

Magasinet Bus

Tirsdag 18 december 2018 - nummer 12 - 6. årgang

Busvognmand i Brørup fik den første

Læs mere side 32 - 33

Fra førersædet:

Frit Flow i bussen

Læs mere side 18 og 19

Elektrisk Citaro gør én helt elektrisk

Læs mere side 24 - 29

Hurtigbus-rute sætter ekstra busser ind

Læs mere side 5

Transport i byer bliver multimodal

Læs mere side 46

Busoperatør opkvalificerer ordblinde medarbejdere

Læs mere side 36 - 40

Grøn transport er i fokus på transportmesse

Læs mere side 23

Region Sjælland sparer på 14 busruter

Læs mere side 8

Glædelig jul og godt transportnytår - helst bæredygtigt, tak!

Så sidder du igen med et nummer af Magasinet Bus på din skærm. Og læser du med, må det betyde, at Magasinet Bus ikke er helt ved siden af. Og det er jo et godt udgangspunkt.

Magasinet Bus 12 er et oplagt nummer til at se lidt tilbage på 2018, der synger på 12. og dermed sidste.

I 2018 kom der mere biogas i det danske naturgasnet. Der blev indgået aftaler om el-busser i Roskilde og i Hovedstadsområdet - og produktionen af el på basis af vedvarende energi kom op på omkring 50 procent med en stigende tendens.

VLAK-regeringen kom i sin sidste del af regeringstiden med et klima og luftudspil, der tyder på, at vi fremover får en mere bæredygtig politik fra partierne på den kant. Men den havde jo også skåret ned på de grønne initiativer, da den fløj kom til magten i 2015, så det er let at blive mere grøn - og der er jo også valg i 2019. Og så kom der også et forslag om, at el-biler skal kunne køre i busbaner. Det er blevet mødt med modstand fra mange sider, så mon det bliver kørt ud i livet?

Der er også kommet et udspil på fjernbus-området - og flere fjernbusser er kommet nærmest af sig selv. Så mangler vi bare at få busser og tog til at spille sammen på de betingelser, der er her og nu. Og så er Rejseplanen blevet udvidet og ført helt ud til gadedørene i eksempelvis Nordjylland.

Magasinet Bus 12 er også et oplagt nummer til at se lidt frem på det nye år, der snart begynder at synge på sit første vers.

Vi er overbevist om, at det nye år vil bringe masser af transport - for transport binder mennesker sammen. Men bliver transporten så bæredygtig, at den kan holde til fremtidens krav om CO₂-balance og minimal forurening?

Her kommer vi så over i fornemmelser og tro.

Vi fornemmer, at udviklingen går mod grønnere tider. Vi tror, at det kommende år vil understrege den udvikling. Og så tror vi, at vi om et par år eller tre vil kunne konstatere, at udviklingen var helt anderledes, end vi havde forestillet os. Men vi er overbevist om, at den vil være grøn.

Med et stort ønske om en glædelig jul, en tak for 2018 og et ønske om et godt nytår

Jesper Christensen, 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

Kompensationsordning for rabatter i fjernbustrafikken bliver målrettet

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udsteder med virkning fra 1. januar 2019 en bekendtgørelse, der målretter kompensationsordningen for rabatter til bestemte passagergrupper i fjernbustrafikken

Det betyder, at fjernbusoperatører fra 1. januar 2019 kan opnå kompensation for børn, studerende og passagerer, som rejser til/fra et yderområde. Fjernbusoperatøren skal yde nærmere fastsatte rabatter til de nævnte passagergrupper. Fjernbusoperatører, som ønsker at indgå i den nye kompensationsordning, kan indgå kontrakt med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Fjernbusser stopper i Aarhus V ved motorvej E45

FlixBus har åbnet et nyt stoppested for sine fjernbusser. Det nye stoppested ligger ved OK Truck Stop på Borumvej i Tilst lige der, hvor Viborgvej krydser Motorvej E45, og hvor der på den anden side er en samkørselsplads

Ved at åbne et stop i Tilst ved Motorvej E45 vil passagerer fra det vestlige Aarhus få lettere ved at komme med FlixBus' fjernbusser til København, Odense og andre større byer i Danmark.

- Vi håber, at vi med dette stop kan gøre rejsen endnu lettere for passagerer i Aarhus Vest, som skal besøge venner og familie rundt i landet eller for eksempel en tur til København og arbejde, siger Lotte Rystedt, der er pressansvarlig ved FlixBus Danmark.

FlixBus oplever, at stadig flere tager fjernbusser fra Aarhus. I busserne er der wifi, og man kan reservere sæder, så man for eksempel kan få en plads ved et bord, hvor man kan sidde med sin computer.

Fjernbus-operatør har taget ny betalingsmulighed i brug

Der er kommet en ny måde at betale sine FlixBus-billetter på. Selskabet, der driver fjernbus-ruter over det meste af Europa, har integreret Apple Pay i sin FlixBus' app, så iOS-brugere kan købe deres billetter hurtigt og sikkert

Digitale løsninger til kunderne har været et kernepunkt i FlixBus' forretningsmodel, siden selskabet startede i 2013, og FlixBus huser et hold på over 200 softwareudviklere. Deres hovedopgave er løbende at forbedre FlixBus' digitale produkt og integrere nye teknologiske løsninger som for eksempel Apple Pay i FlixBus app'en.



Hurtigbus-rute sætter ekstra busser ind

Kombardo Expressen, der forbinder Aalborg, Aarhus og København med hurtige busforbindelser via Mols-Linjens hurtigfærger mellem Aarhus og Odden, sætter ekstra busser ind på Sjælland, så flere kan over Sjælland med bus

Baggrunden for at sætte flere busser ind på Sjælland mellem Odden og København, er, at der på nuværende tidspunkt er mange udsolgte afgange med bus - men plads til flere gående passagerer på hurtigfærgerne

Herning Turist, der lægger busser til Kombardo Expressen, har derfor set sig om efter ledig buskapacitet - og kan derfor sætte shuttlebusser ind mellem færgelejerne på Odden og København.

- Faktisk er interessen så stor, at vi simpelthen ikke kan presse flere busser ind på færgerne. Vi kan til gengæld godt have passagererne med, så derfor sætter vi nu shuttle-busser ind mellem København og Odden for at imødekomme den store efterspørgsel, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

De ekstra dobbeltdækkerbusser sættes ind både 21. og 22. december.

- Og så holder vi skarpt øje med de andre juledage, så vi også kan sætte ekstra busser ind der, hvis det bliver nødvendigt, siger Jesper Skovgaard.

Kombardo Expressens busser kører direkte mellem Aarhus og København og mellem Aalborg og København. Ene- ste stop på turen over Kattegat er på færgerne hos Molslinjen.



Realtidssystemerne i busserne betyder, at man nu kan finde og følg sin bus med SMS 1250, på nettet eller via Rejseplanens app. Dermed kan man vente med at troppe op ved stoppestedet til bussen er tæt på. Systemerne betyder også, at man straks kan se, om bussen er bagud i tidsplanen, så man bedre kan planlægge sin rejse.

Realtidssystemer i alle busser betyder realtidsinformationer for alle stoppesteder

Movia har erstattet busstoppestedernes trykte trafikinformation med én, der løbende bliver opdateret med realtidsinformationer om bussernes afgangstider - det betyder information i realtid, så buspassagerer på hele Sjælland kan se, hvornår bussen kommer - og afgør ved det stoppested, hvor de vil stå på bussen

Realtidssystemerne i busserne betyder, at man nu kan finde og følg sin bus med SMS 1250, på nettet eller via Rejseplanens app. Dermed kan man vente med at troppe op ved stoppestedet til bussen er tæt på. Systemerne betyder også, at man straks kan se, om bussen er bagud i tidsplanen, så man bedre kan planlægge sin rejse.

Der til kommer, at mange stoppesteder også har såkaldte count down-skærme, hvor man kan se ankomsttider i realtid.

Kollektiv trafik

- Når vi går væk fra tryk, er det for at give en bedre service til kunderne i den kollektive transport. Vi kan nu give alle kunder på hele Sjælland liveopdateret information om, hvornår bussen faktisk kommer. Dermed giver vi også kontrollen tilbage til kunderne, som hurtigere kan træffe beslutning om, hvorvidt de for eksempel vil vente på os, hvis vi hænger fast i trafikken, eller vil gøre noget andet, siger kommunikationsdirektør Camilla Struckmann fra Movia.

Mobilnet trumfer computeren

Flere danskere går på nettet via mobilen end via computeren. Ifølge tal fra Kantar Gallup Index Danmark brugte 68 procent i 2017 dagligt nettet fra mobil og 62 procent brugte dagligt nettet fra en almindelig computer.

Movia bekræfter, at danskerne i høj grad bruger mobilen som deres guide i den offentlige transport.

- Vi kan se, at passagererne har taget de digitale ydelser til sig. De planlægger rejsen digitalt via Rejseplanen, og mange køber billetten digitalt i eksempelvis DOT's app'er eller rejser på rejsekort. Kunderne er allerede på mobilen - så det skal vi selvfølgelig også være. Og samtidig kan vi være det med en bedre og mere pålidelig service, siger Camilla Struckmann.

Kunder uden smartphone og ikke-digitalt stærke kunder har fortsat mulighed for at få oplysninger om, hvornår bussen kører ved at kontakte DOT's kundeservice pr. telefon.

Hvor og hvordan man kan få liveopdateret trafikinformation vil stå på alle 14.500 stoppesteder på Sjælland.

Arriva's app er åbnet for tog til hele landet

Fremover kan togpassagerer købe togbilletter til hele landet i Arriva's app. Det er et nyt tiltag, som gælder uanset, hvor man rejser fra og til, og om passageren rejser med Arriva, DSB, andre togoperatører eller en kombination heraf

- Med vores nye lancering kan kunden fremover købe togbilletter til og fra alle steder i Danmark via Arriva's app, og man skal ikke spekulere på, om der står Arriva eller DSB på toget, eller om man rejser med regional, IC eller S-tog. Det eneste kunden skal gøre, er, at downloade Arriva's app, og så kan der nemt og hurtigt bestilles billetter og til hele landet. Det gør det mere enkelt og sammenhængende, og dermed skaber vi også en bedre rejseoplevelse for kunden, siger Kenneth Korsgaard, der er salgs- og marketingchef i Arriva.

På Arriva's app kan passagerer udover at købe togbilletter til hele landet også finde Arriva's OneDay- og Your-Way-billetter. Dermed får Arriva's kunder via app'en et overblik over, hvilke billetter, der er mulige på den valgte rejse samtidig med, at kunden hver gang får fremvist den billigste billet.

Arriva lancerer i disse dage ikke blot en ny måde at sælge enkeltbilletter på. Når Arriva's passagerer fremover køber en billet via Arriva's app, støtter de samtidig miljøforskning. Det er resultatet af et nyt samarbejde mellem Arriva og Danmarks Tekniske Universitet (DTU), hvor universitetet for hver solgt togbillet via Arriva's app modtager én krone. Det samlede beløb skal anvendes på forskningsaktivitet, som skal bidrage til at udvikle nye miljøvenlige teknologier.

- I hele vores forretning har vi et stort fokus på, hvordan den kollektive trafik kan bidrage til grøn omstilling. Det er samarbejdet med DTU Miljø en naturlig forlængelse af. Vi vil gerne tage et stort ansvar, fordi vi ved, at transportsektoren er en vigtig aktør i den grønne omstilling, siger Kenneth Korsgaard.

Region Sjælland sparer på 14 busruter

Reformen af erhvervsfremmesystemet betyder færre busser i Region Sjælland. Peter Jacobsen (DF), der er formand for Regionsrådets Udvalg for trafik, infrastruktur og miljø, er skuffet over, at den kollektive trafik bliver ramt

Borgerne i Region Sjælland kommer til at vente længere på bussen i det nye år. Det står fast efter mandagens møde i Regionsrådet, hvor politikerne vedtog besparelser for 16,7 millioner kroner på den kollektive trafik. I alt rammer besparelserne 14 busruter, som drives af Region Sjælland - heraf fem natbusruter. Besparelserne betyder, at nogle busruter lukkes, mens andre afkortes eller får færre afgang.

Peter Jacobsen, der er formand for Regionsrådets Udvalg for trafik, infrastruktur og miljø, forklarer, at besparelserne er en konsekvens af Folketingets reform af erhvervsfremmesystemet, som flytter opgaver med erhvervsfremme fra regioner over til stat og kommuner.

- Vi er blevet pålagt besparelserne udefra. Stod det til mig, blev der ikke sparet en eneste krone på busser og tog i Region Sjælland. Jeg er både på borgernes og regionens vegne skuffet over, at Christiansborg rammer vores kollektive trafik. Det er ikke sådan, man skaber et Danmark i balance, siger Peter Jacobsen.

Region Sjælland mistede 112 millioner kroner på budgettet til Regional Udvikling i forbindelse med erhvervsfremmereformen. Et beløb, der langt oversteg de 72 millioner kroner, som regionen hidtil har brugt på erhvervs- og turistfremme.

- Derfor var besparelser på den kollektive trafik ikke til at undgå, men regionspolitikkerne har tilstræbt at lægge besparelserne, hvor de gør mindst ondt, forklarer Peter Jacobsen og fortsætter:

- Vi har prioriteret at sikre flest muligt af de ruter, der hver dag bringer de unge hen til deres uddannelser. Desuden har vi en dialog med en del kommuner om at overtage trafikbetjeningen i de berørte områder, og det ser ud til at lykkes adskillige steder. Men der er ingen tvivl om, at der desværre er mange, der bliver ramt af disse besparelser, og det ærgrer jeg mig over.

Onsdag 27. juni i år blev der indgået politisk aftale om Regional Udvikling i Region Sjælland. Det har blandt andet betydet, at udgifterne til kollektiv trafik reduceres med 11 millioner kroner i 2019 og 21 millioner kroner i 2020, så de samlede udgifter til kollektiv trafik senest i 2021 udgør 350 millioner kroner. Udvalget for trafik, infrastruktur og miljø har haft ansvaret for at udmønte besparelseskravet, og det lykkedes udvalget at blive enige om besparelser for i alt 16,7 millioner kroner. Det er disse besparelser, Re-

Fakta om besparelserne på den kollektive trafik:

- 120 Høje Tåstrup - Køge: Linjen nedlægges mellem Karlslunde og Køge
- 490 Ruds Vedby - Svinninge: Timesdrift, ingen drift aften og weekend
- 555/666 Odsherred - Høje Taastrup: Linjen nedlægges
- 740 Nykøbing F. - Gedser Færgehavn: Reduceret drift; timesdrift i dagtimer og 2 timesdrift aften og weekend
- 760 Vordingborg - Saksøbing: Reduceres til én morgentur og to eftermiddagsture
- 780 Nakskov - Tårs Færgehavn: Region Sjællands andel af linjen nedlægges.
- 630R Næstved - Faxe Syd: Afkortes i Faxe Syd
- Natbetjening: Linjerne nedlægges
- 460 Korsør - Stignæs Havn: Region Sjællands andel af linjen nedlægges

Kollektiv trafik

gionsrådet mandag godkendte endeligt. Enhedslisten, der ikke var en del af den politiske aftale om Regional Udvikling, stemte imod.

Region Sjælland investerer fortsat godt 350 millioner kroner om året i driften af den kollektive trafik, hvilket er op mod 75 procent af det samlede budget til regional udvikling. Region Sjælland kører lige nu i alt 40 busruter og 4 lokalbaner, og hvert år bruger cirka 13 millioner passagerer den kollektive trafik i Region Sjælland.

Busstoppestedet viser, hvornår bussen kommer

Den første realtidsskærm i Kolding er placeret ved busstoppestedet på Ålegården ved Børne- og Uddannelsesforvaltningen. I den kommende tid får udvalgte busstoppesteder såkaldte realtidsskærme, der viser, hvornår den næste bus kommer. I første omgang kommer der otte skærme i Kolding by

Den første elektroniske skærm, der viser næste busafgang, blev sat op 27. november på Ålegården ved Børne- og Uddannelsesforvaltningen. De resterende syv skærme kommer op ved Klostergården, Mazantigade, Buen, Sydbanegade og ved Kolding Storcenter.

- Vi placerer skærmene på de busstoppesteder, hvor der er flest busruter, afgang og passagerer, altså de travleste bus-knudepunkter, siger projektleder Alexander Priesemann fra By- og Udviklingsforvaltningen i Kolding Kommune.

Skærmene viser, hvornår næste bus ankommer til det pågældende busstoppested for op til seks ankomster.

Teknologien bag skærmene er en GPS-sender, der er placeret i busserne og hele tiden sender opdaterede data til skiltene og dermed meget præcist kan vise, hvor længe man skal vente på den næste bus.



Ekstra service

Formand for Teknik- og Klimaudvalget Jakob Ville glæder sig over den ekstra service som buspassagererne på de udvalgte busstoppesteder får.

