finish arbejder på Grenaabanen vil blive udført, når Odderbanen er klar til driftstart.

Letbanen til Grenaa får to nye stationer

I november sidste år blev de første spadestik taget til to nye letbanestationer i henholdsvis Hessel og Thorsager på Djursland

Stationen i Hessel er ved at blive anlagt på Rugvænget i Grenaa's sydlige bydel. Området huser mange virksomheder, og med den nye letbanestation vil det blive lettere at komme til og fra arbejde for pendlerne i området. Desuden er stationen til gavn for de rejsende til og fra den nærliggende campingplads og de mange sommerhuse ved Grenaa Strand. Stationen er opkaldt efter Hessel Gods, der ligger få hundrede meter væk.

Efter planen skal der i første omgang etableres parkering til biler og cykler på Hessel Station. Det kan siden suppleres med blandt andet ladestandere til elbiler og -cykler samt aflåst cykelparkering for at gøre det endnu mere attraktivt at bruge Letbanen. Norddjurs Kommune har afsat 6 millioner kroner til den nye station i Hessel.

For borgerne i og omkring Thorsager bliver byens nye station et gensyn. Byen har ikke haft direkte topforbindelser til omverdenen siden 1971. Det nye stop ved byen, der har omkring 1.300 indbyggere, ligger nord for byen. I første omgang var et trinbræt på tale - det vil sige et standsningssted, hvor de rejsende skal trykke på en stopknap for at komme med eller blive sat af. Med udsigt til øget bosætning i området var det et udpræget politisk ønske at konvertere trinbrættet til et decideret standsningssted, som mødte opbakning i byrådssalen i Syddjurs Kommune.

Den nye station skal ligge et lille stykke uden for centrum af Thorsager. Syddjurs Kommune har planlagt ventefaciliteter, 10-12 parkeringspladser og cykelparkering. Derudover bliver der plads til og mulighed for et busstoppested samt en vendeplads for busser.

Hessel og Thorsager station forventes at stå klar i løbet af 2018.

Der arbejdes intensivt på at få godkendt og åbnet først Odderbanen og derefter Grenaabanen. Målet er fortsat, at Odderbanen og strækningen mod Lisbjerg kan åbne i løbet af sommeren, mens Grenaabanen kan åbne for passagerer senere i 2018.

Færgefarten sejler fortsat frem

Nye tal fra Danmarks Statistik viser, at færgernes betydning for den danske infrastruktur er voksende. Antallet af passagerer, biler og gods steg sidste år solidt i forhold til 2016 på tværs af de danske færgeruter. Det er især de indenlandske færgeruter, som trækker væksten

En del af væksten er båret frem af det billettilskud, der blev indført i efteråret 2016 og udvidet yderligere med finansloven for 2017.

- Færgefarten er en afgørende del af den danske infrastruktur, og det er der tydeligvis flere og flere, som benytter sig af. Et vigtigt nedslag er, at succesen for vores øer fortsætter. Det er en vækst på næsten 100.000 overførte personbiler til vores fem største færgebetjente øer Bornholm, Samsø, Læsø, Fanø og Ærø. 2016 var ellers et rigtig godt år for øerne, så det nye billettilskud tegner sig krystalklart i tallene, siger Jakob Ullegård, der er direktør i Danske Rederier.

I 2017 har de danske færgeruter i ind- og udland rundet 32 millioner passagerer, hvilket er en stigning på 0,8 procent i forhold til 2016. Antallet af biler steg med 2,8 procent og mængden af transporteret gods med færgerne er også vokset. Hvor der i 2016 blev transporteret 20,6 millioner ton gods med færgeruterne til og i Danmark, var tallet for 2017 22 millioner ton. Det er en stigning på over syv procent.

Samlet set er der fremdrift i dansk færgesfart - og det er især den indenlandske færgesfart, som vokser. Her er der tale om en vækst på over syv procent i mængden af transporterede personbiler, hvilket svarer til over 250.000 ekstra biler på færgerne. Tilsvarende gælder også for campingvogne, hvor vækstraten er oppe på 20 procent set i forhold til 2017.

- Færgerne er ikke bare vigtige for den danske infrastruktur, men også helt afgørende for at bringe turister til Danmark og ikke mindst rundt i landet. Når vi så ser massiv vækst i eksempelvis antallet af overførte campingvogne på de indenlandske færger, så passer det godt med de mange meldinger fra øerne om, at turismen er i vækst. Givet at turisme er et vigtigt erhverv i hele Danmark, så er det rigtig godt nyt, siger Jakob Ullegård.

Kattegat-rederi indsætter endnu en afgang

Hver mandag og torsdag indsætter Kattegat-rederiet Molslinjen, der snart også er et Østersø-rederi, ekstra afgange fra Aarhus og Odden

Den ekstra afgang er fastsat til klokken 11.30 fra Aarhus og klokken 13.15 fra Odden.

Fra 1. september i år overtager Molslinjen færgebetjeningen af Bornholm fra Rederiet Færgen og bliver dermed også et Østersø-rederi med navnet Bornholmslinjen, som sejler mellem Rønne og Ystad, Rønne og Køge og mellem Rønne - Sassnitz i det østlige Tyskland.

For en god ordens skyld skal det nævnes, at Færgen - og Bornholmslinjen fra 1. september - ikke er det eneste færgerederi, der sejler til og fra Bornholm. Polferries har eksempelvis en ugentlig færgeforbindelse om sommeren mellem Rønne og Swinoujscie i Polen, mens TT-Line fra 16. juni 2018 sejler på samme rute en gang ugentligt i sommerperioden.

Magasinet Bus

Tirsdag 29. maj 2018 - nummer 5 - 6. årgang

Busvognmand i Silkeborg:

De hvide silkebusser er hjertebarnet

Læs mere side 36 - 42

Ny kommentar fra kantskifte

Hvor standser busserne?

Læs mere side 22

Forbundsforening vil selv

De hvide specialkørsel

Læs mere side 18

Bygerne er glade for Letbanen i Aarhus

Læs mere side 74

Vognmænd vil sælge det største taxiselskab

Læs mere side 60

Busselskab i Hjørring er gået konkurs

Læs mere side 50

Gik du glip af Magasinet Bus 5 - 2018?
Så hent det her!