

Magasinet Bus

Tirsdag 30. september til tirsdag 28. oktober 2014 - nummer 9 - 2. årgang

I København kører busserne forbi køerne

Læs mere side 4 - 8

*Hjertestarter er en
hjertesag - men er det
en god idé
i en turistbus?*

Læs mere side 28 - 31

*MAN kørte hjem med
trofæet i en Lion-bus*

Læs mere side 18

*Årets busoperatør bor i
Helsingør - og nu vil Movia
finde årets bus-chauffør*

Læs mere side 10 og side 12

*Køre- og hviletiderne skal
revideres*

Læs mere side 25

*Taxi- og busvognmænd kan få
hjælp til bedre kundekontakt*

Læs mere side 47

*Buschauffører i Esbjerg blev
udsat for chikane*

Læs mere side 24



Tillykke til København

Milliarderne ruller i disse år til nye jernbaner, metro, letbaner, broer og motorveje. Så det er nærmest småpenge, når Københavns Kommune med støtte fra Trafikstyrelsens Fremkommelighedspulje har investeret 130 millioner kroner i 5 km nye busbaner i det såkaldte Nørre Campus-projekt. Men dette projekt kan vise sig at være en meget afgørende fornyelse og forbedring af bustrafikken i den tætte bytrafik.

Der er virkelig grund til at sige tillykke til Københavns Kommune og trafikselskabet Movia med de nye busbaner og de øvrige forbedringer, som kommer både passagerer og chauffører til gode – der er endda også fordele for strækningens cyklister.

For første gang i Danmark er busbanerne placeret midt i gaden – ligesom en letbane. Og busserne kører hurtigt frem udenom bilkøerne ved siden af. Stoppestederne er også flyttet ud til busbanerne og de er indrettet med forhøjet kantsten, så det er nemmere og hurtigere at komme ind og ud af bussen uden en cykelsti mellem fortov og bus. Der er også installeret intelligent trafikstyring på strækningen så busserne kommer endnu hurtigere igennem.

Busbaner i midten af vejen kaldes også Bus Rapid Transit (BRT) og kendes fra hele verden som et billigt alternativ til letbaner. BRT kaldes også letbaner på gummihjul. På Nørre Allé i København er bussens fleksibilitet udnyttet perfekt: Der er kun bygget busbaner, hvor pladsen tillader det. På de øvrige strækninger kører bussen i blandet trafik som den plejer. Det er på dette punkt, at Nørre Campus-projektet kan danne skole. På mange andre strækninger i de danske byer kan der opnås lignende fordele for investeringer i en overkommelig størrelse.

I øvrigt blev Nørre Campus færdig tre måneder før tiden og holdt budgettet. Samarbejdet mellem kommune, trafikselskab og de berørte busselskaber har været i særklasse omkring dette projekt.

Der er i det hele taget kun gode ting at sige om Nørre Campus-projektet.

Tillykke til København.

*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*

Nyheder fra Mekasign

- En verden af ny Teknik!

Mekasign Intelligent Trafik System (MITS)



System

Systemet betjenes enkelt og nemt på ICU602.

Når en rute sættes igang sendes busses ID - Rute samt GPS data via Mobitec Access server til Rejseplanen.

Rejseplanen sender herefter ruteforløb med tider til Chauffør monitor inddelt i 3 farver hvor Rød tekst på næste stop angiver en forsinkelse og Grøn angiver korrekt tidskørsel. Gul angiver kørsel er forud for køreplan.

Data fra bussen sendes hvert 30. sek til Rejseplanen så ankomst eller forsinkelse til et stoppested kan nøjagtigt beregnes og ses på Rejseplanen samt på Mobile enheder..

Eventuelle uforudsete hændelser kan sendes direkte til chaufførens monitor samt TFT skærme i bussen.

Kontakt Mekasign for tilbud på MITS

Drivesafe Alkometer

Test dig selv før politiet gør det. Ny professionel Alkometer, både til private og erhverv.

Kun 1750,- kr. inkl. moms.

Kontakt Mekasign for køb af Drivesafe Alkometer.



Mekasign as

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

København har fået en hurtigere buslinie

Midt i september blev et ny busspor fra Haraldsgade til Øster Søgade i København indviet. Dermed kan 15 millioner passagerer årligt på strækningen mellem Nørreport og Ryparken køre forbi bilerne i en særlig busbane, der blev indviet af Københavns overborgmester Frank Jensen (S), transportminister Magnus Heunicke (S) og Movias bestyrelsesformand Thomas Gyldal Petersen (S).

Det nye +Spor skal binde det indre København og vidensbydelen Copenhagen Science City, som udgøres af Rigshospitalet, Panum instituttet og adskillige uddannelsesinstitutioner og virksomheder, sammen.

Forventningen til det nye +Spor er, at buspassagerernes rejsetid bliver 20 procent kortere samtidig med, at den forbedrede busbetjening vil give en passagervækst på omkring 10 procent. +Sporet er anlagt som et midterlagt bus-tracé med stationslignende stop på størstedelen af strækningen. På strækningen fra Haraldsgade til Øster Søgade vil bussen køre midt på vejen i +Sporet, som er isoleret fra biltrafikken.



Busbanen - et +Spor - er som den første af sin art lagt i midten af vejen og adskilt fra den øvrige trafik.

Fakta om strækningen

Strækningen er 5 km lang, og projektet har en samlet økonomi på ca. 130 millioner kroner. Københavns Kommune har modtaget statslig medfinansiering til projektet via fremkommelighedspuljen på i alt 65 millioner kroner. +Sporet vil blive brugt af buslinjerne 150S/173E, 6A, 42, 184 og 185. Det forventes, at den hurtigere rejsetid vil tiltrække 4.000 nye passagerer dagligt



Den kvikke vej - her kører busserne forbi trafikøen

Københavns Kommune og Movia skrev historie fredag 19. september 2014, da nye busbaner i midten af Nørre Allé og Tagensvej i København blev åbnet for de seks busruter, som betjener området mellem Ydre Nørrebro og Østerbro i København. Her ligger blandt andet Rigshospitalet, Professionshøjskolen Metropol, Parkmuseerne og flere store afdelinger af Københavns Universitet

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

Den fem kilometer lange strækningen fra Nørreport Station til Ryparken har fået navnet "Den kvikke vej", og rejsetiden med bus er da også blevet 20 procent kortere end før. Udover den konkrete tidsmåling er der også en betydelig psykologisk sideeffekt: Bussen kører "kvikt" forbi køerne af personbiler og lastbiler og får også hurtigere grønt lys i krydsene. Og der kører i gennemsnit en bus hvert 2.- 3. minut på strækningen.

"Den kvikke vej" - også kaldet Nørre Campus-projekt - har været ventet med spænding, fordi det er første sted i Danmark, at den såkaldte BRT-løsning realiseres. BRT- Bus Rapid Transit- er populært sagt en letbane på gummihjul. Bussen kører i sit eget spor og har prioritet - forkørselsret - i signalregulerede vejkryds. Desuden er stoppestederne

Kollektiv trafik



Ét af de nye stoppesteder på strækningen. Om få måneder kommer der der realtidsinformation, og senere udskiftes læskærme og standere med en ny generation af udstyr.

bygget om til en høj servicekvalitet. På Nørre Allé og Tagensvej kaldes det "stationer", selv om de stadig mest ligner stoppesteder. En særlig kvalitet er, at kantstenen er forhøjet på de nye stoppesteder, så de næsten er i niveau med indstigningen i lavgulvsbusserne.

Færdig før tiden og prisen holder

Det er i det hele taget svært at finde på noget negativt at sige om "Den kvikke vej". Projektet har holdt budgettet på ca. 130 millioner kroner. Halvdelen af pengene er støtte fra Trafikstyrelsens Fremkommelighedspulje, den anden halvdel kommer fra Københavns Kommune. Projektet kunne afsluttes 3 måneder før planlagt tid, og der har endda været taget pænt meget hensyn til trafikafvik-

lingen i hele byggeperioden.

Flere passagerer

Trafikselskabet Movia og Københavns Kommune forventer en passagervækst på strækningen på 10 pct. - det er ca. 1.500 passagerer mere om dagen svarende til en halv million passagerer mere om året.

Væksten i passagertallet kan blive endnu højere, for Movia og Københavns Kommune har som en del af projektet arbejdet på at få en bedre kontakt med de store institutioner i området: Rigshospitalet, professionshøjskolen Metropol, Københavns Kommune og Københavns Universitet, bl.a. vil Rigshospitalets tusindvis af patienter og pårørende til patienterne i fremtiden få betydelig bedre og mere tilgængelig information om de kollektive trafikforbindelser til og fra sygehuset.

En fleksibel løsning

Den kvikke vej er tilpasset de praktiske trafik- og vejforhold på strækningen. De smarte lyssignaler er installeret på hele strækningen, men på strækningen fra Nørreport Station til Øster Søgade har der ikke været plads til at bygge særlige busbaner, så her kører busserne i blandet trafik som de plejer. Og busserne kører stadig af Webersgade i retning mod Ryparken. Busserne kører også i blandet trafik på den yderste strækning fra Haraldsgade til Ryparken Station.

Kollektiv trafik

Ét af de nye stoppesteder på strækningen. Om få måneder kommer der der realtidsinformation, og senere udskiftes læskærme og standere med en ny generation af udstyr.



Når man sammenligner "Den kvikke vej" med en almindelig bybuslinje er fordelene meget

tydelige: Kortere køretid, mindre stress for chaufføren, ingen slagsmål mellem buspassagerer og cyklister på de nye stoppesteder, ind- og udstigning næsten i niveau. På sigt kommer der også bedre trafikinformation på de nye stoppesteder. Det er også en fordel, at "Den kvikke vej" kan bruges af de nuværende buslinjer og de samme busser, som plejer at køre på strækningen. På sigt er det meningen at indsætte særlig komfortable busser på de seks buslinjer.

Fleksibilitet og penge

Når man sammenligner "Den kvikke vej" med letbaner eller metro handler det om fleksibilitet og anlægsprisen. Løsningen er fleksibel, fordi busbanerne kan anlægges der, hvor der er plads til dem, og så kan busserne køre i blandet trafik resten af ruten. Det betyder også ret kort tid mellem beslutning og realisering - i dette tilfælde er der gået 3 år, hvor anlæg af letbaner typisk tager 6-8 år og metro endnu længere tid.

Hvis Nørre Campus skulle have haft en letbane, ville strækningen formentlig have været noget længere forbi Ryparken, og strækningen Nørreport til Øster Søgade ville have krævet store trafikomlægninger og eller nedrivning af historiske huse - og så ville der stadig være mindst 2 år til den kunne åbne.

Anlægsprisen er det andet vigtige punkt. Prisen for "Den kvikke vej" er på ca. 28 millioner kroner pr. kilometer. Den tilsvarende pris for letbaner er mellem 175 og 225 millioner kroner pr kilometer. Prisen for at bygge en metro er på lidt over 1000 millioner kroner pr. kilometer.

Den første BRT-løsning i Danmark

Åbningen af "Den kvikke vej" er et gennembrud for de såkaldte BRT-løsninger i Danmark. Der har været talt om BRT i mere end 20 år, men strækningen på Tagensvej og Nørre Allé er den første i Danmark.

BRT har ofte været nævnt som alternativ til letbaner, men her er det bussens fleksibilitet, der indtil videre har gjort denne fordel til en ulempe. Blandt planlæggere og politikere har man frygtet halve løsninger og halve effekter, hvis flaskehalse ikke blev fjernet eller de bevilgende politikere fortrød på halvvejen. "Når skinnerne først er lagt, er der ingen vej tilbage", har argumentationen været.

Men BRT-løsninger kan til gengæld bruges mange steder, hvor letbaner aldrig vil komme på tale, f.eks. hvor flere

Holstebro får nyt bybusnet

Mandag 13. oktober får Holstebro nyt bybusnet. Alle bybusser starter fremover fra den nye trafikterminal på Stationsvej og kører ad nye ruter. Busguider fra Midttrafik og Holstebro Kommune hjælper kunderne i gang med det nye bybusnet

Det nye bybusnet bliver mere enkelt med mere direkte linjer, ensartede køreplaner, færre busskift og højere frekvens på tidspunkter og steder med flest kunder. Bybusserne mødes på den nye trafikterminal på Stationsvej i faste tidsrum, og giver kunderne bedre muligheder for at skifte mellem bybusser, regionale busser og tog.