- Vi vil rigtig gerne have flere til at benytte den offentlige trafik for at lette lidt af trafikken i Kolding by, og realtidsskærmene er et tiltag i retning af en højere service for buspassagererne, siger Jakob Ville og peger på, at undersøgelser fra udlandet viser, at realtidsskærmene er med til at gøre busruterne mere synlige og på den måde får flere til at vælge bussen.

Realtidsskærmene giver også mulighed for, at Kommunen og Sydtrafik kan sende vigtige informationer ud til ventende buspassagererne - eksempelvis trafikmeddelelser, store forsinkelser på grund af uheld eller lignende.

Kolding betjenes af ni byggelinier, syv regionalruter og fire lokalruter. På hverdage er der ca. 7.700 passagerer, der stiger på i Kolding by.



Danmark har fået en ny togstation

Søndag 9. december fik biotekbyen Kalundborg og Nordvestbanen en ny togstation - Biotekbyen Kalundborg Øst. Stationen har tog en gang i timen, og på forpladsen er der arealer til cykelparkering, en buslomme og en parkeringsplads til omkring 100 biler

Stationen ligger midt i det store industri- og byudviklingsområde i den østlige del af Kalundborg, omkring halvanden kilometer fra byens centrum. Fra den nye station bliver der nu hurtig adgang til og fra blandt andet rådhuset, Novo Nordisk og Novozymes, processkolen samt det nye uddannelses- og innovationscenter Knowledge Hub Zealand.

Den nye station giver især pendlerne bedre mulighed for at benytte toget som en del af turen til og fra arbejde.

Banedanmark har stået for byggeriet af stationen, og har sammen med Kalundborg Kommune og Novo Nordisk finansieret byggeriet af Biotekbyen Kalundborg Øst Station, der i begyndelsen forventes at få godt 200 daglige passagerer.

- Det sker ikke så tit, at vi åbner nye stationer, så vi er rigtig glade for, at vi i samarbejde med Kalundborg Kommune, Novo Nordisk og Novozymes kan åbne Biotekbyen Kalundborg Øst Station. Med sin placering har den rigtig gode muligheder for at leve op til sit primære formål: at blive en pendlerstation for de mange mennesker, der arbejder i området, siger Steen Neuchs Vedel, der er anlægsdirektør i Banedanmark.

Martin Damm (V), der er borgmester i Kalundborg, siger, at det er en glæde at kunne åbne den nye station i Biotekbyen Kalundborg, som både kommunen og virksomhederne i området har kæmpet for.

- Infrastrukturen er essentiel for væksten i Danmark, og nu får både ind- og udpendlere bedre forhold, ligesom vi kan tiltrække og fastholde virksomheder, der vil investere i byen. Det er med til at gøre Kalundborg til et godt sted at bo og drive virksomhed.

Kollektiv trafik

Jesper Haugaard, der er Vice President EMA operation i Novozymes, fremhæver, at den nye station styrker vækstmulighederne for Biotekbyen.

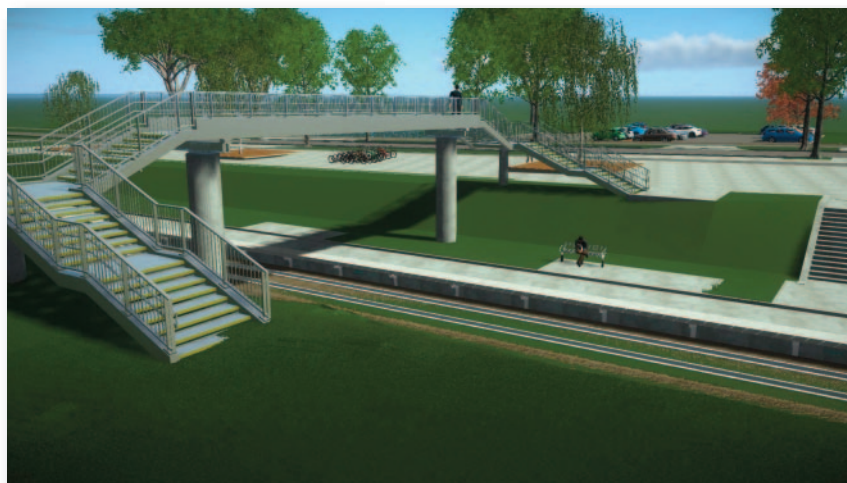
- Åbningen af stationen vil gøre transporten til og fra arbejde betydeligt lettere for de togpendlere, der arbejder i Novo Nordisk, Novozymes og NNE. Og samtidig understøtter den nye station Kalundborg som uddannelsesby, når de mange studerende kan pendle direkte til den kommende campus, der bliver nabo til stationen, siger Jesper Haugaard.

Om Biotekbyen Kalundborg Øst Station:

- Perronlængde: 160 meter
- Forplads med arealer til cykelparkering, kiss 'n' ride, buslomme og taxiholdeplads
- Parkeringsplads til cirka 100 biler
- Et tog i timen i hver retning
- Gåafstand til rådhuset, Novo Nordisk og det øvrige erhvervsområde i Kalundborg Øst
- Anlægsperiode: september-december 2018
- I april 2019 etableres en gangbro fra stationen til Novo Nordisk areal på den sydlige side af banen

Om Biotekbyen Kalundborg

- Biotekbyen Kalundborg er et industrielt hotspot indenfor bioteknologisk produktion. Biotekbyen har Skandinaviens største biotekproduktion med en stærk procesindustri og en omfattende følgeindustri af mindre, højtspecialiserede håndværksvirksomheder
- I Biotekbyen ligger Skandinaviens største biotekproduktion. Her finder man blandt andet verdens største insulinfabrik, verdens største enzymproduktion, Danmarks største raffinaderi og verdens første industrisymbiose, hvor restprodukter fra én virksomhed bliver til en ressource i en anden
- Virksomhederne i byen inkluderer Novo Nordisk, Novozymes, Equinor Refining Denmark og Ørsted
- Halvdelen af verdens insulin produceres i byen til behandling af 28 millioner patienter verden over.
- Biotekbyen Kalundborg er fremtidens uddannelsesby indenfor bioteknologisk produktion og proces teknologi. Her uddannes allerede en del af landets biotek-ingeniører, bioanalytikere, proces-operatører, farmaoperatører og elektrikere. Der er et ønske om at knytte endnu flere af de uddannelser til, som industrien efterspørger



Modeltog kører 15.000 kroner ud til udsatte børns fritidsaktiviteter

Overskuddet fra DSB modelbane på banegården i Aalborg går i år til Foreningen Broen, der støtter børn og unge fra familier, som ikke har råd til, at børnene kan deltage i fritidsaktiviteter

De små tog på den lille modelbane på Aalborg Banegård kører hver gang, nogle forbigående stopper op og putter penge i møntindkastet, penge frem til socialt arbejde.

I år donerer DSB overskuddet på 15.000 fra modelbanen til Foreningen Broen. Foreningen støtter børn og unge, hvor familien ikke selv har råd til, at børnene kan deltage i fritidsaktiviteter. Broen betaler både kontingent og nødvendigt udstyr. Det betyder, at børnene på lige fod med andre børn kan dyrke sport og fritidsinteresser. Udover at få et aktivt fritidsliv så får børnene oplevelser, nye venner og har det ikke mindst sjovt.

Pengene blev på vegne af DSB overrakt af rådmand Mai-Britt Iversen, Familie- og Beskæftigelsesforvaltningen i Aalborg Kommune til Foreningen Broen mandag 3. december.

Her blev forhallen fyldt af duften af varm kaffe, småkager og julemusik fra DSB Aalborg Jernbaneorkester. For mange rejsende blev det en glædelig overraskelse, og for en del borgere i Aalborg er det efterhånden blevet en lille juletradition at lægge vejen forbi banegården, når modelbanens driftsoverskud doneres.



Fakta om foreningen Broen

Siden 2009 har foreningen Broen i Aalborg hjulpet mange børn og unge i alderen 6-17 år til et aktivt fritidsliv. Det sker ved at yde støtte til kontingentet. Derudover går Broen også ind med praktisk hjælp omkring at få købt udstyr til aktiviteten. For at få hjælp skal man indstilles af en fagperson, der er i tæt kontakt med børnene i deres daglige arbejde. Det kan f.eks. være en socialrådgiver, en pædagog, sundhedsplejerske eller en skolelærer.

Fakta om modeljernbanen

Langt tilbage i tiden har der været en lille modelbane i forhallen på Aalborg Banegård. I 1993 var den daværende bane helt nedslidt, og Modeljernbaneklubben H0-Aalborg byggede det nuværende anlæg med en model af Aalborg Banegård og Aalborg-tårnet. Modeljernbanen ejes af DSB og vedligeholdes i hverdagen af Peer Frederiksen fra DSB. Der er i dag kun modelbaner tilbage i København, Aarhus og Aalborg.



Brancheforening i hørings svar:

Busbaner er til busser

Med en ny bekendtgørelse vil VLAK-Regeringen gøre det muligt at tillade, at lav- og nulemissionsbiler kan køre i busbanerne fra 1. januar 2019. I et hørings svar peger brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik på, at det vil få negativ betydning for bussernes hastighed i byerne, og ikke mindst deres mulighed for at kunne overholde køreplanen

Dansk Kollektiv Trafik peger på, at flere store samfundsmæssige udfordringer kan imødegås med det samme indsatsområde. Det gælder blandt andet den kollektive trafik. Hvis flere vælger den kollektive trafik til, så vil trængslen på vejene blive mindre og gøre persontransport mere energieffektivt.

Dansk Kollektiv Trafik skriver:

God fremkommelighed for busserne i byerne er en af de måder, hvorpå vi kan gøre den kollektive trafik attraktiv for trafikanterne. Og til det formål er separate busbaner, altså vejbaner som kun må benyttes af busser, en afgørende nødvendighed.

Med en ny bekendtgørelse vil regeringen imidlertid gøre det muligt at tillade, at lav- og nulemissionsbiler kan køre i busbanerne fra 1. januar 2019. Hos os er der ingen tvivl om, at det vil få negativ betydning for bussernes hastighed i byerne, og ikke mindst deres mulighed for at kunne overholde køreplanen.

Og hvordan skal reglerne håndhæves? Hvordan ser man med det blotte øje forskel på en elektrisk golf og en benzindreven golf?

Vi bakker op om den grønne omstilling, men det skal ikke ske på bekostning af en transportform, som er uundværlig i kampen mod trængsel på vejene. Grøn omstilling af transporten skal gerne føre til mere kollektiv transport og ikke mindre.

Interesserede kan læse hørings svaret **her**:

Organisationer om fjernbusser:

Fjernbusudbud bør være en del af et sammenhængende kollektiv trafiksystem

VLAK-Regeringen har sendt et forslag i høring, som - hvis det bliver ført ud i virkeligheden - vil påvirke fjernbusområdet. VLAK-Regeringen foreslår eksempelvis en mindstestrækning på 75 kilometer for fjernbusser. I dag er kravet, at fjernbusser skal krydse to trafiksektorsgrænser

I forbindelse med forslaget peger DI Transport og brancheorganisationen Dansk Kollektiv Trafik på, at det er svært at vurdere, om 75 kilometer er den rette afstand. En analyse fra Incentive har eksempelvis ikke vurderet betydningen af pendlernes rejsemønstre. Dermed er det ikke tydeligt, hvilken effekt en 75 kilometer grænse vil have for den offentlige servicetrafik rundt om i landet.

DI Transport og brancheorganisationen Dansk Kollektiv Trafik opfordrer derfor ministeriet til at få gennemført en analyse af alle konsekvenserne ved at ændre afstandskravet, inden der træffes en endelig beslutning, da ændringen vil få markante konsekvenser for den øvrige kollektive trafik og for den samlede mobilitet.

De to organisationer fremhæver, at det efter deres mening er vigtigt, at et øget fjernbusudbud bliver en del af et sammenhængende kollektiv trafiksystem, og at det ikke udhuler den offentlige servicetrafik ved at reducere indtægterne på de mest profitable ruter.

Organisationerne opfordrer til, at der i lighed med reglerne på jernbaneområdet bliver mulighed for at få en prøvning af fjernbusruters eventuelle skadesvirkning på den offentlige servicetrafiks økonomi.

I lovforslaget lægges op til at indføre et forbedret tilsyns-, kontrol- og sanktionsgrundlag, som skal sikre lige markedsvilkår for operatører og passagerer. DI Transport og brancheorganisationen Dansk Kollektiv Trafik er helt enige i, at det vil være nødvendigt, og opfordrer til, at der afsættes ressourcer til at gennemføre tilsyn herunder specifikt ang. skatter, afgifter og ulovlig afstigning af passagerer før den fastsatte kilometergrænse.

DI Transport og Brancheorganisationen Dansk Kollektiv Trafik peger generelt på, at den kollektive trafik udfylder en vigtig del af det samlede transportsystem i Danmark. Dansk Industri offentliggjorde i 2017 en analyse som viste, at der er god økonomi i at sørge for, at den kollektive trafik er en attraktiv transportform. Hvis 10 procent af passagererne vælger bilen i stedet, vil det koste samfundet 756 millioner kroner årligt. Skønt det vil være muligt at spare på de offentlige udgifter til bus- og togdriften, vil det være en samfundsøkonomisk dårlig prioritering, da endnu flere vil spille timer ved at holde i kø på de danske veje.



Nye:

Nye MB Sprintere - Euro VI *Vi bygger din nye minibus efter dine ønsker og behov.*



- 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 414 CDI fra kr. 390.000,-
4100 kg. A3 Lift 12 + G + F
- Mercedes sprinter 416 CDI fra kr. 399.000,-
4100 kg. A3 Lift 12 + 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 lagerbusser

- NOVO 29 + F + G fra kr. 550.000,-
- TURQUOISE 31 + F + G fra kr. 650.000,-



Brugte:

Minibusser

13876 • Mercedes 515 CDI	2009 - Km. 687.511 - Euro 4	Pass. 20	Kr. 110.000,-
13768 • Mercedes 316 CDI	2012 - Km. 419.725 - Euro 5	Pass. 12	Kr. 110.000,-
13750 • Mercedes 316 CDI	2011 - Km. 509.735 - Euro 5	Pass. 8	Kr. 85.000,-
12710 • Fiat Ducato 2,3 JDT	2010 - Km. 421.318 - Euro	Pass. 11	Kr. 50.000,-
13627 • Mercedes 516 CDI	2011 - Km. 183.331 - Euro 5	Pass. 16	Kr. 185.000,-
12945 • Ford Transit 2,2 TDCI	2009 - Km. 656.698 - Euro	Pass. 8	Kr. 85.000,-

Bybusser

13934 • Scania Lahti Scala	2009 - Km. 835.867 - Euro 5	Pass. 49/38	Kr. 225.000,-
12966 • Mercedes Atego Kutsenits	2009 - Km. 217.736 - Euro 5	Pass. 31/30	Kr. 270.000,-
12879 • Volvo B12BLE	2006 - Km. 491.240 - Euro 3	Pass. 33/38	Kr. 55.000,-
12288 • Mercedes Citaro	2010 - Km. 585.954 - Euro 5	Pass. 22/71	Kr. 625.000,-

Rutebusser

13829 • Irisbus Arway	2006 - Km. 1.200.788 - Euro 4	Pass. 47/24	Kr. 195.000,-
13733 • Volvo B12BLE	2007 - Km. 1.061.465 - Euro 5	Pass. 51/41	Kr. 115.000,-
13263 • Mercedes Contrast	2004 - Km. 642.865 - Euro 3	Pass. 49/16	Kr. 200.000,-
13457 • Scania Vest	2005 - Km. 796.495 - Euro 3	Pass. 49/25	Kr. 150.000,-

Turistbusser

13578 • Scania Irizar K400 EB	2010 - Km. 1.702.954 - Euro 5	Pass. 35	Kr. 300.000,-
13767 • Setra 416 GT-HD	2005 - Km. 688.561 - Euro 3	Pass. 55	Kr. 375.000,-
12936 • Neoplan Cityliner	2008 - Km. 405.874 - Euro 4	Pass. 50	Kr. 800.000,-
13378 • Mercedes Intego	2001 - Km. 816.248 - Euro 2	Pass. 50	Kr. 200.000,-
13583 • Setra S 517 HD	2014 - Km. 1.009.467 - Euro 6	Pass. 53	Kr. 1.230.000,-

OBS. De nævnte priser er uden klargøring & syn. Det skal lægges til den nævnte pris.

- og mange flere **Mere end 200 busser på lager**

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

Ny VW Caddy

- VW Caddy Maxi 2,0 TDI Trendline

fra kr. 199.000,-

M1 - Lift
5 pers. + 1 kørestol
eller 7 personer

- Afgiftsfri
- Alm. kørekort
- El optræk af kørestol





Rådhuspladsen i København får nye træer

Tirsdag 11. december - dagen, der tidligere var kendt som en af fandens to årlige fødselsdage - blev de første træer til en lille lund, som skal skabe en grøn lomme på Rådhuspladsen i København, der hvor der tidligere lå en sort busterminal med busholdepladser, som stødte mod en del kritik i den modsatte ende af rådhuset

Den nye lund midt i Hovedstaden vil få i alt 59 træer - robinie, spidsløn, japansk røn, vandgran og rød hestekastanje - på arealet, der vil blive gennemskåret af en cykelsti. Alle træer ventes at være plantet ud senest på fredag.