Med det nye bybusnet får busserne gratis internet og realtid, så kunderne via rejseplanens app kan se, om bussen er forsinket og planlægge derefter.

Køreplanen med de nye ruter og afgange for bybusserne i Holstebro kan ses på midttrafik.dk eller man kan tage en trykt udgave i bybusserne.

Sådan kører de nye ruter:

Alle ruter starter og slutter ved Holstebro Trafikterminal på Stationsvej.

Linje 1: Slotsgade – Thorsvej – Døesvej - Slotsgade

4 afgang i timen. Direkte kørsel fra Slotsgade til Stationsvej.

Linje 2: Skolegade – Frøjk Møllevej - Nørreport

2 afgang i timen (i dag 1 gang i timen). Direkte kørsel fra Vængerne til Stationsvej.

Linje 3: Enghavevej – Skjernvej – Bullowsvej - Sønderparken 1 afgang i timen. Direkte kørsel fra Stationsvej til Sønderparken/Skjernvej.

Linje 4: Viborgvej – Sletten - Mejrup

2 afgang i timen. Kører ikke længere over Mellemtøften.

Linje 5: Særkærparken – P.S. Krøyers Vej – Idrætscenter Vest

3 afgang i timen. Kører i hele Nordvest området (før linje 3 og 5).

Linje 6: Herningvej - Mejdal

2 afgang i timen. Kører stort set uændret.

Linje 6P: Pendlerbus Mejdal – Tvis - Halgaard

2 afgang i timen. Halvtimes drift morgen og aften til Tvis og Halgaard.

Linje 7: Nørre Boulevard – Niels W Gades Vej - Wagnersvej

3 afgang i timen. Kører ad Nørre Boulevard i stedet for Døesvej.

Linje 8: Rolf Krakesvej – Lægårdvej – Hornshøjparken – Østermarken 1 afgang i timen.

Hornshøjparken og Højdeparken får halv times drift med linje 8 og rute 283.

Linje 9: Skivevej – Nyholmvej - Struervej 3 afgang i timen indtil kl. 14.

Den kollektive trafik i Holstebro ændrer sig

Der er fokus på den kollektive trafik i Holstebro. I sommer blev alle bybusser skiftet ud med nye og mere miljøvenlige gasbusser. Nu åbner en helt ny trafikterminal, der samler bybusser, regionalbusser og tog, og dertil et nyt og mere effektivt bybusnet.

Senere på måneden, 29. oktober, bliver der indført rejsekort i Holstebro bybusser og på en række regionale ruter (21, 23, 24, 26, 28, 33 og 72).



De prisvindende operatører ved Vikingskibsmuseet i Roskilde. Fra venstre er det: Michael Brandt, Keolis, Jesper Eriksen, Helsingør Bustrafik. Dorthe Nøhr Pedersen, Movia, Per Jacobsen, Arriva og Morten Sørensen, De Blaa Omnibusser.

Årets busoperatør hos Movia bor i Helsingør

Helsingør Turisttrafik blev ved Movias årlige operatørkonference kåret som Årets Operatør 2014. Prisen bliver givet til den operatør, der klarer sig bedst set med passagerernes øjne. Med titlen følger en check på 100.000 kr. og et flot maleri, som blev overrakt til administrerende direktør Jesper Eriksen af Movias administrerende direktør Dorthe Nøhr Pedersen ved Vikingskibsmuseet i Roskilde

Årets Operatør blev valgt ud fra resultatet af et kundetilfredshedsindeks, hvor Helsingør Bustrafik fik 910 ud af 1000.

Indekset bliver lavet på baggrund af omkring 30.000 interviews med Movias kunder. Deres bedømmelse af kvaliteten og servicen på de forskellige busser har udover prisuddelingen også indflydelse på den betaling, operatørerne får af Movia.

Årets Københavnerlinje

Passagerernes bedømmelse bliver også brugt til at kåre Årets Københavnerlinje, hvor kandidaterne til prisen kører mere end 50.000 timer om året. Formålet med prisen er at se, hvem der klarer bytrafikken bedst. I år blev det linje 1A, der bliver kørt af Arriva, Ryvang, der løb af med den pris.

Kunderne gav linje 1A 858 ud af indeks 1000. Med prisen følger en check på 50.000 kr.

Øvrige priser blev uddelt ved konferencen:

- Årets S-buslinje blev linje 150S, som bliver kørt af Arriva.
- Årets Miljøpris gik til Keolis Bus Danmark.
- Årets Vækstlinje gik til linje 196, der bliver kørt af De Blaa Omnibusser.

Undersøgelse:

Patienter er meget tilfredse med den siddende patientbefordring

Region Syddanmarks patienter er blevet stillet en række spørgsmål om deres tilfredshed med Region Syddanmarks siddende patientbefordring. Siddende patientbefordring er kørsel af patienter, som sygehuset vurderer af helbredsmæssige årsager ikke kan benytte offentlige transportmidler, og som samtidig opfylder andre betingelser

Det er analysebureauet Wilke, der har foretaget undersøgelsen, hvor man har ringet til patienterne og spurgt ind til deres tilfredshed med bestillingen, bilen, chaufføren og eventuel henvendelse vedrørende forsinkelser. Grundlæggende er tilfredsheden meget høj. På en skala fra 0-100 (hvor alt over 64 er "God" og alt over 74 er "Meget god") er den totale tilfredshed blandt patienterne 82, dvs. "Meget god".

- I 2012 overtog trafikelskaberne Sydtrafik og FynBus håndteringen af den siddende patientbefordring for Region Syddanmark, og vi er selvfølgelig glade for, at de positive tilbagemeldinger, vi får i det daglige, bekræftes af denne undersøgelse, siger Carsten Hyldborg, der er direktør for FynBus.

Han peger på, at de opstartsvanskeligheder, der uundgåeligt vil være ved så stor en omlægning, er helt væk nu.

- Wilkes rapport bekræfter vores egne tal, der viser, at turene afvikles tilfredsstillende. Og at det, vi skal have fokus på, er at fastholde den gode indsats - ikke mindst den som chaufførerne leverer.", siger Lars Berg, der er direktør for Sydtrafik.

Ændring for 500.000 rejser

Region Syddanmark besluttede i år 2011, at Sydtrafik og FynBus fra 2012 skulle stå for håndteringen af de cirka 500.000 årlige rejser. Når turen bestilles på sygehuset, er det derfor trafikelskabernes kørselssystem, der planlægger og koordinerer kørslen, som udføres af de vognmænd, trafikelskaberne har kontrakt med.



Movia vil finde årets buschauffør

Mandag 15. september gik jagten på årets bedste Movia-buschauffør ind. Buspassagerer, der kører med Movia opfordres til at sende en sms til Movia og fortælle, hvorfor trafikkselskabet skal kåre lige præcis den buschauffør, som den enkelte passager har været ude at køre med, som Årets Chauffør 2014

Hver dag kører omkring 4.000 chauffører Movias busser fra stoppested til stoppested på hele Sjælland, Lolland, Falster og Møn. Det er dem, der gør en forskel for, om en bustur blot bliver en køretur fra A til B eller om det også bliver en god oplevelse for passagererne.



- Der er ingen tvivl om, at det til tider kan være hårdt at være buschauffør. Især når trafikken er tæt og kundernes smil ikke altid er lige store. Alligevel hører jeg tit om folk, der roser buschaufførerne i Movias busser for at være med til at give dem en god oplevelse, siger Dorthe Nøhr Pedersen, der er administrerende direktør i Movia.

Hun vil gerne have de gode oplevelser frem i lyset, og opfordrer derfor alle til at stemme på en chauffør, de synes gør det godt. Derfor opfordre hun buspassagererne til at fortælle

Movia, hvis den buschauffør, man er ude at køre med, gør det ekstra godt. Måske er det ham eller hende, der ender med at blive valgt til Årets Chauffør.

Kampagnen med at finde Årets Chauffør bliver skudt i gang mandag 15. september. Fra den dag og frem til 20. oktober kan Movias passagerer sende en sms ind, hvor de fortæller, hvad deres chauffør gør, som gør en forskel for dem i hverdagen. De chauffører, der er med i konkurrencen, har et lille skilt på deres uniform, hvor der står "Er jeg Årets chauffør? Du bestemmer". Her kan man se det ID-nummer, man skal bruge, hvis man vil stemme på ham eller hende.

For at stemme skal man sende en sms til 1919 med teksten 'MOV (Chauffør ID)' og herefter skrive sin gode oplevelse med bussen. Frem til 20. oktober kan man se nogle af de historier, der bliver sendt ind til Movia, på Movias Facebookside.

Når Movia har udvalgt de chauffører, der skal i finalen, præsenterer trafikkselskabet dem blandt andet på Facebooksiden, hvor den endelige afstemning om, hvem der skal være Årets Chauffør kommer til at foregå. Vinderen offentliggøres 18. november.



Scania Danmark har udvidet sit busprogram på det danske marked med de luksuriøse Van Hool TX-modeller som denne Astromega dobbeltdækker på 14,1 meter med plads til op til 78 passagerer på 1. klasse.

Scania i Danmark sætter Van Hool på bus-programmet

Scania Danmark udvider busprogram med luksuriøse turistbusser i det øverste segment. Det sker gennem et tættere samarbejde med den belgiske karosseriproducent Van Hool, der er kendt for sine luksusbusser

- Scania har i de senere år haft stor succes på det danske marked for by- og regionalbusser. Med den nye samarbejdsaftale med Van Hool for det danske marked får vi nogle af markedets bedste turistbusser på programmet, så nu kan vi tilbyde vores kunder endnu flere valgmuligheder i det absolutte luksussegment for turistbusser, siger Erik Rolvung, markedschef for busser hos Scania Danmark A/S.

- I starten vil vi satse på Van Hools meget velrenommerede TX-program med Astromega dobbeltdækker samt Altano i HDS-segmentet og Astronof i HDH-segmentet med såkaldt "teatergulv", hvor alle passagerer har fremragende udsyn fremad takket være det skrånende gulv, tilføjer han.

Kombination giver gode kort på hånden

- Kombinationen af Van Hool's fantastiske gode karosserier og Scantias suveræne tre-akslede chassiser med markedets mest brændstoføkonomiske Euro 6-drivlinjer giver os rigtig gode kort på hånden, siger Erik Rolvung, der glæder

Materiel

sig over, at næsten hver fjerde bus med plads til mere end 30 passagerer på de danske landeveje er en Scania.

Scania Danmarks markedschef for busser peger på, at Van Hool's Astromega-, Altano- og Astronef-modeller ligger øverst i luksus-segmentet og supplerer Scantias nuværende busprogram på det danske marked perfekt. Det omfatter i forvejen Scania Irizar-modellerne med den luksuriøse PB øverst og den driftssikre og effektive i6-model lige under. Desuden markedsfører Scania med succes det helbyggede OmniExpress-program til regional trafik og turistikørsel samt Citywide-busserne til decideret bykørsel.

Fakta om Van Hool:

- Van Hool er en uafhængig belgisk producent af buskarrosserier og helbyggede busser samt sættevogne, tankcontainere med videre.
- Virksomheden blev etableret i 1947 og har hovedkvarter i Koningshooikt. Van Hool har cirka 4.000 medarbejdere på verdensplan, heraf størstedelen på produktionsanlæggene i Koningshooikt og Bree.
- Van Hool producerer ca. 1.400 busser af forskellige typer fra 9 meter midi-busser til 25 meter dobbelte ledbusser.
- Ca. 80 procent af produktionen er beregnet for de europæiske og nordamerikanske markeder.

Sæt fokus på din historie

Har du snart jubilæum? Eller har du fundet en bunke gamle billeder i arkivet?

Få din og virksomhedens historie skrevet til dit formål - til hjemmesiden, en artikel eller et jubilæumsskrift.

Vi graver i arkivet for dig, og vi interviewer dem, der oplevede det hele.

Vi kombinerer nutid og nostalgi



Mikael Hansen

journalist og konsulent

IMAGITA Kommunikation

Sanderumvej 16 B, 5250 Odense SV

tlf. 70 27 96 96 mail@imagita.dk



Den nye Scania Van Hool Altano byder på tre-stjernet luksus og komfort for de op til 67 passagerer, der er plads til.

Abildskou har bestilt den første Scania Van Hool til sin Berlin-rute

Abildskou A/S i Aarhus har bestilt Danmarks første Scania Van Hool Altano luksusbus, der skal indsættes på selskabets rute mellem Aarhus og Berlin. Ordren kommer kort tid efter, at Scania Danmark offentliggjorde et tættere samarbejde med den belgiske producent af buskarosserier Van Hool omkring salg og markedsføring af luksusbusser til det danske marked

Busselskabet Abildskou A/S er kendt for sine karakteristiske blå busser på Abildskou's Linie 888 mellem Jylland og København. Derudover driver Abildskou driver også to internationale fjernbus-forbindelser fra Jylland til henholdsvis Hamborg og Berlin. Den nye Scania Van Hool Altano, som Abildskou A/S har bestilt, skal indsættes på ruten til Berlin.

- Vi har i mange år primært kørt med tyske busser, men da en af vores nuværende busser på Berlin-ruten står foran udskiftning, valgte vi denne gang at investere i en Scania med Van Hool-karosseri, siger direktør Jess Abildskou.

- Vores kommende Altano har rigtig stor passagerkapacitet og et enormt bagagerum. Samtidig er Van Hool kendt for god kvalitet og høj komfort, så det gør den til det helt rigtige valg for os. Og at den er bygget på et Scania-chassis gør det bare endnu bedre. Vi har tidligere haft mange Scania-busser og været glade for dem, så det forventer vi bestemt også at blive for den nye Scania Van Hool Altano, siger Jess Abildskou videre.

Kan skræddersys efter ønske

Key Account Manager på bus-området hos Scania Danmark, Dan Schroeder, ser frem til det kommende samarbejde og levering af den nye Scania Van Hool Altano til Abildskou.

Materiel



Ved valget af Scania Van Hool Altano som sin næste luksusbus lagde Abildskou A/S bl.a. vægt på det enorme bagagerum, der rummer hele 14,5 m³.

- Vi er rigtig stolte over, at Abildskou har valgt Scania Van Hool som sin næste luksusbus til Berlin-ruten. De mange specifikationsmuligheder på Altano'en gør, at Abildskou har fået den skræddersyet præcis efter ønske med nogle meget spændende features til gavn for passagerkomforten, siger Dan Schroeder og fortsætter:

- Vores nye samarbejdsaftale med Van Hool gør desuden, at vi påtager os det fulde service- og reklamlations-ansvar på Van Hool-produkterne inklusiv chassis og karosseri. Det giver kunderne maksimal uptime og tryghed.

Abildskou har valgt at specificere sin og Danmarks første Scania Van Hool Altano TDX21 i en tre-stjernet konfiguration med plads til i alt 67 passagerer, heraf eventuelt én kørestolsbruger placeret ved siden af chaufføren i stedet for en dobbeltstol. Bagagekapaciteten er oppe på 14,5 kubikmeter, og bussen får stort set alt tilgængeligt luksusudstyr fra Van Hools omfattende udstyrsliste, herunder specialbyggede skabe, skuffer og USB-lader ved alle pladser samt aircondition og toilet.

Som en ekstra detalje indrettes der plads til tre cykler inde i bussen. Indretningen med siddepladser på hele det øverste dæk giver endvidere en ekstra god panoramaudsigt for passagerne.



På Abildskou's nye Scania Van Hool Altano luksusbus er førerpladsen placeret på nederste dæk, hvor der også er plads til en kørestolsbruger samt fire passagerer, ud over de 63 passagerer, der er plads til på det øverste dæk.

Fakta om Scania Van Hool Altano TDX21:

14,6 meter luksusbus med plads til 67 passagerer (63+2+2)

Karosseri: Van Hool Altano TDX21 højddækker med passagerstole i hele bussens længde og førerpladsen placeret separat på nederste dæk.

Chassis: 3-akslet Scania K450 EB 6x2*4 med styrbar bogieaksel

Motor: Scania DC13, 13-liters 6-cyl. række motor på 450 hk, Euro 6

Drivline: 12-trins Scania GRSO895R gearkasse med overgear og integreret Retarder samt fuldautomatisk Opticruise gearskiftesystem.

Fakta om Abildskou A/S:

Abildskou A/S blev etableret i 1960 som Abildskous Rutebiler med rutekørsel i Aarhus-området.

Linie 888 kom til i 1983 og har siden udviklet sig til en vigtig del af persontrafikken mellem Jylland og Sjælland.

Abildskou A/S etablerede i 2001 fast rutetrafik mellem Aarhus og henholdsvis Hamborg og Berlin.

Abildskou A/S råder over 22 moderne langtursbusser



MAN Truck & Bus:

- Det er dejligt at få prisen

- Hos MAN er vi stolte over at have vundet Bus of the Year 2015. Det var et meget skrappt felt af konkurrenter, som vores bus var oppe imod, og derfor er titlen jo ekstra dejlig og et tegn på den kvalitet, som vores CNG busser har, siger Claus Lindholm, der er markedskommunikationschef hos MAN MAN Truck & Bus Danmark A/S, til transportnyhederne.dk

- MAN har i årevis arbejdet med CNG busser og er - måske - den producent, som har allerstørst erfaring med gasteknikken. Derfor er det også dejligt at få denne anderkendelse, siger han videre.

Claus Lindholm peger på, at der i Danmark i år er stor opmærksomhed for busser med naturgasdrift.

- Kommuner landet over har sat sig selv strenge mål for CO₂ og ved, at naturgasdrift er en af vejene til at formindske CO₂ udslippet. Derfor ser vi nu langt større interesse for at bruge CNG busser rundt omkring i landet, og der arbejdes samtidig på højtryk for at forbedre infrastrukturen omkring tankanlæg og fyldestationer, fremhæver Claus Lindholm og fortsætter:

- Vi tror, at salget af CNG busser - ligesom i vores nabolande Sverige og Norge - vil udgøre en langt større andel fremover. I den sammenhæng er det naturligvis et stort plus, at det ikke kun er os selv, som kan fortælle, at vi har verdens bedste CNG busser, men at dette også er konklusionen blandt en række kompetente journalister og jury-medlemmer.

Claus Lindholm peger på, at der ved bussalg til kommuner, som altid foregår via licitation, naturligvis ikke er nogen garanti for, at man køber MANs CNG busser.

- Men alt andet lige bør det da være interessant for kommunerne og regionerne at kigge nærmere på den bus, som er valgt til Bus of the Year.

By møder land

Pris møder performance

Mercedes-Benz Intouro

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



Mercedes-Benz

Salgskonsulent
Johnnie Espersen
Tlf.: +45 56 37 00 20

Salgskonsulent
Carsten Ø. Nielsen
Tlf.: +45 56 37 00 35

Salgskonsulent
Poul Nielsen
Tlf.: +45 56 37 00 42

Salgskonsulent
Claus Korsgaard
Tlf.: +45 56 37 00 63

MAN har fået en ordre på 815 busser

DB Regio Bus og MAN Truck & Bus har indgået en rammeaftale om levering af op til 815 busser til nærtrafik og regionalkørsel. Aftalen betyder, at Tysklands største udbyder af bustrafik i 2015 og 2016 vil bestille op til 435 bybusser og rutebusser til en pris på cirka 100 millioner euro - cirka 745 millioner kroner. For årene 2017 og 2018 har DB Regio Bus en option på yderligere 380 busser til en samlet værdi af cirka 90 millioner euro - cirka 670 millioner kroner

Rammeaftalen omfatter i første række bybusser og rutebusser af typen MAN Lion's City, MAN Lion's City Ü samt MAN Lion's City G/ GÜ i forskellige længder og handicapvenlige lavgulvsudførelser.

Alle busserne udstyres med kraftige, brændstoføkonomiske Euro 6-motorer. Desuden har busserne en topografiafhængig styring af automatgearet, hvilket sikrer yderligere reduktion af brændstofforbruget og emissionerne. Under kørslen vælges automatisk det mest effektive skifteprogram, afhængigt af vejens hældning op og ned ad bakke.



- Denne aftale bekræfter, at vores busser og vores service fuldt ud opfylder kundernes store forventninger om driftssikkerhed og økonomi, siger Heinz-Jürgen Löw, direktør for Sales & Marketing, MAN Truck & Bus.

- Vi glæder os til at fortsætte det mangeårige partnerskab med Tysklands største busoperatør, DB Regio Bus, siger han videre.

Forretningsforholdet mellem MAN Truck & Bus og Deutsche Bahn har eksisteret i flere årtier. I hele Tyskland kører der aktuelt cirka 2.000 busser af mærkerne MAN og NEOPLAN hos Deutsche Bahn-koncernen.

DB Regio Bus udfører buskørsel for Deutsche Bahn i rutetrafik og bybustrafik i store byer. Det omfatter et netværk af 22 busselskaber og over 70 medejerskaber i trafikelskaber i Tyskland. DB Regio Bus er dermed den største busoperatør i Tyskland.

Der kom flere busser på gaden i august

Bestanden af busser steg i løbet af august fra 8.695 i begyndelsen af måneden til 8.734 ved månedens udgang

Det er en fremgang på 39 - eller 0,4 procent. Set i forhold til august sidste år er der tale om en tilbagegang på 1,2 procent. Ved udgangen af august 2013 var bestanden af busser på 8.839.



Volvo lancerer ny elhybridbus

På den internationale bus- og lastbilsmesse IAA, som åbnede i Hannover sidst i september, lancerede Volvo officielt den nye Volvo 7900 Electric Hybrid. Elhybridbussen, der er støjfri, renere og bruger betydeligt mindre brændstof, repræsenterer en ny generation af løsninger for offentlig transport. Volvo har allerede underskrevet aftaler med flere europæiske byer om de første leverancer

Med lanceringen af Volvo 7900 Electric Hybrid tager Volvo Busser næste skridt inden for elektrificering. Den nye plug-in-teknologi mindsker brændstofforbruget og CO₂-udledningen med op til 75 procent sammenlignet med en almindelig dieselbus. Det samlede energiforbrug reduceres med 60 procent.

- Jeg er meget stolt over at lancere dette banebrydende bussystem. Elhybridbusser og fuldelektriske busser er fremtidens løsning for offentlig transport i byerne. De vil gøre det muligt for os at reducere energiforbrug, luftforurening, klimapåvirkning og støj, hvilket er nogle af de største udfordringer for storbyer verden over, siger Håkan Agnevall, direktør for Volvo Busser.

Støj er et voksende problem i mange byer. Støjniveauet ved Volvos nye elhybridbus kan sammenlignes med et normalt samtaleniveau. Volvo 7900 Electric Hybrid kører på el ca. 70 procent af ruten - støj- og udstødningsfrit.

Volvo Busser peger på, at den nye elhybrid-bus giver større fleksibilitet. Den kan køre som elektrisk bus i udvalgte



Mercedes-Benz Sprinter City 65

Årgang 2009 / 25 pass. / EURO 4



2 stk. på lager – ring for pris!



Iveco 70C Compa T

Design din egen Iveco Compa T 70C17.

Plads op til 28 pass.
Toilet, køkken og komfortabel indretning.
Kontakt Bus Center Vest A/S for pris.

Sikkerhedsseler

Vi monterer seler / stole samt sørger for godkendelse og syn af institutions- og skolebusser.

For yderligere information kontakt Jens Lind-Petersen på tlf. 40 97 95 21.