- Det er fantastisk rart, at vi så småt er ved at få Rådhuspladsen tilbage, oven i købet i en bedre og grønnere udgave. De store metrohegn er nu væk fra Cityringens byggepladser, og mens stationerne færdiggøres under jorden, gøres pladserne på gadeplan klar til at kunne indtages igen. Det bliver godt at få byen tilbage - nu med en ny metrolinje nedenunder til gavn for alle byens borgere og gæster, siger overborgmester Frank Jensen (S).

Kollektiv trafik

Cityringen - herunder Rådhuspladsen metrostation - ventes at åbne i sommeren 2019. Rådhuspladsen metrostation ventes at betjene cirka 14.000 påstigere i døgnet, og fra Rådhuspladsen vil man med Cityringen (linje M3) kunne komme til for eksempel Frederiksberg Allé på blot fire minutter eller til Trianglen på syv minutter.

Interesserede kan læse mere om metrostationer på [www.metrosystemet.dk](#)



Fakta om Cityringen

- Cityringen er cirka 15,5 kilometer lang (to tunnelrør hele ringen rundt), og 17 underjordiske stationer forbinder Østerbro, Nørrebro, Frederiksberg, Vesterbro og City
- Cityringen har sat sit præg på Hovedstaden gennem snart 10 år. Lov om en Cityring blev vedtaget i Folketinget i 2007. Herefter blev der gennemført borgerhøringer og VVM-proces. Adskillige kilometer forsyningsledninger og rør (kloak, telefon, el, gas med mere) blev i årene 2008-2010 flyttet for at give plads til at anlægge metrostationerne under byen
- I perioden 2009-2011 var Københavns Museum desuden koordinator på det største arkæologiske udgravningsprojekt i Hovedstaden. I 2011 gik selve anlægsarbejdet i gang

Bilforhandler overvejer shuttlebus

Andersen & Martini, der blev stiftet som bilforhandler i København i 1939 og blandt andet forhandler Opel-biler, har i dag hovedsæde i Greve, hvor der er 100 mand beskæftiget, hvoraf 20 bor i Greve - resten pendler til og fra arbejde. Peter Hansen, der ejer og leder bilforhandlerforretningen, overvejer at lade en bus køre kunder og medarbejdere frem og tilbage mellem virksomheden og Hundige Station

- Det er let at komme hertil i bil, men ikke med offentlig transport. Da vi får flere og flere kunder, som bruger os til service af deres bil og skal videre på job blandt andet i København, så overvejer vi at igangsætte et projekt, hvor vi har en shuttle-bus til at fragte kunder og medarbejdere frem og tilbage morgen og eftermiddag mellem hovedsædet og Hundige Station, oplyser Peter Hansen.

Fra førersædet



Rolf Brems, buschauffør og medarbejder i driftsovervågningen hos Keolis i Odense - og en af *Magasinet Bus* faste klummeskribenter

Frit Flow i bussen - set fra førersædet

Frit Flow...! Hvad er nu det..? Jo, fra køreplansskiftet i december har passagerer på Fyn kunnet stige på en bus uden at fremvise gyldig rejsehjemmel. Det vil også betyde at passagererne slet ikke behøver at bruge fordøren, men kan benytte bagdørene.

Af Rolf Brems

Det er en del af strategiplan 2018 fra FynBus. Målet er ved en hurtigere ind- og udstigning at man samlet vil reducere køretiden, og dermed få en bedre kapacitetsudnyttelse samt større kundetilfredshed. Det antages, at en køretidsreduktion på fire procent giver en stigning i passagertallet på to procent. Det fordrer så også, at salget af kontant billetter skal nedbringes og passagererne skal have et rejsekort.

Frit Flow har i nogle år været praktiseret på de ledbusser i Odense, der kører på universitetsruten, hvor man også kan checke ind ved bagdøren. Og sådan bliver det også på letbanen. Derfor vil det virke lidt besynderligt, hvis man skal kontrollere billetter i bussen, men ikke hvis man kører i letbane. For hvorfor skal buschauffører have bøvlet med billettering? Jeg har selv været fortaler for at billetkontrollen ikke skulle ligge hos buschaufføren.

Med Frit Flow kommer der til at ske nogle ændringer, måske mere end man lige regner med.

Det er ved billettering at mange tvister med passagererne opstår. Det kan ikke undgås. Spørgsmålet er nu, hvordan man sikrer sig at holde snyderne stangen, så det ikke tager overhånd. Hos FynBus vil man sætte flere kontrollører på gaden. Men vil de også begynde at kontrollere i de tidlige - og ikke mindst - sene aftentimer?

Orden i bussen med Frit Flow?

Det er desværre en kendt sag, at der i Odense er et par ruter der betjener et boligområde, som er udfordret på passagerer, der har en anden tilgang til gyldig rejsehjemmel end gennemsnittet. Her finder man en overvægt af personer, der prøver grænser af, hvad angår adgang til bussen på mystiske kort og gamle billetter, eller slet og ret bare vader forbi chaufføren. Der bruges alle kneb - kollektiv afledning af chaufføren, indstigning af bagdøre etc. På samme rute kan bussen af og til være særdeles livlig om aftenen, specielt fredag og lørdag.

Så hvad vil følgen være med et Frit Flow? De fleste har en eller anden form for respekt for den myndighed som chaufføren trods alt er. Det at man som chauffør hilser og kigger sine kunder i øjnene, og som på et eller andet niveau fortæller ballademageren "okay han så mig og ved nu, at jeg sætter mig der og der sååå ...". Med Frit Flow fjerner man det grove filter, man mister totalt følingen med, hvem man har med i bussen.

Fra førersædet

På visse linjer og afgang vil trygheden falde, og det vil måske skubbe yderligere til de passagerer, som opfører sig ordentligt - og altid har gyldig rejsehjemmel. Jeg kunne hurtigt se, at selvom køretiden formindskes og et øget antal passagerer benytter bussen, vil man miste andre på mere uro. Det betyder også, at enhver kan slæbe hvad som helst med ind af drikke- og madvarer. Fulde folk med fyldte ølglasser, eller varme kopper med kaffe der hurtigt - med en hård opbremsning - kan svine bussen til og skade andre passagerer.

Frit Flow og trængsel ved dørene

Fordelen ved at benytte indstigning foran er, at når jeg ankommer til et stoppested med mange passagerer og har mange, som vil forlade bussen, venter jeg lige med at lukke folk ind til der er plads i bussen, så dem som har stået op, kan nå at omplacere sig. Det giver et roligt flow igennem bussen. Jeg kan kun frygte de tilstande, man kender fra togperronerne, hvor folk prøver at mase sig ind, førend de andre har forladt toget. Men omvendt, det bliver også rart ikke at skulle være "kontrollør". For selvom instruksen er, at vi ikke skal tage en konfrontation for 24 kroner, vil man jo heller ikke udstille sig og lukke alt ind på "et billede af svigermor". De "kunder", der vil snyde tager fremover forhåbentlig bagdøren.

Fremkommeligheden i trafikken

Frit Flow er der ikke tale om, når vi kommer ind på busserne fremkommelighed. I flere byer over det ganske land stiger chaufførernes utilfredshed over for stramme køreplaner blandt andet på grund af den øgede trafik. Det går ud over pauserne, som oftest må afkortes. At det tæller som overtid er værdiløst, hvis man har behov for at spise og komme på toiletet. Det har medført, at chaufførerne på landsplan indkaldte til et stormøde i Odense med 3F som medarrangør.

Her er det vigtigt at forstå, at det ikke er entreprenøren, altså busselskabet, som bærer på ansvaret. Hovedansvaret for at give chaufførerne en bedre arbejdsdag ligger hos trafikkselskaberne. Det er deres køreplaner, der ligger til grund for tjenestekøreplanerne.

Dernæst er det 3F, som har tegnet overenskomsten. Det er deres aftaler sammen med de grundliggende arbejdstidsregler som sætter dagsordenen.

Minut-ræs i bussen og på lønsedlen

Arbejdstiden afregnes i minutter. Hvordan man stadig i 2018 som fagforening kan godtage det, er mig en gåde. Hvor mange andre faggrupper ville acceptere det? Mig bekendt kun lokomotivførerne. Men de har mange flere minutter i opmøde og sluttid. Pauserne skal de holde. Derfor kan lokomotivføreren standse sit tog og holde sin pause. Mit juleønske ville være, at trafikkselskaberne satte sig sammen og fik lavet en social klausul, som tilgodeser chaufførerne på færre køretimer, længere pauser osv. Dette skulle indføres i udbuddet, så merudgiften var finansieret.

Færre bump på busvejen, tak!

En anden ting, man bør arbejde for, er en fællesaftale imellem kommuner og regioner. Hvor der kører busser, skal der som hovedregel ikke være trafikdæpende foranstaltninger, hvilket skal fremgå af eventuelle lokalplaner, så beboere ikke kan kræve disse. Det er svært at forstå, at nogle af de politikere, som sidder i FynBus' bestyrelse nu vil indføre Frit Flow for at mindske køretiden, men samtidig stemmer for at flere veje skal trafiksaneres - som vil øge køretiden.

Frit Flow på en anden måde

En engelsk herre benyttede sig forleden af et verbalt "frit flow". Da han steg ombord, kiggede han mig i øjnene og sagde "you are late", hvorefter han målrettet gik bagud, men inden han nåede ret langt, nåede jeg at svare "no, my name is Rolf". Tro mig, ved Frit Flow vil kværulanterne også fremover altid benytte fordøren og lige udspy en giftighed på vej ned i bussen.



Miljøzoner kan blive udvidet og reglerne strammes

VLAK-Regeringen vil ifølge finanslovsaftalen, som blev indgået med Dansk Folkeparti fredag i sidste uge, opdatere reglerne for miljøzoner og dermed give mulighed for, at kommunerne kan stille skærpede miljøkrav i København, Aarhus, Odense, Aalborg og Frederiksberg

VLAK-Regeringen og Dansk Folkeparti er også enige om at stramme op på håndhævelsen af miljøzonereglerne ved at digitalisere ordningen og automatisere håndhævelsen.

- Vi har stor forståelse for de politiske ønsker om renere byer. Transporterhvervet er klar til at leve op til de skærpede miljøkrav, som politisk er forudsat i finanslovsaftalen. Vi vil meget gerne indgå i et samarbejde herom og forventer at blive indkaldt til møder om det videre forløb, siger vognmandsorganisationen DTL's administrerende direktør Erik Østergaard.

- Men vi må allerede nu fremhæve, at det også under de kommende skærpede krav bør være muligt for at specialkøretøjer får de nødvendige frihedsgrader til at operere i byerne i begrænsede perioder, hvor der ikke er reelle muligheder for hele tiden at opfylde miljøkravene, siger han videre.

Ifølge finanslovsaftalen afsættes der 3,5 millioner kroner i 2019, 9,5 millioner kroner i 2020 og 12 millioner kroner årligt i 2021 og 2022 til en ramme til opdatering og håndhævelse af regler med videre.

De nuværende regler om Miljøzoner blev vedtaget i 2010.



59 lette hollandske busser skal køre i Sveriges hovedstad

Den hollandske producent af eksempelvis el-busser, VDL Bus & Coach, skal levere 59 VDL Citeas LLE-127 til busoperatøren Transdev Sverige AB. Transdev er en international koncern, der har fokus på passagertransport og dagligt samlet transporterer 11 millioner passagerer

Transdev Sverige AB vil fra juni næste år indsætte de 59 busser i Sigtuna, Upplands Väsby og Vallentuna i den nordlige del af Stockholm. VDL skal også levere 25 elektriske Citeas-ledbusser til den kollektive transport i Umeå i det nordlige Sverige. Her leveres busserne til Umeå Kommun og Transdev Sverige i tæt samarbejde med Västerbottens län.

Transdev har i to år kørt med 30 VDL Citeas LLE i Umeå.

VDL Citeas LLE-127 er en to-akslet bus på 12,7 meter. Den udmærker sig ved en lav egenvægt og brændstoføkonomiske motorer, der kan køre på biobrændstoffet HVO, der er meget brugt i Sverige. Med HVO (biodiesel) produceret lokalt og ud fra eksempelvis træaffald kan man bidrage til at begrænse CO₂-udslippet.

Energiselskab og taxi-organisation:

Eltaxier er et af de mest effektive tiltag i den grønne omstilling

Luften skal være renere i de større byer, og derfor skal eksempelvis taxierne køre foran i den grønne omstilling, som skal skære både CO₂-udslip og forurening ned. Det er en af idéerne i VLAK-Regeringens nye luft- og klimapakke

Ifølge VLAK-Regeringen tanker skal fossile taxier udfases fra 2025. Energiselskabet E.ON og taxi-organisationen Dansk Taxi Råd er der enorme gevinster at hente ved en tidligere indfasning af elbilerne, vurderer branchen.

En taxi kører betydeligt mere end en almindelig bil. På et år tilbagelægger en taxi typisk 120.000 km, hvilket er seks gange mere end en almindelig bilist. Derfor er gevinsterne på klima- og miljøregnskabet også som udgangspunkt seks gange større, når en taxi erstattes af en eltaxi end når en personbil erstattes af en elbil. Alligevel er der kun ganske få eltaxier på de danske veje, da elbilernes købspris er højere end de fossile alternativer.

El-taxier er billigere i drift

- Udviklingen inden for elbiler går utrolig hurtigt. Allerede i dag er driftsomkostningerne til en el-taxi lavere end en fossilbil, men desværre er de stadig dyre i indkøb. Vi burde tage hul på en diskussion af, hvad der skal til for at skubbe på udviklingen, så det bliver billigere for taxivognmanden at træffe det grønne valg, siger Torben Kirketerp, der er formand for Dansk Taxi Råd.

I 2017 overhalede antallet af lademuligheder til elbiler antallet af tankstationer, og der er i dag over 2.000 offentlige ladepunkter over hele landet. Samtidig stiger antallet af hurtiglådere, hvor det er muligt at oplade i 30 minutter og køre yderligere 114 km. I løbet af de seneste måneder har energiselskabet E.ON opstillet fem nye hurtigladestander i Region Hovedstaden, så E.ONs hurtigladeretværk nu tæller over 50 hurtiglådere (50 kW).

- Vores ambition er at gøre det lettere for flere at køre elbil. Ladeinfrastrukturen til elbilerne i flere byer er allerede på plads og vi fortsætter med at udbygge og investere i ladeinfrastrukturen. Faktisk har vi i Danmark dobbelt så mange offentlige ladestander per elbil end man har i Norge, siger Tore Harrithøj, der er administrerende direktør i E.ON.

Han understreger, at selskabet inden for de næste par år udruller et større europæisk ultra-fast ladenetværk langs centrale motorveje.



Grøn transport er i fokus på transportmesse

MCH Messecenter Herning sætter fokus på omstillingen til bæredygtige drivmidler, når kommuner, politikere og private virksomheder inviteres til konferencen Grøn Transport 2019, der finder sted under transportmessen i Herning i dagene 21.-23. marts 2019

Baggrunden for konferencen er, at bæredygtige energiteknologier og køretøjsløsninger udvikler sig i et hektisk tempo over hele verden. Både folketingets politikere, kommuner, private transportører og energiselskaber står over for en række udfordringer, når de skal beslutte, hvordan de skal investere i såvel køretøjer som energiinfrastruktur.

- Vi vil gerne være med til at give den offentlige og den private sektor et overblik over både aktuelle muligheder, og hvad fremtiden byder på inden for grøn transport. Det gør vi ved at organisere en konference med stærke profiler og et udstillingsområde for de bedste grønne løsninger, siger projektleder i MCH Messecenter Herning, Nikolaj Jørgensen.

Ambitionen er at skabe et event, som ikke er set tilsvarende i Danmark.

- Vi samarbejder med webplatformen Nofoss.dk, der har både markedsviden og netværk til at udvikle et stærkt koncept for grøn transport ved vores messe, forklarer Nikolaj Jørgensen.

Kamp om pladsen

Det er en stor udfordring for markedet, at flere forskellige energiformer kæmper om pladsen som fremtidens løsning for den tunge del af transporten.

- I øjeblikket er både biogas, el, brint, biobrændstoffer og nogle syntetiske brændstoffer i spil som fremtidens grønne løsninger for både busser, lastbiler og varebiler. Det gør det ekstra svært at træffe investeringsbeslutninger, som rækker ind i en fremtid, hvor der måske kommer et udskilningsløb blandt energiformerne, fortæller Poul Erik Pedersen, direktør og medindehaver af Nofoss.dk.

Grøn Transport 2019 byder derfor på debatter og indlæg, som giver transportmessens gæster ny viden om den politiske situation, økonomi, grøn energi til transport, tank- og ladeløsninger samt køretøjer. Ved konferencen præsenteres desuden brugererfaringer fra både kommuner, busoperatører, vognmænd og teknologileverandører.

- Der er i øjeblikket meget religion i, om man tror på enten den ene eller den anden energiform. Vores ambition er at nedbryde grænserne og vise både politikere og de øvrige aktører en samlet pakke af grønne køretøjer, grøn energi og teknologi. Jeg forventer, at det kommer til at give en helt ny dynamik i markedet, fastslår Poul Erik Pedersen.

Grøn Transport 2019 er en del af Transport 2019, som er Skandinaviens største transportmesse og hele branchens mødested. Transport 2019 arrangeres af MCH Messecenter Herning i samarbejde med ATL - Transportens arbejdsgivere, AutoBranchen Danmark, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, De Danske Bilimportører, DI Transport, DTL - Danske Vognmænd, Foreningen af Vognimportører i Danmark, ITD og 3F Transportgruppen.

Transport 2019 finder sted i MCH Messecenter Herning 21.-23. marts 2019.



Elektrisk Citaro gør én helt elektrisk

Med en batterikapacitet på 243 kWh er Mercedes-Benz' nye eCitaro med en el-motor ved hvert baghjul en behagelig køreoplevelse for chauffører og passagerer - hele dagen igennem. Og den skal som udgangspunkt kun have elektrisk behandling om natten, når den holder i depot. Mercedes-Benz er dog indstillet på at levere en eCitaro med pantograf på taget, for de kunder, der har behov eller ønsker mulighed for supplerende hurtig ladning i løbet af dagen. Magasinet Bus havde i begyndelsen af december lejlighed til en længere køretur i en eCitaro i Mannheim og omegn

Af Jesper Christensen

Mercedes-Benz har bygget den nye eCitaro ud fra mange års erfaringer med Citaro-bybusser med dieselmotorer eller motorer, der kører på gas - eller på det seneste hybrid-udgaver af Citaro. Men selvom der er tale om en bus, der er bygget på samme erfaringer og platform, skiller eCitaro sig ud fra sine søstre med sit nye ansigt - fronten.

Miljø - materiel

Og på vej til Mercedes-Benz' busfabrik i Mannheim så vi en eCitaro i Hamburger Hochbahn's farver komme kørende. Hamburger Hochbahn var den første operatør, der bestilte og har fået leveret serieproducerede eCitaroer.

Så det var lidt spændende at skulle ud at køre på virkelighedens gader og stræder i en af de nye elektriske busser fra Mercedes-Benz.

Men inden de inviterede journalister med kørekort til bus fik lov til at sætte sig til rette i førersædet i en af de eCitaroer, som var kørt frem, var der en kort introduktion.

Mercedes-Benz' folk lagde under introduktion vægt på, at køre eCitaro er som at køre en dieselCitaro. Den udmelding blev tjekket under dagens test, og hvis du som læser vil vide, hvad konklusionen blev, må du læse videre.

Under introduktionen lagde Mercedes-Benz' også vægt på, at det skal være enkelt for chaufførerne at skifte mellem en diesel- eller gas-udgave af Citaro og så en eCitaro. Derfor er førerpladsen i de forskellige Citaro-busser stort set ens - eksempelvis rat, førersæde, knapper og placering af instrumentbordet. Det er stort set kun, når der er tændt for strømmen, at man fra førerpladsen kan se forskel på de forskellige modeller. Og så er forskellen endda ikke så stor.

Den største forskel er reelt, at den sædvanlige omdrejningstæller er væk. I stedet er der et "Powermeter", der viser, hvor meget saft og kraft, man tapper af batteriet - eller om man leverer noget tilbage under opbremsninger.

Er det så en stor og uovervindelig forskel. Nej, det behøver det ikke at være. For der er en direkte sammenhæng mellem det, en omdrejningstæller i en dieselbus viser, og det, et powermeter viser. I en dieselbus handler det om, at holde omdrejningstallet i det grønne felt, hvor motorens drejningsmoment er størst og energien i dieselolie udnyttes mest effektivt. I en el-bus handler det om at holde nålen i powermeteret så tæt på nul, som det er muligt under de aktuelle kørselsforhold og krav om at holde køreplanen.

Med de forskellige informationer i frisk hukommelse blev det tid til testkørslen i en af de to eCitaro-busser, som var kørt frem for de inviterede journalister fra blandt andet Danmark, Schweiz og Italien. Dem med kørekort til bus fik lov til at sidde bag rattet og køre ud i trafikken i Mannheim, som om det var deres daglige job at køre bus - dog ikke i rutefart.

Førerpladsen i eCitaro er magen til den, der er i en dieselCitaro eller gasCitaro.



Miljø - materiel



Der er plads til 88 passagerer i en to-akslet eCitaro på 12 meter.

Her på Magasinet Bus har vi kørt elektriske busser ved andre lejligheder - eksempelvis hos hollandske VDL, der klart er en af de busproducenter, som Mercedes-Benz' eCitaro kommer til at konkurrere med.

Derfor var det ikke den store overraskelse at konstatere, at også Mercedes-Benz' eCitaro er utrolig behagelig at køre i som chauffør - og som passager. Accelerationen fra 0 km/t til tilladte hastighed eller tophastighed er glidende og støjsvag med blød og effektiv acceleration. Det er let at køre behageligt, for med el-motorer på drivlinen er der ikke behov for en gearkasse. El-motorerne leverer momentet lige fra første tryk på speederen - og omdrejningerne følger lineært med helt op til den højeste hastighed.

Og når det går nedad, kan det uden den store øvelse ske med en behagelig nedbremsning - enten ved hjælp af busens elektriske retarder eller ved at bruge fodbremsen, der samler energi op og gemmer den i batterierne til senere brug. Rent teknisk sker det ved, at bussens motorer bliver vendt om til at fungere som generatorer, som dermed tager farten af bussen. Jo mere, man som chauffør træder på bremsen, jo mere skruer systemet op for generator-effekten, jo mere energi samler man op, og jo større bliver bremseeffekten - indtil bremsesystemet til sidst aktiverer den traditionelle driftbremse.

Ok, lad det være sagt med det samme. Det kan også godt lade sig gøre at køre ubehageligt i en el-bus. Som chauffør skal man så blot lade være med at tænke på andet end at komme op på marchhastighed så hurtigt som muligt, bruge retarderen i maksimal position hver gang og bruge fodbremsen så meget som muligt - helt uden tanke på trafikens flow, skiftene lysreguleringer, passagerens velbefindende og så de øvrige trafikanter.

På testtruten fik vi også mulighed for at fornemme, hvordan det er at køre en eCitaro på længere vejstrækninger uden kryds eller andet, der kan forstyrre fornemmelsen af at kunne flyde hen ad vejen uden at blive bremset ned af andet

Miljø - materiel

end rullemodstanden mellem vej og dæk. Mercedes-Benz' demo-chauffører kaldte det for at flyde, når bussen bare rullede derudad med motorerne slået fra. For det koster fart at samle energi op, når bussen flyder derudad uden behov for at bremse op - så hvorfor tage farten af for at hente strøm til batterierne, når man alligevel skal bruge den straks efter for at holde farten oppe.

Efter turen rundt i Mannheim kom vi så tilbage til udgangspunktet - og dermed også tilbage til udmeldingen om, at køre eCitaro er som at køre en dieselCitaro.

Ja, ok. Hvis man ikke vil svinge sig højere op, så er det da fint.

Men her på Magasinet Bus vil vi sige, at det at køre eCitaro er som at køre en dieselCitaro - blot betydeligt meget bedre.

Varmen bliver pumpet ind til passagerer og chauffør

Inden vi forlader testen af eCitaro må det være på sin plads at komme ind på et par praktiske forhold omkring elektriske busser.

I modsætning til en diesel- eller gasdrevet bus, som har en ringere energjudnyttelse og dermed har en del overskudsenergi, der ud over at holde fuglenes tæer varme, også kan bruges til opvarmning bussen til glæde og gavn for passagerer og chauffører, er det anderledes i en elektrisk bus. Her udnytter motoren 80-90 procent - måske mere - af den tilførte energi til at få bussen til at køre. Og dermed er der ikke meget at tage af, når det er koldt og der skal varme i bussen. Mercedes-Benz peger på, at når udendørstemperaturen falder til omkring minus 10 grader, så fordobles energiforbruget til opvarmning af bussen i forhold til en dag uden behov for opvarmning.

Mercedes-Benz har i den anledning udviklet et avanceret varmesystem, der har brug for 40 procent mindre energi, end det, der er brug for i en diesel- eller gasCitaro.

Varmeanlægget, der er forsynet med et avanceret styringssystem, består dels af en varmepumpe, der har CO₂-som kølemiddel og som fungerer ned til minus 10 grader i udendørstemperatur, dels et system, som kan opsamle af den varme, der nødvendigvis opstår, når bussens traditionelle driftbremser bliver aktiveret. Systemet opsamler også den varme, der opstår, når batterierne bliver belastet. Dertil kommer, at varmesystemet i eCitaro også

Mennesker i kørestol kan komme op i bussen via en rampe.



Miljø - materiel

tager højde for, at hver enkelt passager også bidrager til den indendørs varme - jo flere passagerer, jo mere bidrager de samlet til at holde bussen varm. Når det er varmt, og der er behov for at køle bussen ned, fungerer varmepumpeanlægget som aircondition.

Batterikapaciteten afgør rækkevidden

Aktuelt leverer Mercedes-Benz sin eCitaro med en batterikapacitet på 243 kWh med opladning i depot. I løbet af 2019 vil man også kunne få eCitaro med en pantograf på taget, så man kan oplade bussen i løbet af arbejdsdagen. Mercedes-Benz peger også på, at batteriteknologien er under hastig udvikling, så det kan forventes, at man i løbet af kort tid vil kunne få batterier med en samlet kapacitet på 400kWh i en to-akslet bus og endnu mere, hvis der er tale om elektriske ledbusser, som Mercedes-Benz er i gang med at udvikle og vil kunne levere i den nærmest fremtid. Hvis en eller anden så gerne vil have en eCitaro i en tre-akslet version, kommer han eller hun til at ønske i lang tid, for tre-akslede busser er ikke lige det, Mercedes-Benz tror på i en elektrisk fremtid.

Hvad Mercedes-Benz snarere tror på i fremtiden er el-busser med brændselsceller, der kan øge el-bussernes rækkevidde, så de kan dække 100 procent af behovet, når det gælder bybusser. El-busser med brændselsceller i stedet for batterier vil betyde, at man undgår investeringer i opladningsstandere og el-infrastruktur. Derudover vil busser med brændselsceller kunne erstatte konventionelle busser med forbrændingsmotorer en til en.

Her må det være på sin plads at anføre, at el-busser med batterier og tilhørende ladeinfrastruktur på en række områder vil være en fornuftig investering:

- Det vil gavne miljøet
- Det vil gøre det muligt at bruge bussernes batterikapacitet som lager for energi fra sol og vind
- Et eksisterende system til opladning har en længere levetid, end en bybus

Derudover er det værd at bemærke:

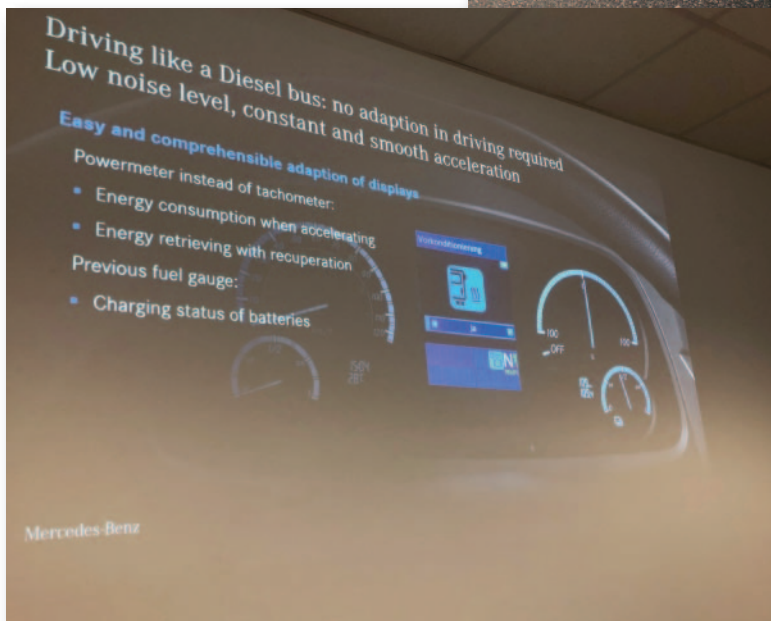
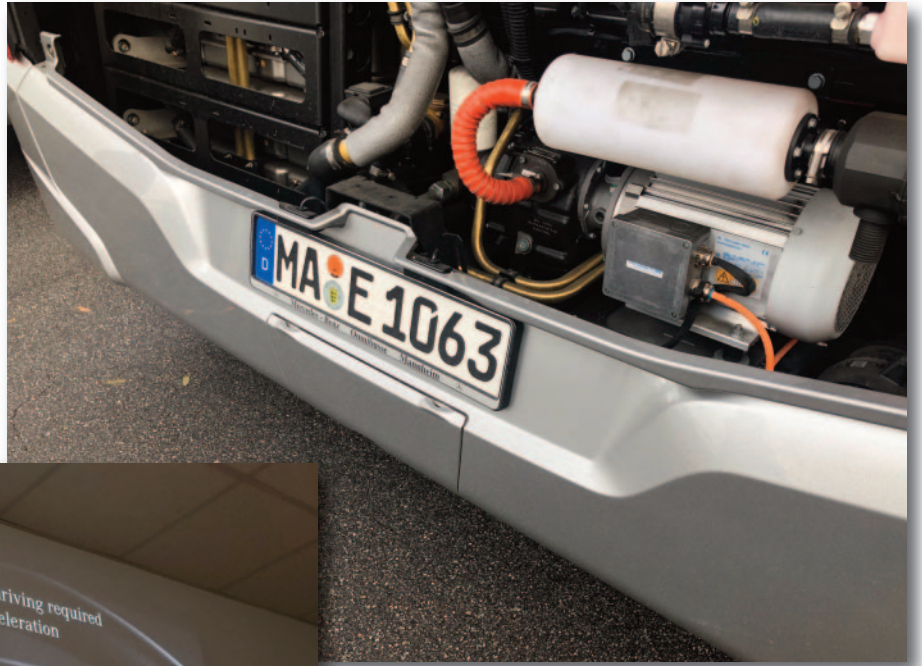
- I takt med øget produktion af el-busser, bliver produktionsomkostningerne pr. bus mindre. Den udvikling er allerede i gang
- Hvis afskrivningstiden på ladeinfrastrukturen følger den tid, busserne er i drift, bliver meromkostningen pr. år mindre.

Bagerst i bussen er en del af teknikken placeret. Pladsen, hvor dieselmotoren sidder i en almindelig Citaro, er brugt til batterier med tilhørende teknik i e-udgaven.



Miljø - materiel

I områder, hvor dagtemperaturen kan komme under minus ti grader, skal varmesystemet i eCitaro have hjælp af et oliefyr. Hvis der er biobrændstof i tanken, kan CO2-balancen holdes.



Mercedes-Benz slår på, at det køre eCitaro er som at køre en dieselbus. Her på Magasinet Bus vil vi ikke holde os tilbage. Efter testen er vi i stødet og melder ud, at de er betydeligt bedre at være helt elektriske.

Fakta om Mercedes-Benz eCitaro

- Motor: To motorer - en ved hver baghjul
- Effekt
- Rækkevidde mellem hver opladning: 150 km - under ideelle forhold kan rækkevidden komme op på 250 kilometer
- Antal passagerer: Op til 88
- Døre: eCitaro fås med to eller tre døre
- Antal aksler: eCitaro fåes i en to-aksles udgave på 12 meter. I løbet af de kommende år vil Mercedes-Benz også køre ud på markedet med en 18 meter eCitaro ledbus
- Batterikapacitet: Op til 243 kWh
- Antal batterier: Batterierne er modulopbyggede og er placeret på taget og der, hvor motoren sidder i en diesel- eller gasCitaro.
- Opvarmning: Varmepumpe, der bruger CO2 som kølemiddel. Varmepumpen fungerer ned til minus 10 grader. Ved lavere temperaturer leverer Mercedes-Benz et supplerende varmeanlæg, der eksempelvis kan bruge biodiesel



På billedet ses Administrerende direktør for DEKRA AMU Center Sydjylland A/S, Torben Lauesen og Fleet Manager Jesper Mathiesen fra MAN Truck & Bus Danmark A/S ved overdragelsen. Busserne blev leveret af MAN Truck & Bus Danmark A/S i Esbjerg.

Uddannelsesorganisation har fået tre nye MANskabsrum

Leger man lidt med ord og bogstaver kan man komme frem til, at en bus er et rum for mennesker - og er busserne fra MAN, er det nærliggende at kalde dem for MANskabsrum. Uanset, om man kan lide at lege med ord, har MAN Truck & Bus Danmark A/S' afdeling i Esbjerg leveret tre nye MAN Lions InterCity-busser til Uddannelsesorganisationen Dekra, der skal bruge busserne som køreskolebusser - så de uddannede chauffører senere for eksempel kan køre skolebus

De nye busser, som Dekra fik leveret i begyndelsen af december, er tre MAN Lions InterCity med en 6,9 liters dieselmotor Euro 6c med en effekt på 290 hk og ZF 6AP 1200 EcoLife automatgearkasser.