Bedre busser sælges

www.buscentervest.dk

Turistbusser

| | |
|-----------------------------|--|
| 14 Volvo B11R 9900HD 4-stj. | 52+1+1, 460 HK, I-shift, Euro 6. |
| 14 Volvo B11R 9700HD 4-stj. | 54+1+1, 460 HK, I-shift, Euro 6. |
| 12 Volvo B13R 9700HD | 59+1+1, 460 HK, I-shift, km 140.000, Euro 5. |
| 07 Volvo B12B 9700HD | 55+1+1, km 440.000, Euro 4. |
| 01 Volvo B12 600 | 49+1+1, pæn og velkørende. |
| 94 Neoplan N122 DD | 68+1+1, motor renoveret, i god stand. |

Rute- og bybusser

| | |
|----------------------|---|
| 14 Volvo B8R 8900 | 57+1, 13 meter, 380 HK, I-shift, Euro 6. |
| 14 Volvo B8R URBIS | 47+24, ny standard for økonomisk rutebus. |
| 05 Volvo B12M 8700 | 52+35, 13,7 meter lavbaggerron, km 765.000. |
| 04 Volvo B12M 8500 | 48+57, 13,7 meter lavbaggerron, partikelfilter. |
| 98 Volvo B10BLE 8500 | 33+35, 12 meter, laventre. |

Øvrige

| | |
|-------------------------|--|
| 14 MB 516CDI | 19+1, udv. DK lift, Martech-gulv, elskydedør, chauffør AC. |
| 14 MB 316CDI | 11+1+1, udv. DK lift, Martech-gulv, elskydedør, chauffør AC. |
| 14 Iveco Compa T Luksus | 23+1+1, toilet, køkken, AC, Euro 6. |
| 14 Iveco skolebus | 27+1+1, gedigen og praktisk design, Euro 6. |
| 14 Iveco Compa T | 27+1+1, fleksibel allround-bus, Euro 6. |
| 09 MB Sprinter City 65 | 12+13, rigtig god stand, km 203.000, Euro 4. |
| 09 MB Sprinter City 65 | 12+13, rigtig god stand, km 215.000, Euro 4. |

Forbehold for mellemsalg og trykfejl. Eventuelle priser skal tillægges moms.



Kontakt

Jens Lind-Petersen
☎ 40 97 95 21

John Greisen
☎ 24 49 48 49

Bruno Hansen
☎ 40 51 65 53



Kontakt Bus Center Vest på tlf. +45 40 51 65 53 eller tlf. +45 75 51 72 00.



områder og fungere som hybrid på en anden strækning af ruten. Opladning ved buslinjens endestationer tager bare seks minutter. Volvo 7900 Electric Hybrid bygger på samme gennemprøvede teknologi som Volvo 7900 Hybrid, der sikrer høj driftssikkerhed.

Flere europæiske byer har udvist stor interesse for Volvos elhybridbusser. Hamborg, Luxembourg og Stockholm vil indføre det nye bussystem i 2014 og 2015. Volvo planlægger at påbegynde serieproduktion i begyndelsen af 2016.

Tre af Volvos elhybridbusser har gennemført prøve-kørsler i Göteborg i løbet af det sidste år, hvor reduktionen i energiforbrug og udledning er blevet verificeret.

Fra og med dette efterår og to år frem vil otte af Volvos elhybridbusser være i drift i det centrale Stockholm som en del af ZeEUS, et EU-projekt, der gennemføres i seks europæiske lande.

Fakta om Volvos elhybridbus

Bussen er udstyret med en elmotor, der drives af lithiumbatterier. Bussen har desuden en mindre dieselmotor.

Bussen oplades hurtigt ved ladestationer via en tagmonteret strømforbindelse. Genopladning ved en af buslinjens endestationer tager ca. seks minutter.

Bussen kan køre ca. syv km udelukkende på el, støjfrit og helt uden udstødning.

Kan standse ved indendørs stoppesteder.

75 procent brændstofbesparelse

60 procent energireduktion

75 procent reduktion af CO2

Længde: 12 m

Højde: 3280 mm

Bredde: 2550 mm

Antal passagerer: 95

Antal siddepladser, maks. 32+1 (oplagssæde)

Elektrisk motor: Volvo I-SAM; effekt: 150 kW; drejningsmoment: maks. (Nm) 1200

Gearkasse: Volvo I-Shift

Lithiumbatteri: 600 V, 19 kWh

Buschauffører i Esbjerg blev udsat for chikane og stenkast

Lørdag i den første weekend i september blev en buschauffør i Esbjerg chikaneret. Søndag aften i samme weekend blev der kastet sten mod en bybus i Kvaglund-området i Esbjerg

Syd- og Sønderjyllands Politi har i den forbindelse undersøgt, hvad der har været anmeldt af tidligere hændelser i området. Desuden har politiet taget initiativ til at forebygge, at episoderne udvikler sig samt opklare det, der allerede er sket. En patrulje var for nylig udsat for stenkast fra en gruppe unge i området. Men ellers har der stort set ingen anmeldelser været.

Der er det seneste hele år registreret to hændelser i Kvaglund og i området ved Stengårdsvej. En om en sag hvor tre drenge forsøgte at køre på samme billet og en 17. maj i år. Her blev en ukendt genstand kastet mod bagruden af en bus. Ruden fik revner. Chaufføren mente, at en gruppe teenagere kunne stå bag, men kunne ikke give noget signalment af dem. Det blev aftalt med chaufføren, at hun ville ringe, hvis hun så gruppen igen.

Det er ifølge politiet den eneste hændelse af den karakter, der er registreret, indtil den nævnte chikane mod chaufføren. Den hændelse hørte politiet om mandag morgen efter weekenden, da chaufførerne havde besluttet at nedlægge arbejdet.

Konstruktivt samarbejde hele vejen rundt

Forebyggelsesafdelingen ved lokalpolitiet i Esbjerg kontaktede driftslederen på Arriva og bad om et hurtigt møde. Desuden blev der taget kontakt til lederen af Esbjerg kommunes SSP, Steen Bach. Mødet mellem SSP, Arriva og politiet blev afholdt samme dag. Her deltog også repræsentanter for Sydtrafik og medarbejderrepræsentanter.

- Det var et konstruktivt møde, hvor vi fik aftalt en række tiltag, siger politiinspektør Lars Bræmhøj fra Syd- og Sønderjyllands Politi.

Det er blandt andet aftalt, at busselskabet straks anmelder, hvad der må være af strafbare episoder. Samtidig vil Arriva føre log over, hvad der sker. Nærpolitiet og medarbejdere fra SSP har omlagt deres vagter og vil det næste stykke tid være ekstra meget tilstede i området og foretage forskellige konkrete tiltag i forhold til de unge. Både med henblik på forebyggelse og med henblik på at få opklaret, hvem af de unge, der måtte være i den sandsynligvis lille gruppe af teenagere, det handler om. Politiets patruljetjeneste har desuden optrappet patruljeringen i området.

Medieomtale kan øge antallet af episoder

- Vi har også gjort medarbejderne og busselskabet opmærksomme på, at den meget omfattende medieomtale af sagen meget vel kunne betyde, at der kommer flere episoder, siger Lars Bræmhøj og fortsætter:

- Medieopmærksomheden er en del af brændstoffet for de her grupper af teenagere. Deres selvfølelse og lyst til at få endnu mere opmærksomhed vokser simpelthen. Det er et velkendt fænomen og en erfaring, man også har gjort sig andre steder.

Lars Bræmhøj fremhæver, at der er fuldstændig enighed mellem Arriva, Sydtrafik, Esbjerg kommune og politiet om, at parterne skal gøre, hvad de kan for at få stoppet nogle få personers optræden af denne her karakter.

- Men samtidig skal vi passe på ikke at blæse det op til, at en hel bydel er i oprør. Tvært imod er det vores oplevelse, at stort set alle i området ønsker fred og ro, siger Lars Bræmhøj.



(Foto: VDO)

Køre- og hviletidsreglerne skal revideres

Organisationen Danske Busvognmænd indgår i et samarbejde med de øvrige transportorganisationer om et fælles indspark i debatten om køre- og hviletidsreglerne, der står over for en revision. Danske Busvognmænd peger på, at der efter organisationens opfattelse er hårdt brug for enklere regler og bødestrafte, der står mål med forseelsens alvor

Danske Busvognmænd fremfører, at køre- og hviletidsreglerne og den måde, de fortolkes og håndhæves på, er meget komplicerede. Det har efter organisationens opfattelse alt for ofte ført til urimelige situationer, meget høje bødestrafte og frakendelser af chaufførernes førerkort for bagatelagte forseelser - ikke mindst i forhold til brugen af kontrolapparatet (fartskriver/tachograf).

Justitsministeriet, Rigsadvokaten og Rigspolitiet er i fællesskab nået frem til, at de danske fortolkninger af EU's regelsæt på køre- og hviletidsområdet (herunder kontrolapparatforordningen) skal revideres og forenkles, og har inviteret transportbranchen og 3F til en dialog om, hvad der skal gøres bedre, og hvordan det kan ske.

Dermed er der åbnet for en rigtig god mulighed for at få løst op for nogle af de problemer og frustrationer, der er indenfor området. Danske Busvognmænd indgår derfor i et samarbejde med organisationerne ITD, DTL, DI Transport, Danske Speditører og Dansk Erhverv om at lave et fælles indspark til Justitsministeriets arbejde på området.

Noget af det der vil blive kigget på er:

Objektivt strafansvar. Virksomheden skal f.eks. ikke idømmes bøder i situationer, hvor virksomheden har tydelige procedurer og instrukser om overholdelse af køre- og hviletidsreglerne, som så ikke følges af chaufføren.

Proportionalitet. Hverken chauffør eller vognmand skal have høje bødestrafte eller frakendelser, der ikke står mål med forseelsens alvor.

Præcisering i forhold til undtagelsesreglerne, blandt andet i relation til rutekørsel under 50 km.

Danske Busvognmænd deltog onsdag 24. september i et møde hos Justitsministeriet, hvor nogle af de tanker, embedsmændene havde gjort sig på området blev luftet.

Organisationerne arbejder på, at lave et samlet indspark fra branchen.

Chauffører vil se mere handling fra Trafikstyrelsen

230 chauffører fra hele landet var i weekenden samlet til den årlige 3F chaufførkonference i Aalborg. Deltagerne på kongressen udtrykte frustration over uklare regler, myndighedernes kontrol og nogle arbejdsgiveres åbenlyse manipulation med love og regler

Chaufførerne fremhævede også, at der efter deres opfattelse er et åbenlyst misforhold mellem de bøder, der udstedes af politiet, og den måde Trafikstyrelsen administrerer lovene om godskørsel og personbefordring.

Trafikinspektører

Chaufførerne kræver at reglerne skærpes og præciseres, samt at Trafikstyrelsen får klar besked på at gribe ind med sanktioner over for vognmænd, speditører og offentlige udbydere, der bryder reglerne.

“Vi kræver endvidere, at der ansættes et korps af “trafikinspektører”, som kontrollerer at reglerne overholdes, som for eksempel at vognmænd, der kører med bevægelseshæmmede, også har sørget for at deres chauffører har den fornødne uddannelse og certifikater til at udføre kørslen, ligesom det også vil være kærkomment med skærpet kontrol af reglerne for cabotagekørsel. Ligegyldighed skal ophøre. Trafikinspektørerne skal kunne dreje nøglen på virksomheder der ikke overholder reglerne, uanset om der transporteres dyr, mennesker, farlig gods, eller andet”, lyder det fra chaufførerne på kongressen i Aalborg.

Falske vognmænd

“Det er lige meget, om det er den største lastbil, en vare- eller personvogn under 3500 kg. De samme regler skal følges, og chaufførerne skal have overenskomst-mæssig løn, lovpligtige feriepenge, samt sikrede rettigheder som pension, barsel osv., der i dag ofte betyder et tillæg til den enkelte chauffør på 30-40 procent i forhold til grundlønnen. Hverken speditører eller politikere skal kunne spekulere i at tvinge en chauffør til at blive vognmand for at spare feriepenge, pension og uddannelse. Trafikinspektørerne skal sikre at “falske” vognmænd ikke stilles dårligere end en chauffør.

Politikere og organisationsfolk har udvist gode evner, til at stille op og snakke om gode viljer til at bringe orden i transportforholdene, men vi ser dagligt de horrible historier på landevejen og i mediebilledet - de reelle initiativer efterlyses dog, derfor kræver Chaufførkonferencen 2014 at politikere og myndigheder nu sætter handling bag deres fine ord”.



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!

Sønderborg Kommune skifter til gasbusser i 2017

Sønderborg Kommunes byråd har besluttet, at alle busser fra og med kontraktskiftet i 2017 skal erstattes af gasbusser. Det sker som led i kommunens målsætning om at være CO2-neutral i 2029. Samtidig flyttes bussernes holdeplads fra midtbyen til et område sydøst for Ragebøl

Beslutningen om, at al kommunalt betalt, kollektiv busstrafik i Sønderborg Kommune fremover skal køre på gas, betegnes som skelsættende. I Fredericia kører bybusserne i dag på gas, men Sønderborg er den første kommune i Sydtrafiks område, hvor samtlige ca. 35 busser skal udskiftes med gasbusser.

På vej mod CO2-neutralitet

Gasbusser har en væsentligt mindre miljøpåvirkning end dieselbusser. Den miljømæssige besparelse vurderes at være på ca. 80 procent mindre CO2-udledning ved brug af biogas. Politikerne har desuden valgt, at busserne skal køre på det mere miljøvenlige biogas fremfor naturgas, fordi der også her er store miljømæssige besparelser at hente.

- Sønderborg Kommune har en målsætning om at være CO2-neutral i 2029, og denne beslutning er et vigtigt skridt på vejen mod det mål. Transportområdet er et af de områder, hvor vi har en stor miljøpåvirkning, så det er vigtigt at sætte ind, hvor det virkelig gør en forskel, også selvom det koster, siger Frode Sørensen, der er formand for Teknik og Miljøudvalget i Sønderborg Kommune.

Flere kommuner overvejer alternative brændstofdilder

Også hos Sydtrafik er man glade for politikernes beslutning om at skifte de nuværende busser ud med mere miljøvenlige udgaver.

- Bæredygtighed er et af Sydtrafiks fokusområder, og vi har et strategisk mål i vores trafikplan om at reducere den påvirkning, vi har på miljøet inden for de næste fire år. Der passer Sønderborg Kommunes beslutning rigtig godt ind, og vi mærker generelt, at flere og flere kommuner viser begyndende åbenhed over for alternativer til diesel, så det er bestemt positivt, siger administrerende direktør i Sydtrafik Lars Berg.



Sønderborg Kommune og Sydtrafik vil i den kommende tid arbejde tæt sammen om at få udbudt en ny type kontrakt til vognmændene, herunder at få etableret et nyt gasanlæg på det nye område sydøst for Ragebøl, der skal stå klar til 2017.

Merudgiften ved at skifte til gasbusser vurderes at ligge på omkring 3 millioner kroner årligt.

Sønderborg Kommune vil have gasbusser. Og efterhånden er der flere leverandører af vælge mellem. Eksempelvis MAN, der kørte hjem fra årets IAA-messe i Hannover med Bus of the Year-trofæet i bagagen.

Altinget: transport

A: KONFERENCE:

Køreplan 2050: Grøn omstilling i kommunerne

Interesserer du dig for kollektiv trafik og grøn omstilling? Så tilmeld dig vores konference, hvor du kan få indblik i kommunale overvejelser ved kollektiv trafik og debattere den grønne omstilling med både eksperter, organisationer, og embedsmænd.

Tid: Onsdag 22. oktober 2014 kl. 9:00-16:00

Sted: Borups Højskole
Frederiksholms Kanal 24
1220 København K.

Pris: 2.995 kr. ekskl. moms for abonnenter
3.995 kr. ekskl. moms for ikke-abonnenter

Tilmelding og yderligere info:
www.Altinget.dk/konference



Miljømålet er blevet skærpet

Trafikselskabet Movia besluttede i 2009, at der frem til 2020 skulle reduceres 20 procent i udledningen af CO₂ og 60 procent i NO_x og partikler. Siden er målene blevet skærpet til 29 procent CO₂-reduktion og 75 procent reduktion af NO_x og partikler

- Movia ønsker at være en virksomhed, der er ansvarlig i forhold til at beskytte miljøet og de naturlige ressourcer, der omgiver os. Derfor tager vi del i det samfundsansvar, der ligger i at passe på vores fælles miljø ved at sikre, at vi kan tilbyde et grønt alternativ, siger markedscenterchef Søren Englund.

Sammen med Københavns Kommune og Trafikstyrelsen tester Movia løbende de nyeste teknologier for at være på forkant med udviklingen på miljøområdet. I øjeblikket er der forskellige forsøg med elbusser, gasbusser og hybridbusser.

Desuden arbejder Movia sammen med Miljøministeriet på at finde en måde, der kan bringe busser, der opfylder de tidligere miljøstandarder, op på niveau med den nyeste standard. Resultaterne skal bruges som input til en mulig udrulning på hovedstadens busser for at få en lavere koncentration af NO_x og partikler i byrummet.



Konference sætter fokus på grøn omstilling

Altinget holder konference om grøn omstilling i den kollektive trafik. Det sker på en konference på Borups Højskole i København 22. oktober

På konferencen er der blandt andet fokus på Regeringens roadmap for grøn omstilling i transportsektoren. Køreplanen offentliggøres i efteråret.

Derudover er der fokus på grøn omstilling i nabolandene, økonomi, elbusser og gasbusser, klimaeffekt og om man får værdi for pengene.

Konferencen afsluttes med en paneldebat.

Interesserede kan læse mere om program og tilmelding [her](#):



Hjertestartere i turistbussen – er det en god idé?

Hjerteforeningen og brancheforeningen Danske Busvognmænd går ind for at installere hjertestartere i alle turistbusser. Men er det en god forretning for busvognmanden at investere i den ekstra sikkerhed for passagererne, og for træning af chaufførerne i et betjene hjertestarteren?

Af Mikael Hansen, journalist for transportnyhederne.dk, illustrationer: Hjertevagt.dk

Selvfølgelig er det en god idé at installere hjertestartere i turistbusser. Det kan redde liv. Og det kan være et lille brik i bestræbelsen på at forbedre Danmarks kedelige statistik for dødsfald efter hjertestop – under 10 procent genoplives efter hjertestop – for få år siden var det endda helt nede på 5 procent. Og det er ganske sikkert, at hjertestartere i det offentlige rum har været med til at forbedre statistikken. Dette er Hjerteforeningens synspunkt, som også deles af bl.a. Trygfonden, som har doneret et stort antal hjertestartere.

- Grundlæggende er Hjerteforeningens anbefaling, at der findes tilgængelige hjertestartere, der hvor mange mennesker færdes og i yderområder, hvor en ambulance har lang køretid. Det stemmer nøje overens med Sundhedsstyrelsens anbefalinger på området, siger Steen Brøndum, projektleder i Hjerteforeningen.

Passagerforhold

-Som noget relativt nyt anbefaler Hjertereforeningen også, at introducere hjertesikre zoner i transportsektoren, blandt andet med hjertestartere i luft-havne, på jernbanestationer, men også i tog og busser – turistbusser er ganske oplagte.

Godt for branchens image

Selvfølgelig er det også godt for busvognmændenes og buskørselens image, at branchen går med på et initiativ, som kan gøre buskørsel endnu sikrere og endnu mere tryk for passagererne. Virkeligheden er også, at turistbusser har forholdsvis mange ældre personer blandt passagererne – og der forekommer flere hjertestop blandt ældre end blandt yngre. Og bussen er fortsat det sikreste transportmiddel i vejtrafikken for passagererne. Oven i købet topper turistbussen sikkerheden for busser. Hjertestartere i bussen øger kun forspringet til andre vejtransportformer, og turistbussen nærmer sig jernbanens og flytrafikkens sikkerhedsniveauer. Dette er blandt andet synspunktet hos brancheforeningen Danske Busvognmænd.

- Det er grundlæggende en rigtig god idé med en hjertestarter i en turistbus, og en chauffør, der kan betjene den. Det er relevant for den aldersgruppe, der fylder mest i turistbusserne, nemlig 50+ årgangene. Det er også en styrkelse af busbranchens generelle tilbud om komfortabel og sikker transport. Vi synes ikke, at det skal være et krav, men vi anbefaler medlemmerne at installere hjertestartere i turistbusser for at skabe endnu større sikkerhed for passagererne, siger Steen Bundgaard, direktør i Danske Busvognmænd

Der er altså de bedste argumenter for at have hjertestartere i turistbusser. Hvorfor er der så ikke for længst installeret hjertestartere i alle turistbusser?

Prisen

Prisen er det første problem. En hjertestarter koster ca. 20.000 kroner incl. kursus. Dyrt eller billigt? I forhold til prisen



Nyhedsbrev – Oktober 2014

VBI Group ApS



IVECO
BUS



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

Salg Jylland/Fyn
Leif 40359308, lb@busimport.dk
Svend 40174791 sp@busimportdk

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

Salg Sjælland
Henrik 40203680, hnk@busimport.dk
Dan 40356252 dbp@busimport.dk

Udvalg af brugte Mini Busser

| | | | |
|--|---------------|---|---------------|
| 1 stk. MB Sprinter 316 cdi 3880 kg lift 2010 km 178.000 | kr. 235.000.- | 3 stk. MB Sprinter 5000 kg årgang 07 & 08 i model 511,515, 518. | |
| 1 stk. MB Sprinter 519 cdi 5000 kg ny 12+1/8 rute/ bybus | kr. 449.000.- | 3 stk. Iveco Daily årg.07/09 km 177.000 19+1 kr. lift | kr. 250.000.- |
| 1 stk. Scala mobil c35 160 kg. Trappelifte 1/2 årg. gl. ny p. kr. 58.800.- Kr. 39.900.- | | | |

Udvalg af nye MB Sprintere Euro 6

Vi bygger den lige efter dine ønsker og behov flex kørsel – taxa – vip, priserne er for standard opbyg.

| | |
|--|---------------|
| Mercedes sprinter 316 cdi 3500 kg M1. lift 8+1 euro 6 fra | kr. 385.000.- |
| Mercedes sprinter 316 cdi 3880 kg R3 lift 11+1 euro6 fra | kr. 405.000.- |
| Mercedes sprinter 516 cdi 5000 kg R3I lift 20+1 euro6 fra | kr.485.000.- |
| Mercedes sprinter 516 cdi 5300 kg Extra lang23+1 euro6 fra | kr.490.000.- |



2 stk. MB Sprintere nye Euro 6 VIP til omg. Lev. alt i udstyr. Bla. klima. Køkken, stjernehimel, busdør, forlænget 40 cm. 220 v, osv. ring for pris

Udvalg af brugte rutebusser og Bybusser

| | |
|--|-------------------------|
| 1 stk. Setra 316 ul årgang 2005 km 440.000 | kr. 500.000.- |
| 5 stk. Man 313 km ca 450.000 årgang 2002 euro 3 m. filt m. seler | fra kr. 225.000.- |
| 1 stk. Volvo 13,7 55/45. årgang 2007 | kr. 575.000.- |
| 2 stk. Mercedes Integro o 550 km ca. 950 årg. 04 m. filter m. seler | kr.350.000.- |
| 3 stk. Scania laventre årg. 2003 km. ca. 900.000 med seler | Ring for pris (billede) |
| 2 stk Scania 3 akslet årg.01 – 05 km. ca. 600.000 m. seler bla. lift wc. | Ring for pris (billede) |
| 5 stk. Renault Coman årg. 09 km 225-500.000 m. seler 14+1/5 lift | fra kr. 175.000.-. |



Udvalg af brugte turistbusser

| | |
|---|---------------------------|
| Setra 415 HDH årg.02 km. 980.000 plad. 47+1 m. g. køk. klima, wc | kr. 495.000.-(billede) |
| Setra 315 GTHD årg. 01 km. 980.000 plads 50+1 klima, wc, seler | kr. 255.000.- |
| Irisbus Arway årgang 2010 km 350.000 pladser.54+1 wc, klima, køk. | kr. 795.000.- |
| Irisbus Arway årgang 2010 km 550.000 pladser.54+1 wc, klima, køk | kr. 765.000.- |
| MAN Lions Regio årg 2010 km kun 60.000 pl 55+1+1 wc, klima,køk, | kr. 995.000.-(Billede) |
| Scania Irizar årg. 2009 km ca. 800.000 pl. 53+1 wc, klima | fra kr. 625.000.(Billede) |
| Neoplan Startliner årg. 03 km. ca. 880.000 pl 51+1 klima, køk, wc nysyn | kr. 375.000.- |
| Neoplan Skyliner årg. 05 km. ca. 1.000.000 pl. 72+1 køk.wc.klima.osv. | kr. 775.000.-(billede) |
| Neoplan Cityliner årg. 03 km.ca. 870.000 pl. 46+1 køk.klima.wc. osv. | kr. 375.000.- |
| MAN Lions Coach årg.06 køkken.klima.wc. til omg. lev. | kr. 650.000.- |