Busserne er opbygget som køreskolebusser hos MAN's specialopbyggerfirma, Bus Modification Center i Plauen i Tyskland. Kørelærerstolen er centralt placeret med integreret klimaanlæg, varme, fuld luftaffjedring samt tre-punktsele. Kørelærerstol og selebæstingelse er i øvrigt trækprøvet og godkendt fra fabrikken.

Busserne er desuden leveret med 32 kW klimaanlæg, multifunktionsrat, bakkamera samt en masse sikkerhedsudstyr - ESP/ABS/ASR/EBA og LGS. Busserne har fået monteret anhængertræk som synsfri sammenkobling, så Dekra's kursister også kan tage bus-anhængerkort.

Materiel





Carsten Papuga fik overdraget den nye Setra 531 DT af Carsten Østergaard Nielsen fra EvoBus

Busvognmand i Brørup fik den første

Papuga A/S i Brørup fik et par uger før jul leveret det første eksemplar af den helt nye dobbeltdækker Setra 531DT, der er registreret i Danmark. Carsten Papuga fortæller til Magasinet Bus, at den nye dobbeltdækker, der ud over chaufføren har plads til 79 passagerer og en rejseleder, som noget af det første skal hjælpe med at køre julerejsende ud og hjem for FlixBus

Af Jesper Christensen

Carsten Papuga, der fik overdraget den nye Setra 531 DT af Carsten Østergaard Nielsen fra EvoBus, siger til Magasinet Bus, at den nye dobbeltdækker er en fire-stjernet udgave, der har større afstand mellem sæderne, end en Setra 531 DT i standardudgaven, hvor der er sæder til 83 passagerer. Det giver mere benplads til passagerne.

Den nye dobbeltdækker hos Papuga A/S i Brørup skal for det meste bruges til at betjene de direkte kunder i butikken i Brørup.

- Den skal først og fremmest køre for os selv, siger Carsten Papuga og forklarer, at den derfor vil køre med skoler, foreninger og større grupper, der henvender sig for at blive kørt hen, hvor de gerne vil.

Papuga A/S' dobbeltdæk- kere gennem årene:

- Fire Setra 228DT
- To Setra 328DT
- Seks Neoplan Skyliner
- En Neoplan Megaliner
- En Setra 431DT
- En Van Hool Astromega
- En Setra 531DT

Ifølge EvoBus Danmark er der ind til videre solgt 10 eksemplarer af den nye Setra 531DT i Danmark. I hele Europa er der solgt 290 eksemplarer .

Fakta om Setra 531DT

- Længde: 14.000 mm
- Bredde: 2.550 mm
- Højde: 4.000 mm
- Venderadius: 23.140 mm
- Ståhøjde (foroven): 1.684 mm
- Ståhøjde: 1.837 mm
- Siddepladser (4-stjernet udgave): 78
- Motor - effekt: 12,8 liters OM 471 Euro 6 med 510 hk
- Motor - drejningsmoment: 2.500 Nm ved 1.100 omdr./min.
- Gearkasse: 8 trins Powershift (Gearkasse med automatiseret gearskift)

Papuga A/S i Brørup har ture rundt i Danmark, og kører også til eksempelvis Berlin, Paris og Amsterdam.

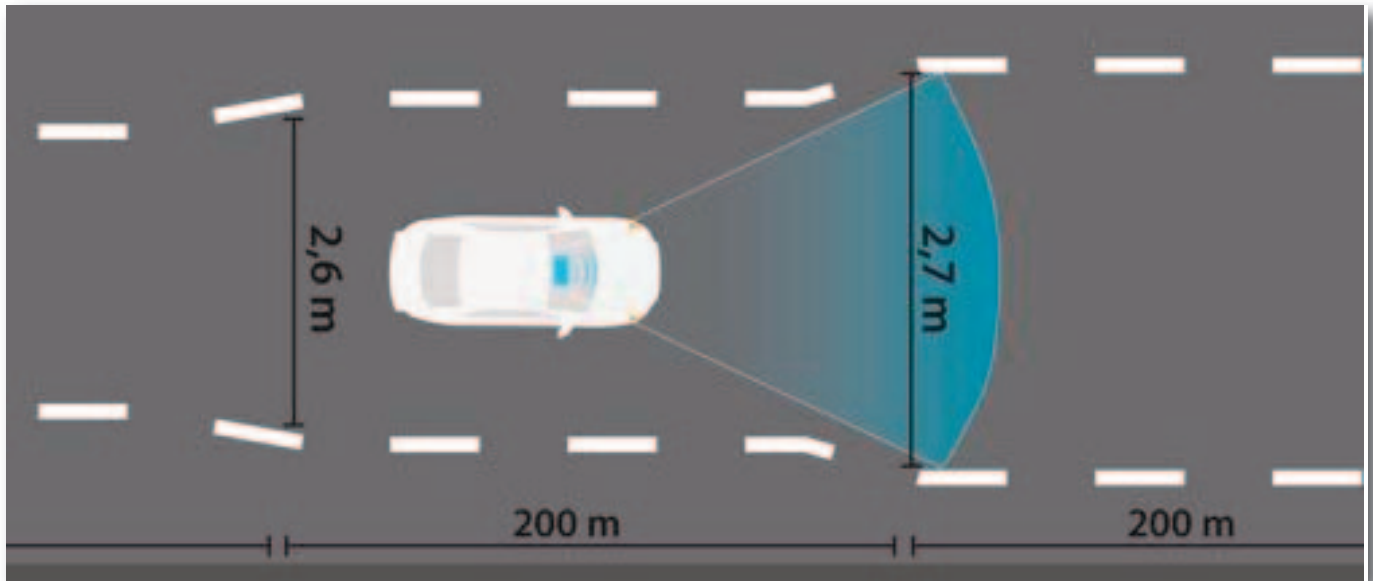
Carsten Papuga siger, at den også skal køre for rejsebureauer. Her i vinter skal bussen køre med skiturister for Skibby Rejser og kommer derfor til både Østrig og Italien.

Men den første store opgave er, at den skal hjælpe fjernbusselskabet FlixBus med at køre rejsende ud og hjem i forbindelse med jul og nytår.

- Det skal den fra 20 december, siger Carsten Papuga.

Som en lille detalje oplyser Carsten Papuga, at det den nye bus er dobbeltdækker nummer 16, der er blevet leveret til Papuga A/S siden starten af 80'erne, hvor de første Setra 228 DT kom på markedet.





Vejdirektoratet tester smallere vognbaner

Hvor smalle vognbaner kan bilerne i fremtiden nøjes med? Det spørgsmål arbejder Vejdirektoratet med at finde et svar på. Det sker ved hjælp af tre-fire biler udstyret med Lane Keeping Assistance-systemer

Udgangspunktet for testen er en antagelse om, at biler i fremtiden formentlig kan køre på markant smallere vognbaner end i dag, uden at det går ud over trafiksikkerheden. Hvis det kan lade sig gøre, vil pladsen på vejene kunne udnyttes bedre og dermed hjælpe på fremkommeligheden.

Men Vejdirektoratet peger på, at der mangler viden om, hvor smalle vognbanerne egentlig kan være. D

- Biler med såkaldt Lane Keeping Assistance (LKA) kan holde vognbanen mere præcist, end hvis et menneske styrer bilen. Det kan give os nye muligheder for at udnytte de eksisterende veje bedre i en tid med stærkt stigende trafik, siger Andreas Egense, der er afdelingsleder i Vejdirektoratet.

- Blandt andet vil det give os muligheden for at etablere et ekstra smalt spor på vejene til biler med netop denne form for LKA-teknologi, tilføjer han.

Det nye forsøg skal teste, hvor smalle spor moderne biler egentlig kan køre på.

Tidligere forsøg har vist, at bilerne kan håndtere de typiske bredder på vognbanerne på motorvejene, som er 3,5 meter, mens de får problemer, hvis bredden reduceres til 2,5 meter. Den nye test skal vise Vejdirektoratet, hvor smertegrænsen for LKA-teknologien går.

Helt konkret skal testen gennemføres med tre-fire biler med LKA, som skal køre på fem midlertidige strækninger med varierende vognbane-bredder. Resultaterne fra testen skal bruges til Vejdirektoratets arbejde med at finde nye løsninger på den stigende trængsel på vejene.

- Smallere vognbaner er billigere at anlægge, og på nogle motorvejsstrækninger kan vi måske skabe en ekstra vognbane ved at gøre de eksisterende vognbaner smallere. Resultaterne fra testen skal give os ny viden til planlægning af fremtidens infrastruktur, siger Andreas Egense.

SMS'er under kørsel kan give klip i kørekortet

Et enigt Folketing har besluttet, at det fremover skal koste et klip i kørekortet, hvis føreren taler i telefon eller på anden måde anvender håndholdte kommunikationsapparater under kørslen. Håndholdte kommunikationsapparater kan også være tablet-computere

- Det er fuldstændig hensynsløst over for sine medtrafikanter og medpassagerer at lade sig forstyrre af sin telefon eller andre apparater, når man kører bil. Det er bilen, vejen og trafikken, der skal have ens komplette opmærksomhed, når man kører bil, og derfor glæder det mig meget, at et bredt flertal i Folketinget har samme holdning, siger transportminister Ole Birk Olesen (LA) i en kommentar til Folketingets opbakning til VLAK-Regeringens forslag om at det ud over en bøde på 1.500 kroner også skal udløse et klip i kørekortet, hvis man bruger kommunikationsapparater, som man holder i hånden, mens man kører.

Forskning og undersøgelser viser, at risikoen for ulykker øges, hvis man som fører koncentrerer sig om andre ting end at køre bil.

- Jeg bakker 100 procent op om budskabet "Kør bil, når du kører bil". Det er farligt for en selv, men i høj grad også for andre, hvis man er uopmærksom i trafikken - og uopmærksomhed var da også en væsentlig årsag til sidste års dødsulykker i trafikken. Derfor skærper vi nu reglerne, så man fremover også får et klip i kørekortet, hvis man taler i telefon, skriver beskeder, bruger tablets, indstiller håndholdt GPS eller på anden vis bruger håndholdte kommunikationsapparater under kørslen, siger transportministeren.

Lovforslaget træder i kraft i det nye år, når Rigspolitiet er klar til at effektuere ændringen.



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!

Busoperatør opkvalificerer ordblinde medarbejdere

Transportvirksomheden Keolis, som står for flere af landets regionale busruter, har de seneste par år haft fokus på at teste for ordblindhed og opkvalificere chaufførernes IT-, læse- og skrivefærdigheder - først og fremmest i afdelingen i Aalborg. Ifølge Freddy Jepsen, der er driftschef hos Keolis' afdeling i Hinnerup ved Aarhus, er det en investering, som kan betale sig - både i kroner og øre og i øget trivsel hos medarbejderne

- Vores chauffører skal lave skriftlige fejlmeldinger, når noget skal ordnes på busserne, eller der ligger forhindringer på vejbanen. Jo mere præcise de fejlmeldinger er, jo hurtigere kan problemet blive løst, siger Freddy Jepsen og fortsætter:

- Jeg vil tro, at vores mekanikere i gennemsnit bruger halvt så meget tid på en reparation i dag sammenlignet med tidligere, fordi fejlfindingsprocessen er reduceret markant. Chaufførerne er nemlig blevet rigtig gode til at skrive tydeligt, hvor fejlen sidder, hvad de tror det er, og hvornår fejlen er opstået. Mekanikerne siger også selv, at de kan mærke forskel.

Freddy Jepsen vurderer desuden, at han selv bruger mindre end den halve tid på fejlmeldinger i forhold til tidligere, og så fremhæver han, at medarbejderne er blevet gladere og har fået meget mere selvtillid og gå-på-mod, når det kommer til læse- og skriveopgaver.

Tidligere undersøgelser viser der er penge at hente i opkvalificering

En OECD-undersøgelse fra 2013 viste, at 1 million danskere er udfordret på IT-, læse- og skrivefærdigheder. Ifølge seniorkonsulent i Cabi, Christina Pedersen, kan efteruddannelse af medarbejdere spare arbejdsgiverne for op mod 22.000 kroner årligt pr. medarbejder.

- Når man opkvalificerer medarbejderes IT-, læse- og skrivefærdigheder, kan man opnå ret markante besparelser på den tid, som bliver brugt på "kontoropgaver". I produktions-, transport- og byggeindustrien vil der ofte kunne hentes 25-30 minutter dagligt, siger Christina Pedersen.

Arbejdsgivere kan eksempelvis henvise ordblinde medarbejdere til www.nota.dk/ordblind, hvor der er helt konkrete tips, guides og hjælpemidler at hente. Ordblinde medarbejdere kan med en diagnose få gratis livstidsadgang til Nota.



Driftschef Freddy Jepsen hos Keolis i Hinnerup har fra sin tid i selskabets afdeling i Aalborg flere års erfaringer med at støtte ordblinde medarbejdere med at få styr på bogstaver og ord.

Arbejdspladsen



Busoperatøren Keolis i Aalborg har de seneste år gjort en indsats for at hjælpe ordblinde chauffører med at håndtere deres handicap. For lige som et par briller kan hjælpe en med et synshandicap at få et klart syn, kan et kursus og it-værktøj hjælpe en ordblind ti at få styr på bogstaver og ord. det er til glæde for den enkelte medarbejder og for selskabet selv.

Chaufføren fik styr på de hoppende ord og bogstaver

Hos busoperatøren Keolis' i Aalborg, der beskæftiger omkring 250 chauffører, har medarbejderne gennem de seneste år fået hjælp, hvis de har haft svært ved at holde bogstaver og ord i ro. En af chaufførerne hedder Ove Bossen. Han er glad for at have fået hjælp af Keolis og kalder jobbet som chauffør det bedste

Af Jesper Christensen

Vi møder Ove Bossen som aftalt klokken 13.15, da han som chauffør i en Bus 12 holder ind ved stoppestedet ud for Restaurant Visa i det store område ud for banegården og rutebilstationen i Aalborg, som med rette kan betegnes som ét stort terminal-område for kollektiv transport i Nordjyllands største by.

- Du spørger bare løs, siger han med et smil, da vi har tjekket ind i bussen med vores rejsekort.

Arbejdspladsen



52-årige Ove Bossen er en af de faste chauffører på bybusrute 12 i Aalborg. Han har med støtte fra Keolis været på kursus for ordblinde. Det har hjulpet ham i arbejdstiden - og derhjemme. Han er gift og har tre børn og tre børnebørn.

Ove Bossen kører som chauffør på Rute 12, der forbinder området ved Aalborg Universitet i Aalborg Øst med Åbybro på den anden side af Limfjorden langt mod vest via Vejgaard, Aalborg Busterminal, Nytorv og Aalborg Lufthavn og den lille by, Vadum.

Han har været ansat som chauffør hos Keolis de seneste år og har kørt bus siden, han var 34. Før Keolis var han hos Arriva og før det hos City Trafik. Før karrieren som buschauffør arbejdede han nogle år på Eternitten, på Aalborg Værft, var landmand og kørte lastbil.

Med 16 års erfaring som buschauffør kender han sit job og er klar til at håndtere de forskellige udfordringer, de forskellige dage byder på. For selvom ruten er den samme og kendte, er der ingen dage, der er ens.

Det tiltaler ham.

- Jobbet som chauffør er det bedste job, jeg har haft, siger han og forklarer, at han set over en måned har en normal arbejdsuge på 37 timer.

- Nogle dage starter vagten klokken 04.50 og slutter klokken 12.00. En gang i mellem har jeg en vagt til klokken 16.30.

Ove Bossen har vidst, at han var ordblind, siden han gik i skole. Han forklarer, at han egentlig har haft godt styr på at læse, men at det var stavningen, der var det store problem. Han klarede sig egentlig meget godt. Og hvis det kneb, fik han andre til at hjælpe sig - eksempelvis med at udfylde skemaer.

Men da Keolis tilbød ham at komme på et VUC-kursus for mennesker med ordblindhed som handicap, sagde han ja tak. Og det har han ikke fortrudt.

- Det har hjulpet mig i hverdagen. Jeg har fået en teknik, som jeg kan bruge, når jeg skal læse noget op, fortæller Ove Bossen, der sikkert fører bussen på Rute 12 gennem rundkørsler, lyskryds og ad veje, der nogle steder bestemt ikke er brede boulevarder.

Arbejdspladsen

Det er blevet lettere for ham at læse vejskilte med tekst og især lettere at skrive en besked til værkstedet, hvis der er noget, der skal ordnes på den bus, han har kørt i.

- Og så er jeg blevet bedre til at skrive uden for arbejdet, siger han og forklarer, at han med kurset fik en it-rygsæk med værktøj til at få bogstaverne til at stå rigtigt, når han skulle skrive noget.

- Jeg skriver mere hjemme, siger han.