Priser på de brugte busser herover er + moms. Der tages forbehold for mellem salg samt tryk fejl

Udvalg af nye Iveco Busser

- IVECO BUS Landevejs bus af type. Crossway i 12 meters, 2 døres.
Motor: ny euro 6 tector 7, Gear: Voith automatisk, pladser 47/24
- IVECO BUS Landevejs bus af type. Crossway i 13meters , 2 døres.
Motor ny euro 6 tector 7, Gear: Voith automatisk
- IVECO BUS Landevejs bus af type. Crossway i 13meters , 2 døres.
Motor: ny euro 6 tector 7, Gear: Voith automatisk
bygget som X bus. fks. pladser 49 fremadvendt samt 4 lux klapsæder
- IVECO BUS Crossway LE Intercity 12m Type HL2. Dør komb. 1+2
Motor: Iveco Tector 7 Euro 6, Gear: Voith automatisk2
- IVECO BUS Crossway LE Intercity 13m Type HL3 Dør komb. 1+2
Motor: Iveco Tector 7 Euro 6 , Gear: Voith automatisk
- IVECO BUS Crossway LE 10,8m Type HL1 Dør komb. 1 + 2



Passagerforhold

på et par millioner eller mere for en ny bus – noget mindre for en brugt – syner 20.000 kroner måske ikke så meget. I forvejen er der meget andet ekstraudstyr i en turistbus. Vedligeholdelse og eftersyn hører også til her. Og hjertestarteren skiller sig heller ikke ud på dette punkt.

Chaufføren

Det næste problem er chaufførernes holdning. For det vil være chaufføren, der typisk skal betjene hjertestarteren i det tilfælde, at en passager får hjertestop. Langt de fleste chauffører vil formentlig være positive overfor denne ekstra opgave. Sådan vurderer redaktionen stemningen efter Magasinets Bus'

uformelle undersøgelse på Facebook blandt medlemmerne af den lukkede gruppe "Danske turistbuschauffører".

En typisk holdning er denne:

"Hjertestarter er en rigtig god ide, som man har behov for i samme grad som brandforsikringen, men ingen tvivl er uheldet ude så er hjerte lunge-redning og hjertestarter en god ide."

Uddannelsen

Det tredje problem er hjertestarterkurser for buschaufførerne og den årlige genopfriskning. Sundhedsstyrelsen anbefaler, at der altid er én eller flere personer, som er uddannet til at betjene en hjertestarter. Dette forøger effekten af en opstillet hjertestarter ganske betydeligt. I turistbussen kan det kun være chaufføren. Men kurserne koster også penge. De fleste udbydere af hjertestartere vil helst sælge "hele pakken": apparatet, vedligehold og kurser.

Sund skepsis

Men er det virkelig pengene og umagen værd at installere hjertestar-

Ikke alle kan reddes

Den danske statistik siger, at kun 10 procent af personer med uventet hjertestop bliver genoplivet. Hensigten med en større udbredelsen af hjertestartere er at øge andelen af genoplivede.

- I Stavanger i Norge er man nået op på at genoplive 25 procent ved hjælp af en ganske stor indsats, siger Sten Brøndum, projektleder i Hjerteforeningen.

- Det er en vigtig pointe, at det aldrig vil være muligt at genoplive alle. Det betyder også, at f.eks. turistbuschauffører, som oplever en mislykket genoplivning af en passager med hjertestop, aldrig kan blive gjort ansvarlig for et sådant dødsfald - hverken juridisk eller moralsk. Og det er vigtigt at give psykologisk støtte til en sådan chauffør.



Hjertestarteren kan selv

En hjertestarter kaldes også en automatisk ekstern defibrillator (AED) eller en lægmands-defibrillator. Hjertestarteren har et indbygget vejledningprogram, som med en lydinstruktion fortæller, hvordan apparatet skal bruges.

Hjertestarteren kan i princippet ikke fejlbetjenes, fordi apparatet først analyserer hjertemønsteret hos patienten, og hjertestarteren giver kun stød i de tilfælde, hvor en elektrisk stød muligvis kan sætte hjertet i gang igen. Hvis patienten er faldet om eller er blevet bevidstløs af andre årsager, standser apparatet selv processen.

Passagerforhold



tere i turistbusser? Vil de mange hjertestartere overhovedet blive brugt? Og værre endnu: Vil hjertestarterne være udtryk for en falsk sikkerhed - et smart reklametrick fra busbranchens side?

Nogle ser hjertestarterne på samme måde som en forsikring. Hvis der sker noget, er midlerne til rådighed til at gøre den rette indsats. Andre er mere skeptiske. For risikoen er, at hjertestarteren hænger i bussen til pynt.

En chauffør skriver på Facebook: "Vi mangler statistik på området. Næsten alle turistbusser kører med mennesker som risikerer hjertestop (selv børn kan få hjertestop), men hvis en hjertestarter skal kunne retfærdiggøres/ dvs udgiften på 20000 forsvares, skal den vel redde mindst 1 liv i bussens levetid. Har der Været brug for hjertestarteren i en af de busser der kører rundt med hjertestarter de sidste 5 år?"

En anden chauffør svarer: "Det burde jo være interessant for forsikringselskaberne, det er jo dem der skal udbetale livsforsikringen (hvis der er nogen), så de burde jo kunne yde et seriøst tilskud til hjertestartere - Hvad der er sparet er jo tjent!!"

Ejer af Willemoes Busser, Lene Kastrup Poulsen, ser chaufførernes uddannelse i førstehjælp som det vigtigste, og indtil videre har hun fravalgt hjertestartere i sine busser.

- Jeg er ellers en varm fortaler for hjertestartere, og jeg har været med til at samle ind til en hjertestarter i Assens, men jeg er ikke sikker på at de er relevante i busserne.

Passagerforhold

- Jeg lægger mere vægt på at chaufførerne skal være helt opdaterede i førstehjælp. Man skal tænke på, hvornår man egentlig har brug for hjertestarteren. Hvis der sker noget med en passager, skal man først have personen ud af bussen og skal alarmere læge og ambulance. Så skal man mærke efter puls og åndedræt, og så kan det være relevant at starte på hjertemassage. Først derefter kan hjertestarteren eventuelt tages i brug. Og en hjertestarter er ingen garanti for at redde liv. Det synes jeg er vigtigt at fastslå.

- I de 70 år, hvor vi har drevet virksomhed, har vi ikke haft brug for en hjertestarter, så indtil videre har vi valgt ikke at have det. Og jeg har aldrig haft forespørgsler fra kunder om hjertestartere i busserne, slutter Lene Kastrup Poulsen, Willemoes Busser.

Hjertestarteren er en lille brik i et stort spil

Direktør Claus Andersen fra Ans Bussen ser hjertestartere i turistbusserne som en investering i tryghed:

- Det er en satsning på dels den maksimale sikkerhed og tryghed for vore gæster, og det er hele virksomheden og medarbejdergruppen engageret i bl.a. via et stort efteruddannelsesprogram, hvor hjerte-lunge redning også indgår. Jeg synes pengene er et rigtig dårligt argument i denne forbindelse. Alt koster penge, kvalitet koster penge, og her er hjertestarteren kun en lille brik, som i sig selv ikke er specielt kostbar, men det er til gengæld en meget synlig brik, siger Claus Andersen.

Og Strøby Turist har fået hjertestartere i alle køretøjer.

- Jeg er nok lidt af en sikkerhedsfreak, og jeg ser hjertestartere som en vigtig del af at tilbyde et kvalitetsprodukt. Vi har mange pensionister blandt vore gæster, og de hører til i risikogruppen. Vi har haft en pæn succes med det allerede nu, siger busvognmand Claus Nielsen, Strøby Turist.

- Jeg håber selvfølgelig, at der aldrig bliver brug for hjertestarterne.

Alle chauffører i Strøby Turist har været på kursus i hjerte-lunge redning, og kurset gentages hvert år. Magasinet Bus spørger Claus Nielsen, hvordan han vil holde engagementet oppe, når alle hjertestartere har hængt pænt på deres krog i tre år.

-Det er et godt spørgsmål. Jeg tror nu det løser sig selv, for gæsterne er meget opmærksomme på, at vi har hjertestartere i busserne. Det bliver selvfølgelig også hverdag, og så handler det om at fastholde chaufførernes engagement og interesse.

Hjertestarter – kom godt i gang

Hjerteforeningen anbefaler en hjertestarter af mærket Zoll. Den kan købes i foreningens webshop. www.hjerteforeningen.dk

Zoll-hjertestarter kan også købes hos www.hjertevagt.dk

Falck sælger hjertestartere i forbindelse med abonnementet for busvognmænd.

Hjerteforeningen og Trygfonden har begge udviklet apps til mobiltelefoner med vejledning og introduktion i hjertelungeredning.

Se også Trygfondens Danmarkskort over hjertestartere i det offentlige rum. www.hjertestarter.dk

Holbæk Kommune har fået styr på handicapkørslen

Den 12. september overtog en række vognmænd handicapkørslen i Holbæk Kommune. Det skete en måneds tid efter, at HB Bus havde overtaget kørslen med store problemer til følge - så store, at Holbæk Kommune valgte af fyre busselskabet med kort varsel

Fjorten dage efter de nye vognmænd har overtaget handicapkørslen i Holbæk Kommune går det meget bedre med kørslen af kommunens handicappede. Det skriver TV2 Øst.

Det var især mange klager fra forældre til handicappede børn, der gjorde udslaget. Klagerne gik på, at børn og forældre ventede forgæves på bussen fra HB Bus, at børnene blev sat af forkerte steder, og at man slet ikke kunne komme igennem hos selskabet på telefon.

- Jeg er glad for at kommunen tog sig sammen og gjorde noget ved det, fortæller Belinda Wetendorff, mor til en handicappet dreng.

- Man er stadigvæk bange for, at han ikke kommer hjem til tiden og er blevet glemt et sted, og når klokken nærmer sig 17, hvor han plejer at komme hjem, så begynder jeg at trippe - også selvom jeg ved, at jeg kan regne med dem, der kører nu. Det har sat sine spor, fortæller hun til TV2Øst.



Du kan hente tidligere numre af Magasinet Bus her!

Ny strategi skal øge sikkerheden for børn i biler og busser

Med en ny strategi med 10 punkter vil transportministeren styrke kampen mod ulovligt og forkert monteret sikkerhedsudstyr i biler og busser, der kører med børn

Trafiksikkerheden skal altid være i højsædet, særligt når man kører med børn i biler og busser. Det er essensen af en ny strategi med 10 punkter, som varsler en skærpet indsats mod ulovligt sikkerhedsudstyr og ulovlig montering af sikkerhedsudstyr til børn i biler og busser.



- Sikkerhed i trafikken er alt-afgørende. Og når vi kører med børn, har vi pligt til at være ekstra påpasselige. Vi får nu en tydelig strategi, som skal bekæmpe sikkerhedsproblemerne for børn i biler og busser, og det er rigtig vigtigt, siger transportminister Magnus Heunicke (S).

Trafikstyrelsen har som tilsynsmyndigheden blandt andet foretaget en stikprøvekontrol af busser med eftermonterede sikkerhedsseler. På den baggrund har styrelsen konstateret et behov for en skærpet indsats på området. Efter grundig dialog i ministeriet har Trafikstyrelsen udarbejdet en strategi med 10 punkter, der skal højne trafiksikkerheden.

Med strategien følger blandt andet et øget fokus på markedsovervågning, så det bliver sværere at sælge ulovligt sikkerhedsudstyr i Danmark. Samtidig skal en kampagne målrettet institutioner og skoler gøre det helt klart, hvilke krav og regler, der er gældende. Reglerne bliver også

indskærpet over for synsbranchen, som er dem, der jævnligt har biler og busser til kontrol.

- Med denne strategi bliver der taget et vigtigt skridt i retning mod at få gjort op med både ulovligt sikkerhedsudstyr og sikkerhedsudstyr, der ikke er monteret lovligt. Jeg håber og tror på, at denne strategi kan være med til at gøre de danske veje endnu mere sikre, for det er der brug for, siger transportminister Magnus Heunicke.

Interesserede kan læse handlingsplanen **her**:

Interesserede kan læse et notat om handlingsplanen **her**:

De 10 punkter, som Trafikstyrelsen gennemfører med sin nye strategi er:

1. Indskærpelse over for synsbranchen, at der er et behov for øget fokus på kontrol af sikkerhedsudstyr til børn samt under hvilke omstændigheder eftermonterede sikkerhedsseler kan godkendes. Der bliver i den forbindelse foretaget en revision af "Vejledning om syn af køretøjer", så der ikke bør kunne opstå tvivl om kravene til godkendt sikkerhedsudstyr.
2. Systematisk stikprøvekontrol af sikkerhedsudstyr i minibusser.
3. Ekstraordinær indkaldelse til syn af de busser, som ikke har meldt tilbage på synsvirksomhedernes tidligere anmodning om kontrol af, om selerne er fastgjort lovligt.
4. Øget forbrugerinformation om regler, mærkning og anvendelse af sikkerhedsudstyr til børn, herunder kampagne til private institutioner og skoler.
5. Forbrugerinformation om de særlige forhold, som gør sig gældende ved ombygning af busser til transport til børn. Informationen skal rette sig imod bl.a. institutioner.
6. Skærpet markedsovervågning af sikkerhedsudstyr til børn (flere jævnlige stikprøvekontroller, offentliggørelse og systematisk opfølgning på eventuelle tilbagekaldelser, offentliggørelse af ulovlige produkter på styrelsens hjemmeside), og der bliver udarbejdet en skriftlig redegørelse om, hvordan Trafikstyrelsen agerer på dette område.
7. Samarbejde med SKAT om at busser, der er indregistreret første gang efter den 1. oktober 1999, og som alene er godkendt til rutekørsel, fremover skal indkaldes til syn ved omregistrering til andre formål, f.eks. kørsel af børn i institutioner.
8. Systematisk vurdering af, om de anerkendte prøvningslaboratorier fortsat har den nødvendige ekspertise til at kunne foretage en kvalificeret vurdering af fastgørelse af eftermonterede sikkerhedsseler, herunder plan for løbende opfølgning.
9. Vurdering af, om de internationale tekniske krav til sikkerhedsudstyr til børn er gode nok og virker efter hensigten, eller om der bør arbejdes på at ændre dem.
10. Redegørelse til Transportudvalget om status på og effekt af handlingsplanens tiltag.

Svensk by har fået verdens første fuld-skala testbane og -by

Den svenske by Borås på vejen mellem Göteborg og Jönköping har fået en testbane med by, vej og motorvej, hvor forskere, trafikeksperter og bilproducenter kan teste deres teorier og materiel

Testanlægget - AstaZero - Active Safety Test Area og Zero for den svenske rigsdags mål om nul døde og svært tilskadekomne i Sverige - er verdens første testmiljø i fuldskala for fremtidens trafiksikkerhed.

På anlægget, der har kostet omkring 500 millioner svenske kroner, får producenter af biler, busser og lastbiler, forskningsinstitutter, universiteter og højskoler fra hele verden muligheder for at arbejde sig frem mod nye løsninger for øget trafiksikkerhed.

Mange ulykker kan forhindres, hvis flere biler er udstyret med aktive sikkerhedssystemer - eksempelvis sensorer, avanceret elektronik, der overtager chaufførens rolle i farlige situationer og på splitsekunder tager den rette beslutning som gør, at bilen kan bremse, undvige og dermed undgå en frontal kollision. Selvkørende biler er en anden udviklingsmulighed, der hører fremtiden til.

Baggrunden for at etablere testanlægget i fuld skala i Borås er blandt andet, at der på verdensplan ifølge FN dør omkring 1,2 millioner mennesker hvert år i trafikulykker, mens mellem 20 og 30 millioner bliver kvæstede. Omkostningerne til at lappe de tilskadekomne sammen igen på sygehusene er ganske høje.



Lidt uden for den svenske by, Borås, er der anlagt et stort testcenter med store og små veje og bymæssig bebyggelse. Testcentret er åbent for bilproducenter, forskere og trafiksikkerhedsfolk.

- Biler, der agerer på egen hånd i farlige situationer kan lyde som science fiction, men meget af teknikken findes allerede i dag og udviklingen går uhørt hurtigt, siger Pether Wallin, der er administrerende direktør for AstaZero.

- Det er jo faktisk mennesker, der forvolder ulykkerne, ikke regn eller tåge. Kan vi eliminere den menneskelige faktor, kan vi også eliminere antallet af ulykker, siger han videre.

Et anlæg med gader og veje

På anlægget ved Borås er det muligt at kunne teste ny teknik i alle trafiksituationer - fra motorvej til bymiljø med udbyggede kvarterer. Hele anlægget er derudover koblet på internettet, for i fremtiden vil bilerne på vejene også have forbindelse til nettet. Bilerne får mulighed for at kommunikere med hinanden - eksempelvis for at advare bagvedkørende biler for glatte vej.

- AstaZero kan også benyttes af forskere og trafik eksperter, som vil øge sikkerheden for fodgængere, cyklister og andre ubeskyttede trafikanter, siger Pether Wallin.

AstaZero-anlægget er placeret uden for byen Borås og ejes af SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut och Chalmers tekniska högskola.

Om anlægget

Anlægget finansieres blandt andet af AB Volvo, Volvo Cars, Autoliv, Scania, Västra Götalandsregionen, Borås Stad, FFI, Tillväxtverket og Test Site Sweden, der også er med i samarbejdet om testanlægget.

Anlægget er åben for bilproducenter, leverandører, politikere, universiteter og tekniske højskoler fra hele verden. Anlægget giver mulighed for forskning, udvikling og certificering af fremtidens trafikikkerhedssystemer.

AstaZero står for Active Safety Test Area og Zero for den svenske rigsdags mål om nul døde og svært tilskadedekomne i trafikken på de svenske veje.

Anlægget ligger Hällered lige uden for Borås og omfatter blandt andet en 5,7 kilometer lang landevej, et City Area med fire kvarterer af bygninger og gader, en Multilane Road - et vejafsnit for trafik i flere spor og en High Speed Area for højhastighedstest.

Mand på cykel væltede foran en bus

54 årig mandlig cyklist fra Odense mistede fornylig livet efter at være blevet påkørt af regionalbus

Den 54 årige kørte på sin cykel ad Nyborgvej i østlig retning, hvor han af endnu ukendt årsag pludselig væltede ud foran en regionalbus, som kørte i samme retning. Cyklisten blev ramt af bussen og slynget hen ad kørebanelen. Cyklisten blev forsøgt genoplivet af redningspersonale på stedet og efterfølgende af læger på OUH, men hans liv stod ikke til at redde. Ulykken skete onsdag 17. september.

En billet på Linie 888 kan koste ned til 50 kroner

Abildskou A/S introducerer billige grønne billetter på Linie 888, som forbinder Jylland og København. En Grøn Billet koster 50 kroner uanset om man er voksen, barn, pensionist eller studerende. Det vil sige, at alle kan komme fra for eksempel Fjerritslev i Nordjylland til Kastrup Lufthavn for på en grøn billet

Der udbydes i alt 500 billetter per uge, som fordeler sig på alle normale afgangene. Der udbydes i første omgang ikke grønne billetter på de i forvejen billige røde og blå afgangene.

Grøn Billet blev først introduceret på Abildskous Berlin-ture og blev omgående meget populær hos de rejsende.

Grøn Billet er til salg nu efter først-til-mølle-princippet. Grøn Billet refunderes ikke og skal i øvrigt bookes og betales online.

Konkurrent til Ekstra Bladet:

Grøn billet er prisdumping

Busselskabet Abildskou, der er kendt for sin linie 888 introducerede sidst i august en grøn billet, hvor man uanset alder og sted kan komme med en af Abildskous busser mellem Jylland og Sjælland for 50 kroner på en såkaldt grøn billet. Hos det konkurrerende selskab - Rød Billet, mener man ifølge Ekstra Bladet, at der er tale om prisdumping

- Det er højst sandsynligt pris-dumping, for ingen kan tjene penge på at transportere folk mellem Sjælland og Jylland for en 50'er, siger Rød Billets direktør Thomas Hintze til Ekstra Bladet. Thomas mener ifølge Ekstra Bladet, at der er tale om en panikhandling fra Abildskous side.

- Da vi kom til for halvandet år siden, satte vi priserne ned, fordi prisen havde været høj gennem mange år. Og vi har siden haft 200.000 rejsende, siger han til Ekstra Bladet.

Thomas Hintze har ifølge Ekstra Bladet ikke tænkt sig at følge med Abildskou og sænke prisen.

- Vi vil ikke følge dem og sætte prisen ned, for det er ingen tjent med. Så er der til sidst nogen, som ikke eksisterer længere, for det kan ingen leve med, siger Thomas Hintze.

Ekstra Bladet skriver, at Rød Billet kører med 5-6 busser mellem Sjælland og Jylland i hverdagene og 15-20 busser i weekenden. Hos Rød Billet ligger normalprisen på ruten København-Aarhus på omkring 150 kroner.

Abildskou udbyder ugentligt 500 grønne billetter mellem Jylland og Sjælland. Set i lyset af antal afgangene og bussernes størrelse må det være betydeligt under ti procent af det samlede antal billetter, der bliver solgt som grønne via nettet og uden mulighed for refusion.

Ifølge det seneste regnskab fra Abildskou har selskabet en soliditetsgrad på omkring 30 procent.

Grønne billetter til 50 kroner er reklame

Busselskabet Abildskou, der er kendt for sine busforbindelser mellem Jylland og Sjælland - Rute 888 - tilbyder hver uge 500 grønne billetter mellem Sjælland og Jylland til 50 kroner stykket. - Det er vores måde at reklamere på, siger Jes Abildskou til Ekstra Bladet

Ifølge Jes Abildskou bliver de grønne billetter revet væk.

- Pendlerne sidder klar som høge for at få fat i dem, siger han til Ekstra Bladet.

Jes Abildskou forklarer over for Ekstra Bladet, at der er tale om en reklame-taktik, som man kender det fra fly-branchen.

- I stedet for at bruge penge på avis-annoncer, giver vi så at sige pengene til de unge mennesker, som selv spreder kendskabet på Facebook. De penge, som vi bruger på at sætte prisen ned, får vi dermed igen ved, at de unge reklamerer for os, siger Jes Abildskou til Ekstra Bladet.

Ifølge Jes Abildskou virker tiltaget. En uge efter Abildskou lagde tilbuddet ud på Facebook var det blevet delt omkring 5000 gange.

Portoen stiger fra årsskiftet

Siden år 2000 er godt to ud af tre breve forsvundet fra det danske brevmarked. Faldet i brevmængden får Post Danmark til at ændre sine priser. Med virkning fra 1. januar kommer det til at koste 10 kroner at sende et frimærkefrankeret standard A- brev, mens det frimærkefrankerede B-brev op til 50 gram stiger med 50 øre til 7 kr. På breve sendt fra erhvervslivet hæves priserne med i gennemsnit 3,35 procent

- Vi har mange af de samme serviceforpligtigelser som tidligere, men der er færre breve til at betale for, at vi udfører dem. Og selvom vi har effektiviseret og rationaliseret, betyder det, at hvert enkelt brev skal betale en større del af de faste omkostninger, der er forbundet med at drive et fintmasket distributionsnet, siger Morten O. Nielsen, kommunikationschef i Post Danmark.

I forhold til år 2000 sendes der i dag godt 1 milliard færre breve. Alene i første halvår af 2014 er brevmængden faldet med 11 procent, og Post Danmark følger markedets reaktion tæt, når kommunikationen mellem det offentlige og borgerne gøres digital 1. november.

Post Danmark vil omdele en prisinformation til samtlige husstande, der ikke er tilmeldt Nej tak til reklamer-ordningen, når årsskiftet nærmer sig.