Med it-rygsækkens værktøj - eksempelvis en computer, en scanner og et program, der kan hjælpe med at finde det rigtige ord - er han godt hjulpet i hverdagen.

Ove Bossen sender en venlig tanke til sin arbejdsplads - Keolis - og til VUC, der samarbejder om kurserne til chauffører, der er udfordret på ord og bogstaver, fordi de er ordblinde.

- De er flinke til at hjælpe, siger han og forklarer, at det er lidt af en balanceøvelse for virksomheden og for chaufførerne, når der står ugekurser på programmet, for det daglige arbejde skal jo passes.

Flere positive effekter

Ove Bossen siger, at Keolis' indsats og støtte til chauffører med ordblindhed som handicap har en positiv betydning for arbejdspladsen.

- De hjælper medarbejderne med at komme videre, Det kan jeg godt lide, siger han og peger på, at indsatsen fra Keolis side også betyder, at man som chauffør føler, at man er chauffør og ikke blot et medarbejdernummer.

Jo. Ordblindhed er et handicap. Men det er et handicap, der er til at håndtere - især, når man som Ove Bossen og hans kolleger kan få støtte og hjælp.

I takt med, at vi nærmer os endestationen, vender vi også tilbage til jobbet som chauffør.

- Jeg er faktisk glad for mit job. Jeg er glad for at møde om morgenen, og glad, når jeg skal hjem om eftermiddagen, siger Ove Bossen.

- Der gode ved arbejdet er bestemt også, at man møder glade mennesker både morgen og eftermiddag. Der er altid noget nyt ved hver tur. Og man lærer efterhånden også passagerne at kende. Det kan jeg godt lide, siger han og peger på, at både vejr og trafik skifter fra dag til dag.

Selvom han ikke ved, hvad de mange forskellige passagerer hedder, bliver der efterhånden opbygget en relation, hvor han alligevel ved lidt om de forskellige, Hvornår de møder på arbejde, hvor de skal hen, og hvornår de skal hjem igen. Og det bliver også til smil, et god morgen, et hej, et farvel.

Jo, Ove Bossen kan godt lide jobbet som buschauffør. Forholdet til kollegerne - for selvom der er 250 af dem, og de kører forskellige ruter på forskellige tidspunkter, lærer de efterhånden hinanden at kende. Som for eksempel, da vi var med Rute 12 og kom til endestationen ved Aalborg Universitet, stod en kollega klar til at tage over efter Ove Bossen. Her blev der tid til at snakke, komme med en "dårlig" vittighed eller få styr på kurset i ugen efter. Da vi havde sagt farvel og tak for turen til Ove Bossen, tog han en af Keolis' små biler, som chaufførerne bruger, når de skal på arbejde i en bus, der ikke lige holder hjemme på depotet - eller hjem fra endestationen, når arbejdsdagen slutter der.

Selv tjekkede vi ind med vores rejsekort i den næste bus på Rute 12 og tog tilbage til Busterminalen og Banegården i Aalborg.

Shell-station i Himmerland fejrer 100 år

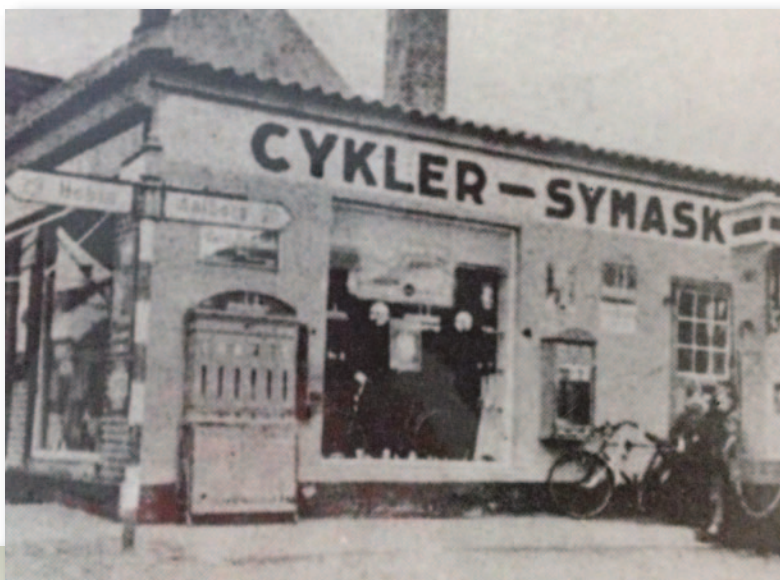
I 1918 - kun fem år efter at Shell i 1913 kom til Danmark, og mens der endnu var under 10.000 automobiler på de danske veje - startede smedemester Carl Jensen salget af Shell brændstof i Støvring syd for Aalborg. I dag, et århundrede senere, driver barnebarn Peter Jensen den store tankstation med tilhørende motel, værksted med mere

Den 30. november rundede den store Shell station i Støvring et hundrede år under den gule Shell-muslingeskal. I dag med tredje generation efter stifter Carl Jensen som styrmand for den daglige drift af tankstation med tilhørende motel, konferencelokaler, værksted og butik.

Med 40 ansatte er Shell Støvring en af landets største privatejede Shell-stationer. Og næste generation er i dag dybt involveret i livet på og omkring Shell stationen i det nordjyske, hvor forretningen er sporet ind på en foranderlig fremtid - som den altid har været.

- Vi er godt forberedt på fremtiden og vores rolle i lokalområdet. Gennem årene har vi løbende udviklet forretningen, så vi bedst muligt hjælper kunderne, siger Peter Jensen og fortsætter:

- Også med mange andre ting end brændstof. Nu har jeg været herude i 63 gode år, så nu bliver det min søn og datters opgave at se frem mod 125 år som Shell-station her i Nordjylland. Men de er klar og spiller allerede en stor rolle i vores forretning den dag i dag.



Shell har været repræsenteret i Støvring i Himmerland i 100 år. I 1918 begyndte Carl Jensen at sælge benzin fra Shell. I dag er det hans barnebarn, Peter Jensen, der driver forretningen med at levere benzin, diesel og meget mere til kunderne. Billedet øverst til højre viser den første forretning, Det andet billede viser, hvordan forretningen Støvring senere tog sig ud på byens hovedgade.

Om DCC Energi og netværket af Shell stationer

- DCC Energi er en energikoncern, som forsyner Danmark med en bred vifte af brændstoffer og energiprodukter. Selskabet er den største forhandler af produkter fra Shell og Gulf og driver netværket af Shell-tankstationer i Danmark. DCC Energi omsætter årligt for ca. 7 milliarder kroner og har ca. 125 ansatte.

Bredt politisk flertal sætter 100 millioner kroner af til at opkvalificere ledige

Forligspartierne bag beskæftigelsesreformen - S, DF, V, LA, R og K - er enige om en række initiativer til 100 millioner kroner, der her og nu skal opkvalificere ledige og sikre kvalificeret arbejdskraft til virksomheder. Partierne er også enige om, at der fremadrettet skal mere til og forsætter forhandlingerne

Baggrunden for aftalen er, at dansk økonomi befinder sig i en højkonjunktur. Antallet af lønmodtagere i Danmark har aldrig været højere, og ledigheden falder. Det betyder samtidigt, at flere virksomheder har problemer med at få kvalificeret arbejdskraft. Forligskredsen bag beskæftigelsesreformen er på den baggrund blevet enige om at bruge overskydende midler fra uddannelsesløftet i 2017 til en række initiativer, som skal igangsættes med det samme.

Der er blandt andet enighed om at afsætte:

- 17 millioner kroner til at forbedre jobcentrenes service og hjælp til virksomheder, der mangler arbejdskraft
- 20 millioner kroner til at ansætte uddannelsesambassadører i flere kommuner, der kan udbrede kendskabet til, at ufaglærte ledige kan tage en faglært uddannelse på dagpenge
- 15 millioner kroner til at løfte indsatsen for ledige, der mangler basale læse-, skrive og regnefærdigheder
- 25 millioner kroner til at give jobparate kontanthjælpsmodtagere en tidlig og jobrettet indsats med en fast sagsbehandler, så endnu flere kontanthjælpsmodtagere kan blive en del af arbejdsmarkedet

Interesserede kan se mere [her](#):

Dansk Jernbaneforbund:

Lokomotivførere fik inddraget adgangskort og blev bedt om at forlade arbejdspladsen

Forbundet erfarede onsdag 28. november, hvor en række lokomotivførere havde nedlagt arbejdet, at DSB systematisk inddrog flere lokomotivføreres adgangskort og bad de berørte lokomotivførere forlade arbejdspladsen

Ifølge Dansk Jernbaneforbund skete det i såvel i København, Aarhus, Odense, Aalborg, Esbjerg og Struer. I København forlod medlemmerne arbejdspladsen uden at aflevere deres adgangskort.

Dansk Jernbaneforbund har kontaktet LO og vil i samarbejde med hovedorganisationen tilrettelægge mulige fagrettslige skridt i den forbindelse.

Dansk Jernbaneforbund har opfordret de berørte medlemmer til at følge DSB's anvisninger - og til kontakte forbundet, hvis de har spørgsmål.

Finansloven er faldet på plads med midler til transportområdet

VLAK-Regeringen og Dansk Folkeparti indgik fredag en aftale om Finansloven for 2019. Det er den sidste finanslov, som den nuværende VLAK-Regering lægger frem, da der skal være folketingsvalg senest i juni næste år. Finansloven for 2019 indeholder en række bevillinger, der får indflydelse på transportområdet

Finanslovsaftalen indeholder blandt andet:

- midler til en forundersøgelse af en fast forbindelse over Kattegat
- aftale om den videre proces for drøftelser af fremtidige prioriteringer for infrastruktur
- højere hastighedsgrænser for lastbiler uden for tættere bebyggede områder og på motortrafikveje
- overhalingsforbud for lastbiler, lette og tunge vogntog på en række tosporede motorveje

Fokus på veje

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at parterne i starten af 2019 på baggrund af et oplæg fra regeringen vil se på en infrastrukturplan med fokus på veje.

- Det skal være let at komme på arbejde eller fragte varer uanset, hvor man bor eller driver virksomhed i Danmark. Derfor er jeg glad for, at regeringen og Dansk Folkeparti har givet hinanden håndslag på, at vi skal lægge en plan for, hvordan vi kan udvikle infrastrukturen efter 2020, hvor der igen er økonomisk råderum. Fremtidige infrastrukturprojekter skal blandt andet understøtte en høj mobilitet og en forbedret kapacitet på det danske vejnet, siger transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA).

I forlængelse heraf indeholder aftalen blandt andet midler til opdatering af en række VVM-undersøgelser og beslutningsgrundlag for en række anlægsprojekter:

- Vejforbindelse til Stevns
- Opgradering af E55 ved Nykøbing
- Omfartsvej ved Mariager
- Udbygning af kryds v. Rute 11 og 26 mod Thisted
- Udbygning af rute 15 Herning-Ringkøbing
- 2+1 forbindelse mellem Ålbæk og Skagen
- Opdatering af VVM-undersøgelse for en 3. Limfjordsforbindelse
- Forundersøgelse af kapacitetsforbedring på Amagermotorvejen
- Opdatering af VVM-undersøgelse for Frederikssundsmotorvejen (3. etape)

Undersøgelserne vil sammen med en lang række allerede udarbejdede eller besluttede VVM-undersøgelser og beslutningsgrundlag bidrage til at sikre, at kommende beslutninger om infrastruktur er baseret på et aktuelt og retvisende grundlag om for eksempel anlægsoverslag, samfundsøkonomiske gevinster med videre.

Lastbiler skal lovligt køre 80 km/t på landeveje

VLAK-Regeringen og Dansk Folkeparti vil desuden hæve hastighedsgrænsen fra 70 km/t til 80 km/t for lastbiler uden for tættere bebyggede områder og på motortrafikveje for at fremme mobiliteten og sikre bedre vilkår for transporter-

Arbejdsforhold

hvervet. Det vil ifølge partierne mindske hastighedsspredningen mellem lastbiler og personbiler og dermed personbilers behov for at overhale lastbiler, hvilket isoleret set gavner trafikikkerheden. Samtidig fastholdes hastighedsgrænsen på 70 km/t i timen på de strækninger, hvor en øget hastighed ikke er forsvarlig. Der afsættes derfor midler, så der kan nedskiltes på relevante kommunale og statslige veje. Med forslaget kan de få eller mange lastbilchauffører, som hidtil har kørt 80 km/t på landeveje for måske at holde samme trafikrytme som folk i personbiler, nu følge trafikken uden risiko for at få en fartbøde.

VLAK-Regeringen og Dansk Folkeparti vil også udvide det eksisterende overhalingsforbud for lastbiler til også at gælde lette og tunge vogntog. Det udvidede forbud skal gælde på yderligere 270 kilometer af landets to-sporede motorvejstrækninger. Formålet er at skabe en mere rolig trafikafvikling på en række to-sporede strækninger med høj trafikintensitet.

Endelig vil partierne sætte gang en forundersøgelse af en fast forbindelse over Kattegat. Forundersøgelsen vil være den første konkrete planlægningsundersøgelse af en Kattegatforbindelse og vil kunne give et billede af, hvordan en fremtidig forbindelse potentielt kan se ud.

- Når man tager i betragtning, hvor få midler vi har til rådighed til forbedringer og nye investeringer på transportområdet, er det en finanslovsaftale, som jeg er godt tilfreds med. Særligt er jeg glad for, at vi kan sætte gang i en forundersøgelse af en fast forbindelse over Kattegat, ligeså snart resultatet af den igangværende screening foreligger. Vi sikrer en forbedret mobilitet for lastbilbranchen, som hver dag holder hjulene kørende i Danmark. Og vi har en aftale om en procesplan for, hvordan vi får taget stilling til investeringer i transportinfrastruktur i perioden 2021-2030, siger Ole Birk Olesen.

VLAK-Regeringen og Dansk Folkeparti afsætter:

- 60 millioner kroner til en forundersøgelse af en fast forbindelse over Kattegat. Der afsættes 15 millioner kroner i 2019, 25 millioner kroner i 2020 og 20 millioner kroner 2021 til forundersøgelsen
- 30 millioner kroner i 2019 til en pulje, hvorfra kommunerne kan ansøge om midler til skiltning, som sænker hastighedsgrænsen på vejstrækninger, hvor det ikke er forsvarligt for tunge køretøjer at køre 80 km/t. Der afsættes samtidig 1,5 millioner kroner i 2019 til skiltning på statsvejsnettet
- 15 millioner kroner i 2019 til Vejdirektoratets arbejde med skiltning af overhalingsforbud for lastbiler på de statslige motorvejsstrækninger
- 2,5 millioner kroner til en forundersøgelse af en 3. Limfjordsforbindelse, idet Aalborg Kommune ligeledes tager medansvar for finansieringen af opdateringen af VVM-undersøgelsen med et bidrag på 2,5 millioner kroner i 2020
- 23 millioner kroner i 2019, 41,5 millioner kroner i 2020 og 15,0 millioner kroner i 2021 til gennemførelse af VVM-undersøgelser og udarbejdelse af beslutningsgrundlag for de oplyste infrastrukturprojekter
- 75 millioner kroner som et statsligt tilskud i 2019-2021 til en udvidelse af Søby Havn
- 5 millioner kroner årligt til at finansiere en fjernelse af afgiften på registrering af ejerskab og pant i luftfartøjer, således at vilkårene for flyregistrering i Danmark ligestilles med vilkårene i Norge og Sverige

I alt er der til ovennævnte afsat 210,5 millioner kroner.



Michael Nielsen er fra årsskiftet administrerende direktør for Den nye brancheforening Dansk PersonTransport, der er resultat af Dansk Taxi Råd og Danske Busvognmænds fusion

To foreninger er flyttet sammen på ny adresse

Den nye brancheforening Dansk PersonTransport, der er resultat af Dansk Taxi Råd og Danske Busvognmænds fusion, bliver en realitet tirsdag 1. januar. De to organisationer er allerede flyttet sammen i nye lokaler på Nørre Farimagsgade i København

Danske Busvognmænd og Dansk Taxi Råd flyttede rent fysik sammen i sidste uge. Dermed er der dannet grundlag for at Dansk PersonTransport, der samler al persontransport på vej, får en god start.

Den nye forening er en konsekvens af de ændrede markedsvilkår, branchen disse år oplever som følge af digital udvikling, ny lovgivning og ændrede transportvaner hos transportkøberne og passagererne.

- Markedet for persontransport ændrer sig drastisk disse år. Vi ser i højere grad end tidligere, at transportmidlerne i den kollektive trafik tænkes sammen, så det ikke længere giver mening at se isoleret på de forskellige transporttilbud til passagererne, siger Michael Nielsen, der er nuværende administrerende direktør i Danske Busvognmænd og kommende administrerende direktør i Dansk PersonTransport, om sammenlægningen.

- Flextur, der hovedsageligt udføres i personbiler, er et tilbud i hastig udvikling, og med 'MinRejseplan' i Nordjylland ser man også, at udover de traditionelle rutebusser bliver både fjernbus, taxi og delebiler tænkt ind som en del af det kollektive trafiktilbud. Som brancheforening bliver vi naturligvis nødt til at organisere os, så vi bedst muligt kan under-

Organisatorisk

støtte vores medlemsvirksomheder på de nye vilkår, hvor busser, taxier og biler tænkes sammen i udbuddet af mobilitet til borgerne, siger han videre.

En samlet stemme over for transportkøberne og beslutningstagerne

Michael Nielsen forventer, at sammenlægningen bliver en fordel for alle i branchen.

- Alle vognmænd, såvel de nuværende bus- og taxivognmænd som potentielle nye medlemmer fra for eksempel flextrafikken har en fælles interesse i, at trafikken udvikles positivt og drives på fair og lige vilkår. Det er også grunden til, at den nye forening i 2019 sætter yderligere fokus på løn- og arbejdsvilkår i for eksempel trafikkselskabernes udbud og adgangen til det danske marked i turistbussektoren. Med den nye forening kan vi tale med en samlet stemme over for trafikkselskaber, kommuner, embedsmænd og politikere, og det styrker kun vores sag, understreger Michael Nielsen.

Derudover peger Michael Nielsen også på, at sammenlægningen skaber forretningsmuligheder for både bus- og taxivognmænd.

- Med sammenlægningen samler vi den eksisterende ekspertise inden for erhvervsmæssig persontransport og kan derfor give medlemmerne endnu bedre rådgivning og services inden for et bredere område. Det tror jeg for eksempel vil have stor interesse, når universaltilladelse på taxiområdet gives fri i 2021. Med den nye universaltilladelse vil markedet for bus- og taxikørsel for det offentlige også lappe endnu mere over hinanden - det kræver fælles fodslag i branchen, påpeger Michael Nielsen og tilføjer:

- I fremtiden skal vi i endnu større grad tænke på tværs af transportformerne for at følge med efterspørgslen, den digitale udvikling og ny lovgivning.

Første årsmøde og messe 21.-23. marts

Michael Nielsen glæder sig til at invitere alle de nuværende og kommende nye medlemmer af Dansk PersonTransport til foreningens første årsmøde weekend 21.-23. marts 2019. Årsmødet vil blive afholdt i sammenhæng med Transport 2019 i Herning, hvor Dansk PersonTransport's egen messe PersonTransport 2019 vil have sin egen hal med både busser og taxier.

- Årsmødet bliver en glimrende lejlighed til at få et dybere indblik i den nye forenings virke og mange medlemsfordele. Jeg håber, at både medlemmer og samarbejdspartnere vil sætte et stort kryds i kalenderen og deltage i årsmødet samt kigge forbi vores udstilling i Herning, siger Michael Nielsen.

Alle, der har tilladelse til erhvervsmæssig persontransport med bus, taxi, limousine, personbil eller driver bestillings-/kørselskontor, kan blive medlem af Dansk PersonTransport. Yderligere kan leverandører og andre med interesse for persontransportbranchen blive associerede medlemmer.





Transport i byer bliver multimodal

Flere større europæiske storbyer oplever en udvikling med multimodale transportløsninger. En ny Urban Insight-rapport fra ingeniør- og rådgivningsvirksomheden Sweco sætter fokus på den trend - combined mobility - som spredes i flere europæiske byer. Med kombineret mobilitet eller multimodale-løsninger kombinerer rejsende transportformer og -services og kommer derved lettere rundt i byerne

Gennem de sidste 70 år har bilen haft en afgørende betydning for infrastrukturen i hele Europa, og for hvordan vi designer og indretter vores byer. Da der rundt omkring investeres mere og mere i offentlig transport, og fordi flere folk vælger cyklen eller vælger at gå, kan bilens dominans være på tilbagegang. Derudover har digitalisering, automatisering og adgangen til nye typer køretøj potentiale til fundamentalt at ændre den måde, vi rejser og færdes i byerne på!

Det er, hvad den nye Urban Insight-rapport fra Sweco, peger på.

Rapporten peger også på, at kombineret mobilitet - ud over at give millioner i byerne en større grad af fleksibilitet - også giver flere bæredygtige transportmuligheder.

- Nye transportmuligheder bør være tænkt ind helt fra starten i byudviklingen. Det vil give flere borgere adgang til alternative transportmuligheder og gøre dem mindre afhængige af deres biler, siger Swecos trafik- og infrastrukturekspert Sara Polle.

Trafikforhold

Byer, som fokuserer på multimodale løsninger, har et veludviklet offentligt transportnetværk, men har samtidig bycykler, samkørselsordninger og lignende tilbud til at supplere den offentlige transport. Det næste bliver selvkørende biler, der forventes at spille en nøglerolle i fremtiden.

En ny udvikling inden for kombineret mobilitet er også såkaldte MaaS-løsninger - Mobility as a Service-løsninger - som forbinder forskellige transporttyper via en app eller lignende. Den type løsninger vinder mere og mere indpas.

Urban Insight er baseret på en række rapporter fra eksperter fra Sweco, der deler deres viden og indsigter om forskellige aspekter af transportudviklingen set fra borgernes perspektiv.

Interesserede kan hente rapporten fra Sweco [her](#):



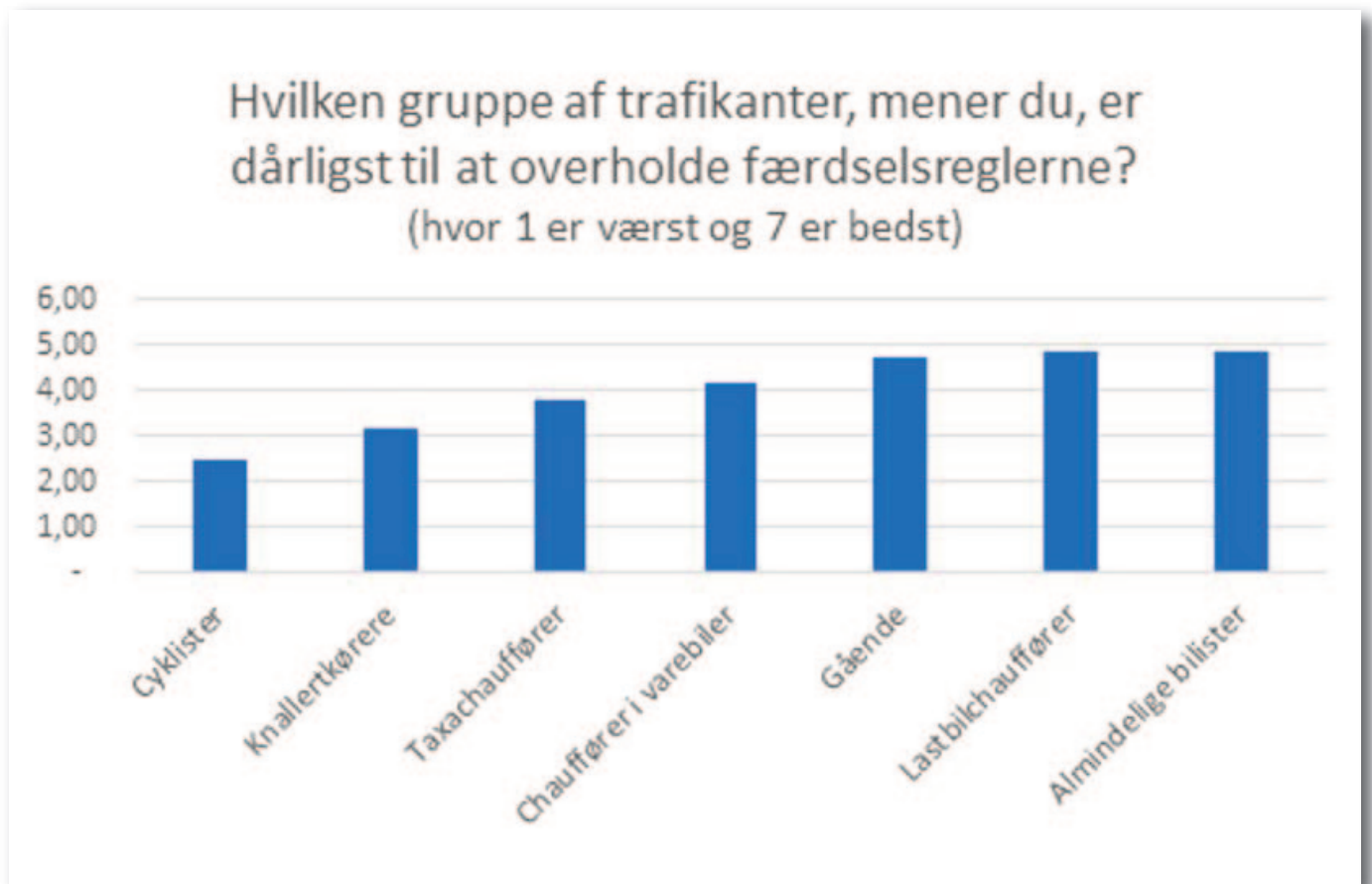
På videoen ovenfor fortæller Swecos trafik- og infrastrukturekspert Sara Polle mere om udviklingen.

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



Hvilken gruppe af trafikanter, mener du, er dårligst til at overholde færdselsreglerne? Tallene viser den rene fordeling af, hvilken gruppe trafikanter respondenterne mener er de værste. Respondenterne er blevet bedt om at placere de forskellige trafikanter i forhold til hinanden på en skala fra værst til bedst. Tabellen viser den gennemsnitlige placering.

Befolkningsundersøgelse:

Cyklisterne er de værste trafikanter - lastbilchauffører de bedste

En årlig bilundersøgelse blandt 2.000 danskere viser, at cyklisterne er de værste trafikanter. Knallertkørere og taxachauffører scorer også lavt i undersøgelsen, mens lastbilchaufførerne bliver udpeget til at være de mest lovlige i trafikken

Cyklister, der lige smutter med over et fodgængerfelt, kører mod ensretningen eller glemmer lys på cyklen. Det er adfærd, som sætter spor hos de øvrige trafikanter, uanset om de sidder bag rattet i bilen, er fodgængere eller selv sidder på en cykel. I Mercedes-Benz Danmark's årlige bilundersøgelse har 46 procent af deltagerne peget på cyklisterne, når de skulle vurdere, hvilken gruppe trafikanter, som er dårligst til at overholde færdselsreglerne.

Hos Mercedes-Benz Danmark peger man på mængden af cykler i gadebilledet som forklaring på resultaterne:

- Danmark er en stor cykelnation, hvilket jo er positivt og har en masse åbenlyse fordele. Men det betyder naturligvis også, at mange af os hver dag på den ene eller anden måde møder cyklister i trafikken, som måske glemmer en regel eller to på deres vej. På den måde kan alene antallet af cyklister - specielt i de større byer - være forklaringen på resultatet. Men det nytter ikke bare at pege fingre af en enkelt gruppe trafikanter. Vi skal alle sammen - hårde som bløde trafikanter - blive bedre til at opføre os ordentligt i trafikken, siger PR- og kommunikationschef hos Mercedes-Benz Danmark, David Engstrøm, i anledning af undersøgelsen.

Knallertkørere og taxachauffører følger efter cyklisterne, som de trafikanter, danskerne mener, opfører sig mindst lovdydigt i trafikken. Specielt i Nordjylland har knallertkørere et dårligt ry, mens taxachaufførerne i Hovedstaden og Region Sjælland skoses for ikke at overholde færdselsloven.

I den anden ende af skalaen bliver både almindelige bilister og ikke mindst lastbilchauffører opfattet som dem, der er bedst til at overholde færdselsreglerne. Netop lastbilchaufførerne har tidligere været udkældte, men undersøgelsens resultater viser, at danskerne over en bred kam i dag opfatter dem som de bedste og mest lovlydige i trafikken.

Mercedes-Benz har samlet nogle råd til, hvad man som trafikant kan gøre - ud over at følge færdselsloven - for at bidrage til at øge trafikikkerheden og skabe positiv energi i trafikken på tværs af alle trafikanter:

Kom afsted i god tid:

Sæt tid af til rejsen, uanset om det er i bil eller på cykel. Har du for travlt, træffer du dumme beslutninger og har mindre overskud til dine medtrafikanter

Kommunikér med dine medtrafikanter:

Sørg for eksempel for at få øjenkontakt, når det er nødvendigt

Respektér og tag ekstra hensyn til de bløde trafikanter:

Som de mest udsatte i trafikken, er det kun på sin plads, at vi er ekstra opmærksomme på de bløde trafikanter

Fokusér på trafikken:

Hold mobilen i handskerummet eller inderlommen, når du er på farten, uanset om du er på cykel eller i bil. Vink, nik og smil, når du holder tilbage eller giver plads til en medtrafikant - og når nogen gør det samme for dig.

Husk det gode humør:

Gem det dårlige humør væk, når du sætter dig bag rattet eller hopper på cyklen. Det giver overskud i trafikken og gør det mere sikkert for os alle at færdes på vejene.

Om undersøgelsen

Mercedes-Benz har fået gennemført en befolkningsundersøgelse for at undersøge danskernes holdning til trafik og biler. Undersøgelsen baserer sig på 2.009 webinterview af 18-75-årige danskere indsamlet via Userneeds Danmarkspanel i perioden 1. - 12. juni 2018. Undersøgelsen er udsendt repræsentativt i forhold til køn, alder, region og uddannelse. Fuld repræsentativitet på de fire baggrundsvariable er sikret ved efterfølgende vægtning.

Taxi-kørsel



Aalborg og Aarhus har forskellige takstsystemer

Efter indførslen af den nye taxilov er der to forskellige typer af taxitilladelser i Aalborg og Aarhus. En type af tilladelser, hvor betalingen sker efter takster bestemt af byrådet, og en type af tilladelser med en takst, der er godkendt af Trafikstyrelsen

Dantaxi 4x48 har cirka 120 vogne i Aalborg, der kører efter de gamle regler, og 35 vogne der kører efter de nye regler. I Aarhus har selskabet cirka 40 vogne, der kører efter de gamle regler og 20 vogne, der kører efter de nye regler). De taxier der kører med takster godkendt af Trafikstyrelsen, kan kendes på det 7-cifret tilladelsesnummer på siden af vognen, mens de vogne der kører efter det kommunale takstregulativ, kører med tilladelses-nummeret på en grøn metalplade bag på vognen.

Taxi-kørsel

Dantaxi 4×48 peger på, at selskabet siden forsommeren har samarbejdet med myndighederne for at nå en harmonisering på området. I Aarhus og Aalborg kommuner er der endnu ikke kommet noget resultat ud af bestræbelserne.

For kunden er den største forskel på de to typer af tilladelser, at taksterne er forskellige. I nogle situationer vil prisforskellen være meget lille. Men i forbindelse med taksterne på særlige dage, kan man som kunde opleve en større forskel. For eksempel koster en tur på fem kilometer af 15 minutters varighed nytårsaften i Aalborg eller Aarhus cirka 210 kroner med de gamle takster og cirka 275 kroner med de nye takster.

Uden for de 2 gange 14 timer omkring jul og nytår, hvor Dantaxi 4×48 kører med forhøjet takst, er prisforskellen på den fremtalte tur på omkring 10 kroner. Det er ikke muligt, af tekniske årsager, at bestille en taxi på 'ny' eller 'gammel' takst. Men man kan bestille en taxi til fast pris på selskabets app, hvis man ønsker at kende prisen på forhånd.

Næste jul køres med ens takster

Dantaxi 4×48 har arbejdet på at undgå denne situation med to forskellige takstsystemer.

- Vi håber, at vores kunder har forståelse for, at taksterne kan være forskellige. Vi har en forventning om, at der næste år er sket en fuld harmonisering på området. På de særlige dage har Dantaxi 4×48 valgt et prisniveau, der ligger en del under det maksimalloft, Trafikstyrelsen har fastsat. Vi har derudover valgt kun at køre med forhøjet takst i 2 gange 14 timer i de aller mest travle perioder - blandt andet for at sikre så mange vogne på gaden som muligt, lyder det fra Dantaxi 4×48.

20-årig blev snydt under pirattaxi-tur

En 20-årig mand mistede søndag morgen 2. december en del tusinde kroner, efter han havde sat sig ind i en pirattaxi på Storegade i Randers

Ifølge Østjyllands Politi havde den 20-årige været på en våd bytur, da han klokken 6.00 ved busterminalen blev kontaktet af tre mænd i en bil, der spurgte, om de skulle køre ham hjem.

Det sagde den 20-årig ja tak til og satte sig ind på forsædet. Første stop var en tankstation i Assentoft, hvor mændene bad den 20-årige om at betale for benzin. Mens han tastede sin pinkode ind, stod mændene lige bag ham. Kort efter satte mændene af ham på en p-plads, steg ud og lagde armene omkring den 20-årige, hvilket fik ham til at føle sig utryk og gå fra stedet. Da han kom hjem, opdagede han, at hans pung var væk, og at der var hævet en del tusinde kroner på hans kort.

De tre mænd beskrives som:

A:
Arabisk af udseende
Ca. 20-26 år
Mørkt kort hår

B:
Somalisk af udseende
Ca. 20-26 år
Kraftigt bygget
Sort krøllet hår
Iført sort jakke

C:
Arabisk af udseende
Ca. 20-26 år
Kraftigt bygget
Skæg på hagen
Iført mørk kasket

Østjyllands Politi opfordrer kraftigt til, at man ikke sætter sig ind i en pirattaxi. Der er mange eksempler på folk, der er blevet bestjålet eller røvet undervejs.



Odense Letbane skriver driftskontrakt med Keolis Danmark

Odense Byråd har efter indstilling fra Odense Letbane P/S, at letbaneselskabet kan underskrive en driftskontrakt med Keolis Danmark A/S, som dermed kommer til at stå for drift og vedligeholdelse af Odense Letbane. Kontrakten, der gør Keolis Danmark til operatør i op til 15 år, bliver underskrevet onsdag 19. december

Keolis Danmark A/S, der i dag også står for driften af letbanetogene i Aarhus, kom med det bedste bud på både pris og kvalitet. Letbanens driftskontrakt bliver underskrevet ved en lille ceremoni onsdag 19. december på Odense Rådhus.

- Vi har nået en afgørende milepæl i projektet. Efter mere end et års intense forhandlinger, efterfulgt af en politisk godkendelsesproces, står vi nu over for at skulle underskrive den sidste store letbanekontrakt. Jeg glæder mig meget til at byde Keolis Danmark velkommen som letbaneoperatør i Odense, siger Mogens Hagelskær, der er administrerende direktør for Odense Letbane.

Driftskontrakten med Keolis Danmark, der allerede står for blandt andet drift af bybusser i Odense og letbanen i Aarhus, løber i op til 15 år. Den samlede kontraktpris beløber sig til cirka 1,2 milliarder kroner, hvilket er inden for det samlede driftsbudgets rammer.

- Jeg er glad for, og jeg vil også gerne rose Odense Letbane for, at det er lykkedes at lande en kontrakt inden for den samlede budgetramme for driften. Det giver en økonomisk tryghed på udgiftssiden, der rækker adskillige år ud i fremtiden. Det er også betryggende, at der nu er valgt en operatør, som er kendt i byen

Fakta om Keolis:

- Keolis er en global virksomhed, som opererer i 16 lande. Hovedkontoret ligger i Paris, og selskabet er delvist ejet af de franske statsbaner
- Keolis er operatør af de fleste former for kollektiv trafik. Selskabet driver blandt andet flere metrosystemer, 23.000 busser og i alt 16 letbaner fordelt over hele verden, herunder Aarhus Letbane
- Keolis har 63.000 ansatte på verdensplan. De transporterer hvert år tre milliarder passagerer
- I Danmark har Keolis cirka 1.500 medarbejdere og har - ud over letbanen i Aarhus - i alt 480 busser på de danske veje. Blandt andet kører Keolis Danmark bybusser i Odense for FynBus

i forvejen - og som endda har erfaring med at drive letbane i Danmark, siger Odense Kommunes borgmester, Peter Rahbæk Juel (S).

Keolis Danmarks administrerende direktør ser frem til at køre letbane i Odense.

- I Keolis er vi meget glade for at skulle køre Odense Letbane med forventelig start i slutningen af 2020. Vores fokus er nu - sammen med Odense Letbane - at få etableret en på alle måder sikker og stabil drift, og vi ser samtidig frem til at starte et langt og godt samarbejde med Odense Letbane og by, siger administrerende direktør for Keolis i Danmark, Peter Lannig Nielsen.

Med underskrifterne vil Odense Letbane have indgået kontrakter på alle fire hovedområder - som alle holder sig inden for såvel anlægs- som driftsbudgettets rammer. Dermed er der opnået optimal sikkerhed for at kunne levere letbanen til den forventede pris.

De tre øvrige hovedområder, hvor der tidligere er indgået kontrakter, drejer sig om det indledende anlægsarbejde med flytning af veje, fortove og cykelstier, transportsystemet bestående af skinner, master, stationer, køreledninger og drifts- og vedligeholdelsescentret samt leverancen af de i alt 16 letbanevogne til Odense.

Fakta omkring driften

- Letbanen i Odense er i alt 14,4 kilometer lang og har 26 stationer mellem Tarup Center i nord og Hjallesø Station i syd
- Hele turen fra endestation til endestation tager cirka 42 minutter
- Odense Letbane vil køre alle ugens syv dage. Første tur bliver kørt omkring klokken 05, og sidste afgang ligger omkring midnat. Køreplanen bliver dog forskudt en time i weekenden
- Letbanen kører med afgang med syvethalvt minuts interval i dagtimerne på hverdage - på nær i skolerens sommer- og juleferie. I døgnets ydertimer samt i weekenden letbanen køre med et kvarter mellem hver afgang
- Billetsystemet kommer til at hænge sammen med bussernes, og prisen for at køre med letbanen vil følge bustaksterne, så man kan bruge sin letbanebillet i busserne og omvendt
- Billetten bliver købt gennem Rejsekortet eller med en mobil-app



Aarhus Letbane har uventet fået problemer på strækningen mellem Aarhus og Grenaa, hvor bommene ikke opfører sig som ventet. De går op, selvom de skulle være gået ned. Billedet er fra i sommer, hvor den nye Hessel Station i Grenaa var ved at blive anlagt. (Foto: Jesper Christensen)

Bomme bliver oppe - og går derfor ned for Letbane-åbning i marts

Letbanestrækningen mellem Grenaa og Aarhus bliver ikke som forventet klar sidst i marts 2019. Usædvanlig interface-fejl hos underleverandør forsinker åbningen med omkring fire uger, oplyser Aarhus Letbane. - Det er vi naturligvis ærgerlige over. Ikke mindst fordi vi nok engang kommer til at skuffe en masse mennesker, der havde set frem til at bruge Letbanen mellem Grenaa og Aarhus sidst i marts, som vi meldte ud tidligere i år, siger Aarhus Letbanes direktør, Michael Borre

Forsinkelsen skyldes, at ASAL-konsortiets testarbejde på strækningen har afsløret en usædvanlig interface-fejl i overkørslerne. Konkret betyder det, at en række sikkerhedsbærende tests ikke kan afvikles inden for den planlagte tid, hvilket igen udskyder godkendelsen af Letbanens infrastruktur på strækningen. Fejlen er opdaget under såkaldte dynamiske test, som først har kunnet gennemføres nu som følge af den generelle forsinkelse i projektet.

Aarhus Letbane har derfor måttet revidere tidsplanen. Vurderingen er nu, at en åbning af strækningen mellem Grenaa og Aarhus må udskydes med cirka fire uger.

- Det er vi naturligvis ærgerlige over. Ikke mindst fordi vi nok engang kommer til at skuffe en masse mennesker, der havde set frem til at bruge Letbanen mellem Grenaa og Aarhus sidst i marts, som vi meldte ud tidligere i år. Vi er klar over, at vi trækker langt mere end rimeligt på mange menneskers tålmodighed, og det beklager jeg meget. Vi har forsøgt at vinde tid andre steder i tidsplanen, men det er ikke lykkedes i tilstrækkeligt omfang. Derfor informerer vi nu om ændringerne i tidsplanen, siger Aarhus Letbanes direktør, Michael Borre.

Behovet for igen at justere tidsplanen viser endnu engang, hvor komplekst arbejdet med at få godkendt Danmarks første letbane er. Testkørslerne bruges netop til at afsløre, om der er uhensigtsmæssigheder eller fejl i letbanesystemet. I dette tilfælde afslørede testen en fejl i det system-interface, der bruges til at kontrollere bommene, mens letbanetogene holder på en station - det vil sige i kommunikationen mellem sikringsanlægget og bommene. I stedet for at blive nede, som de skal, gik bommene op.

Strikse sikkerhedskrav gør, at man ikke kan nøjes med at rette fejlen i interface-softwaren. Der skal udføres nye test, og det skal være helt forfra, så man er sikker på, at fejlen er rettet og teknikken også fungerer i praksis. Det tager tid, men er også med til at gøre banetrafik til den sikreste transportform næst efter luftfart.

- Så selv om det er voldsomt frustrerende for alle, at åbningen af strækningen mellem Grenaa og Aarhus igen bliver forsinket, er det ikke udelukkende en dårlig nyhed. Det er netop test og skrappe sikkerhedsregler, der sikrer, at vi får et sikkert og velfungerende letbanesystem, når det bliver godkendt, påpeger Michael Borre.

Bortset fra forsinkelsen af ASAL-konsortiets testarbejde, kører de øvrige godkendelser efter planen. Samarbejdet med ASAL-konsortiet er ifølge Aarhus Letbane velfungerende - både generelt og specifikt med hensyn til at få udbedret denne fejl hurtigst muligt.

Godkendelsesarbejdet er baseret på de erfaringer, som man fik med godkendelsen af strækningen til Odder. Her var der ingen problemer med det tilsvarende interface, der kontrollerer bommene på den del af letbanestrækningen.

- Derfor må vi også erkende, at vi ikke havde forventet denne fejl på strækningen til Grenaa. Fejlen kommer til at forsinke os cirka fire uger, som vi altså desværre ikke er i stand til at hente hjem andre steder, siger Michael Borre.

Midttrafik fortsætter kørslen med erstatningsbusser mellem Grenaa og Aarhus frem til strækningens åbning.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

De første letbaneskinner er støbt fast i Odense

Tirsdag 11. december blev den første af flere tusinde skinner til letbanen i Odense støbt fast. Over det kommende år vil der blive lagt skinner på letbanestrækningen gennem byen

I slutningen af august fik Odense Letbane leveret det første læs skinner til sporet gennem Odense. Hen over de seneste måneder har den spanske sporleverandør COMSA forberedt et område ved OUH til, at selve skinnerne kunne blive lagt.

- Et stort anlægsprojekt som Odense Letbane har mange vigtige milepæle. Vi har for eksempel fejret den allerførste fræsning af asfalt på Albanibroen, at vi kom i mål med de store anlægskontrakter inden for

budgettet, samt da vi tog det første spadestik på vores kontrol- og vedligeholdelsescenter. Men faststøbningen af den allerførste skinne er nu alligevel noget særligt. Det er fra nu af og hen over det næste års tid, at det, som de fleste nok vil forstå som 'letbanen', skyder op af jorden, siger Mogens Hagelskær, der er administrerende direktør for Odense Letbane P/S.

Letbanens entreprenør på sporarbejdet, COMSA, har i de seneste uger øvet skinnelægning, blandt andet ved Nyt OUH.

Letbanens sporarbejde begynder i det sydøstlige hjørne af letbanestrækningen og derfra vil det brede sig til resten af letbanens 14,5 kilometer lange linje gennem Odense.

Først bliver der gravet ud til sporkassen, som vil variere i dybde, men typisk være omkring 80 cm. Så bliver fundamentet opbygget i beton, og skinnerne bliver støbt ovenpå.

Ud over at lave sporkasse og lægge skinner går sporarbejdet også ud på at bygge letbanens 26 stationer med peronner, inventar og teknik. Opsætning af master og ledninger til kørestrøm er også en del af sporarbejdet, ligesom der bliver lavet belægning omkring skinnerne - enten et lag græs eller fast belægning i form af klinker eller lignende.

Endelig er opbygningen af letbanens store kontrol- og vedligeholdelsescenter ved Munkebjergvej også en del af sporarbejdet. På byggegrunden tæt på Nyt OUH's byggeplads, hvor første skinne bliver lagt, begyndte arbejdet med at bygge modne og lave fundamenter til kontrolcentret i april 2018.

Den spanske entreprenørgigant COMSA står for sporarbejdet til Odense Letbane. Den familieejede koncern har den danske entreprenør Munck som underleverandør på arbejdet i Odense. Den portugisiske specialist i kørestrøm, Efacec, er også med i konsortiet, der tilsammen hedder CME-Letbane.





Arriva fortsætter med togtrafik i Midt- og Vestjylland og skal også køre på Svendborgbanen

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har udpeget et konsortium bestående af Arriva Danmark A/S og Arriva Tog A/S som den kommende togoperatør i Midt- og Vestjylland samt på Svendborgbanen. I forbindelse med udbuddet overdrages trafikføreransvaret for strækningen Skjern - Holstebro overdrages sammen med tre togsæt til Region Midtjylland, der i dag er hovedejer af Midtjyske Jernbaner, der kører med passagerer og gods på strækningen mellem Vemb, Lemvig og Thyborøn

Togpassagertrafik udført som offentlig service i Midt- og Vestjylland samt på Svendborgbanen blev sendt i udbud som en følge af den politiske aftale om merudbud af togtrafik, som VLAK-Regeringen tidligere indgik med et bredt politisk flertal - S, DF, R, AL og SF.

Udbuddet omfatter de strækninger, der i dag betjenes af Arriva Tog A/S, samt Vejle - Struer og Odense - Svendborg, der i dag betjenes af DSB, og de to optionsstrækninger Tønder - Niebüll og Varde - Nørre Nebel.

Arriva skal stå for togtrafikken i perioden fra 13. december 2020 til 9. december 2028 med mulighed for op til to års forlængelse. Arriva har tilbudt en samlet pris på lidt over 1,6 milliarder kroner - 2019-priser - for alle 10 år. Dermed er udsigt til en besparelse på godt 30 procent for hver kørt kilometer sammenlignet med den nuværende kontrakt med Arriva Tog A/S.

- Vores erfaringer med udbud af den midt- og vestjyske togtrafik viser, at det giver god mening for passagererne og skatteyderne at konkurrenceudsætte togtrafik. I de to første kontraktperioder har vi fået både billigere og mere punktlig togtrafik med et højt serviceniveau til passagererne. Jeg forventer, at Arriva vil fortsætte den udvikling og levere

høj service og punktlige tog i den kommende kontraktperiode - også på Svendborgbanen, siger transportminister Ole Birk Olesen (LA). Arriva er en del af DB, der står for en meget stor del af togtrafikken i Tyskland, og er aktiv i andre lande - blandt andet via datterselskabet Arriva.

Der vil være et uændret serviceniveau, idet antallet af afgang og kravene til punktlighed og kundetilfredshed videreføres fra den nuværende kontrakt.

Tildelingen af kontrakten til Arriva sker med forbehold for godkendelse af de tilhørende aktstykker i Folketingets Finansudvalg.

Trafikkøberansvaret for strækningen Skjern - Holstebro overdrages som følge af udbuddet sammen med tre togsæt til Region Midtjylland.

Ministeriet fik tre tilbud. Tildelingen følger udbudsbetingelserne og er givet til den tilbudsgiver, som har tilbudt den laveste pris, der er nærmere specificeret i den udbudte kontrakt.

Der følger nu en standstill-periode på ti dage til og med 17. december. Ministeriet har begrænset mulighed for at ud tale sig i standstill-perioden.

Fakta om udbuddet:

Togtrafikken i Midt- og Vestjylland samt på Svendborgbanen blev udbudt i henhold til Aftale mellem regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Alternativet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti om genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland m.v. af 9. juni 2017.

- Driftsperioden er fra 13. december 2020 til og med 9. december 2028 med option på op til to års forlængelse til og med 14. december 2030.
- Udbuddet omfatter ca. 10,87 millioner togkilometer. Der stilles samme krav til frekvens (antal afgang), punktlighed og kundetilfredshed som i dag.
- Udbuddet omfattede alle strækninger, der i dag betjenes af Arriva Tog A/S
- Udbuddet omfattede også to nye strækninger, der i dag betjenes af DSB:
- Vejle - Struer (inklusive fire daglige direkte togpar til/fra København)
- Odense – Svendborg

To optionsstrækninger:

- Tønder – Niebüll (i samarbejde med tyske NAH.SH)
- Varde – Nørre Nebel (ny, i samarbejde med Sydtrafik)
- Trafikkøberansvaret for strækningen Skjern - Holstebro bliver efter udbuddet overdraget til Region Midtjylland. Med overdragelsen følger tre togsæt af typen Lint 41 og tilskud til drift og reservemateriel i hele driftsperioden.
- Det vindende tilbud er afgivet af Arriva Danmark A/S og Arriva Tog A/S med en pris på 1.643.813.008,14 kroner - 1,64 milliarder - for hele driftsperioden, inklusiv mulighed for to års forlængelse

På sporet

Figur – Strækninger i udbuddet af togtrafikken i Midt- og Vestjylland samt på Svendborgbanen



Magasinet Bus

Tirsdag 27. november 2018 - nummer 11 - 6. årgang

Hybridbiler kan bidrage til bedre økonomi og miljø

Læs mere side 34 - 38

Danske Busvognmænd:

Sociale rabatter bør gælde alle fjernbuss

Læs mere side 16

Fjernbuss på el

Læs mere

er helt elektronisk

side 46

Taxi-chauffør
tilsidesatte
loven

Læs mere side 49

se har givet
banetogene navn
Læs mere side 50

Busvognmand Hvidovre køber
el-busser i Kina
Læs mere side 19

Gik du glip af Magasinet Bus 11 - 2018?
Så hent det her!