Horsens-Hedensted-området har fået rejsekort

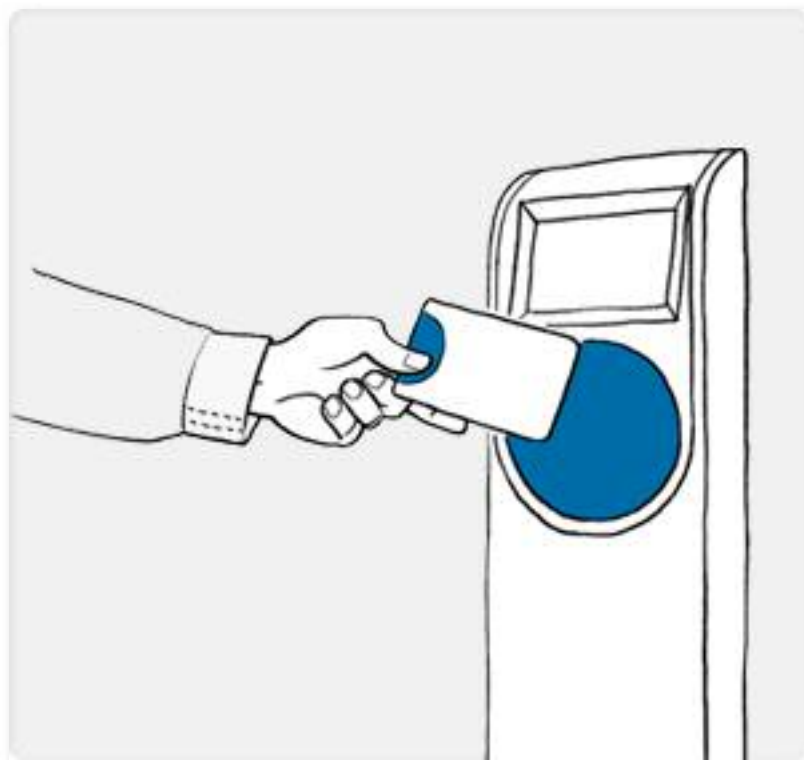
Fra onsdag 17. september har man kunnet bruge rejsekort i både bybusser og regionale busser i Horsens-Hedensted området. Rejsekortet blev indført på de regionale ruter 104, 105, 110, 112, 114, 116, 202, 205, 215, 220, 502, 509, 513 og 523. Dermed kan kunderne rejse på rejsekort i Horsens bybusser, i de blå regionalbusser og med tog fra Horsens Station.

Trafikselskabet Midttrafik peger på, at det stadig er muligt at rejse på kontantbillet, klippekort og periodekort. Kunderne skal dog være opmærksomme på, at de fremover skal bestille klippekort og forny periodekort på midttrafik.dk eller købe det hos 7-Eleven på Horsens Station. Der kan fortsat købes kontantbilletter i busserne.

Om Rejsekort og Midttrafik

Rejsekort er et fælles billetsystem, der kan bruges i det meste af landet. Med et rejsekort behøver man som kunde

ikke bekymre sig om antal zoner og rejsetidspunkt. Rejsekort udregner prisen for rejsen og rabatter trækkes fra helt automatisk. Vælger kunden en tank-op-aftale sikrer den, at der altid er penge på kortet.



Som rejsekortkunde skal man checke ind ved kortlæseren, når rejsen starter, når man skifter transportmiddel og checke ud, når rejsen slutter.

I Horsens-Hedensted området skal kunderne altså checke ind, når rejsen starter i en bybus eller en regionalbus og checke ind, når der skiftes til en anden bybus, en anden regionalbus eller et tog fra Horsens Station og checke ud, når rejsen slutter.

Rejsekort er endnu ikke indført i hele Midttrafiks område. Trafikselskabet peger på, at det derfor er vigtigt, at kunder fra Horsens-Hedensted området husker at checke ud, hvis de

skifter til en bus, der ikke har rejsekort. Har bussen ikke rejsekort skal kunderne benytte de sædvanlige billetformer. Rejser kunderne ind i Sydtrafiks område - for eksempel i Vejle - kan der bruges rejsekort i alle busser indenfor Region Syd.

På midttrafik.dk kan man under køreplaner søge på sin bus og se om den har rejsekort. Alle busser med rejsekort er markeret med det blå rejsekort-symbol.

Rejsekort bestilles på rejsekort.dk.

Månedskortene i Hovedstadsområdet kommer ad andre veje

Når kunderne til bus, tog og metro i hovedstadsområdet til januar 2015 skal forny deres månedskort bliver det ad andre kanaler end tidligere. Det bliver de nødt til, da det ikke længere er muligt at abonnere på månedskortet og få det tilsendt med posten, sådan som 37.000 kunder i hovedstadsområdet gør det i dag

Trafikselskaberne i hovedstadsområdet (Movia, Metro og DSB) har besluttet at lukke Abonnementservice, der udsteder månedskortene, fordi systemet bag er forældet og ikke lever op til moderne sikkerhedskrav. Lukningen sker, da det økonomisk og teknisk ikke er muligt at finde en tidssvarende løsning, der kan opfylde nutidens krav.

Alle berørte kunder får direkte besked fra trafikselskaberne med oplysninger om de fremtidige muligheder for at få månedskort ad andre kanaler.

Trafikselskaberne i hovedstadsområdet forventer, at mange kunder fremover vil benytte nogle sig af de mere fleksible løsninger, der er udviklet i de senere år. Allerede i dag benytter mange sig af de forskellige muligheder for selvbetjening. En af løsningerne er Mobilperiodekort-App'en, der indtil videre er hentet 95.000 gange i App Store og Google Play.

De kunder, der foretrækker at holde fast i det trykte kort, kan efter 1. januar 2015 forny kortet i billetautomaterne på DSB's stationer eller få det tilsendt ved at forny det i Movias webshop på www.moviatrafik.dk mod et mindre gebyr.

I perioden fra 1. september i år til 1. februar næste år er det fortsat muligt at oprette eller ændre Abonnementskort i rejsecentrene på Københavns Hovedbanegård, Nørreport og udvalgte DSB 7-Eleven-butikker.



Justitsministren svarer:

Buskontrol ved grænsen er målrettet bekæmpelse af kriminalitet

Dansk Folkepartis Peter Skaarup stillede tidligere et spørgsmål til justitsminister Karen Hækkerup om kontrol af busser, der kører i fast rutefart over den dansk-tyske grænse. Han ville vide mere om, hvor ofte der er kontrol af passagerer

Ifølge justitsminister Karen Hækkerups oplysninger fra Rigspolitiet kontrollerer politiet busserne i forbindelse med bekæmpelse af kriminalitet. Der sker ikke en fast rutinemæssig kontrol af busserne, da Danmark er med i Schengensamarbejdet, som betyder, at de indre Schengengrænser kan passeres overalt, uden at der gennemføres personkontrol, uanset personernes nationalitet.

Karen Hækkerup oplyser videre i sit svar, at hvis politiet får oplysninger, der udløser mistanke om kriminalitet, vil der blive gennemført kontrol af busserne, der kører i rutefart.

Rigspolitiet har oplyst til justitsministeren, at der ikke føres statistik over eventuelle kontroller af busserne, der kører i rutefart.

Derudover oplyser Rigspolitiet til ministeren, at der for nylig er nedsat en hurtigarbejdende arbejdsgruppe med deltagelse af Rigspolitiet, Københavns Politi, Syd- og Sønderjyllands Politi, Sydsjællands og Lolland-Falsters Politi og Udlændingestyrelsen. Arbejdsgruppen skal blandt andet se nærmere på muligheden for yderligere at styrke politiets værktøjer i forhold til at afsløre udlændinge med ulovligt ophold i grænseområder.

Forsøg med fotokontrol af nummerplader er i gang

I juli og august er der blevet etableret udstyr til fotooptagelser af lastbilnummerplader på Vejdirektoratets testsite ved Farum. Udstyret forventes at blive testet i løbet af september. Det fremgår af en oversigt fra Trafikstyrelsen over transportministerens tiltag for at kontrollere cabotagekørsel

Af oversigten fremgår det også, at udstyret efterfølgende skal testes på motorvej E45 ved Frøslev. På baggrund af erfaringerne fra forprojektet vil det være muligt at vurdere muligheden for at implementere et eventuelt landsdækkende system. Resultaterne forventes at foreligge i løbet af foråret næste år.

Fotokontrol af nummerplader bliver eksempelvis brugt i Storbritannien.

Seks fodboldfans sigtet for at ødelægge belgiske turistbusser

Københavns Vestegns Politi har rejst sigtelse mod seks mænd for at knuse ruder, lave buler og bemale to belgiske turistbusser ved et hotel i Hvidovre natten til 7. august. De seks mænd kan se frem til et erstatningskrav i hundredetusindkroners klassen

Ved midnatstid mellem onsdag og torsdag 6. og 7. august fik to belgisk indregistrerede turistbusser ved Scandic Hotel på Kettevej i Hvidovre knust ruder, buler og blev bemalet med "BIF" og "D43" med graffiti.

Selvom de belgiske busser blev overmalet med "BIF", var de uden relation til det belgiske fodboldhold FC Brugge, som skulle spille mod Brøndby IF (BIF) på Brøndby Stadion om aftenen 7. august. Busserne var derimod udlejet til at køre med asiatiske turister på besøg i Danmark.

Københavns Vestegns Politi har siden efterforsket sagen, identificeret og sigtet seks mænd efter straffeloven for groft hærværk og medvirken til samme.

- Vi mener, at der var flere om hærværket, så der kan komme flere sigtelser i sagen, siger vicepolitinspektør Charlotte Skovby.

De seks sigtede er mellem 16 og 33 år og kommer fra Næstved, Ringsted, København, Hvidovre, Ballerup og Tåstrup. De har alle en relation til en BIF-fangrupping.

Udover straffesagen mod dem kan de se frem til et erstatningskrav i størrelsesordenen et par hundredetusinde kroner.

Straffeloven om hærværk

§ 291. Den, der ødelægger, beskadiger eller bortskaffer ting, der tilhører en anden, straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år og 6 måneder.

Stk. 2. Øves der hærværk af betydeligt omfang eller af mere systematisk eller organiseret karakter, eller er gerningsmanden tidligere fundet skyldig efter nærværende paragraf eller efter § 180, § 181, § 183, stk. 1 og 2, § 184, stk. 1, § 193 eller § 194, kan straffen stige til fængsel i 6 år.

Tysk domstol lader omstridt taxi-system køre videre

Taxitjenesten Uber blev fornylig forbudt i hele Tyskland, efter at den tyske taxibranche havde rejst sag mod selskabet. Men en domstol i Frankfurt har omstødt den kendelse og tillader Uber at køre videre, mens sagen mod organisationen kører videre. Ifølge dr.dk har der i denne uge været strejke blandt Ubers chauffører i New York

Uber-organisationen eller systemet, der har Google og den amerikanske bank Goldman Sachs blandt investorerne, har ikke selv chauffører eller biler. De chauffører, der er tilmeldt Uber, kører som selvstændige erhvervsdrivende, der stiller bil og chauffør til rådighed for kunderne, der bestiller deres taxi via Uber-app'en. Uber-systemet søger for at beregne og afregne prisen for turen.

Uber-organisationen har en udviklingsafdeling i Aarhus, men har endnu ikke meldt sin ankomst på det danske marked - men er til stede både i Hamborg og Göteborg.

Den eksisterende taxibranche i Europa protesterer mod Uber. Henover sommeren udløst demonstrationer i flere byer, heriblandt London, hvor vrede taxachauffører blokerede trafikken i protest. Overalt er argumentet det samme: Uber konkurrerer på ulige vilkår, fordi den etablerede taxibranche er så stramt reguleret, hvilket Uber ikke er.

Flere tyske byer, senest Berlin, har forsøgt at sende Uber på porten med henvisning til, at selskabet ikke i tilstrækkelig grad kunne garantere sikkerheden for passagererne.

For sent til en hastesag

I den landsdækkende sag, var det en protest fra taxabranschens tyske brancheforening, Taxa Deutschland, der udløste det midlertidige forbud for Uber.

Selv om retten fortsat udtrykker sympati for taxabranschens bekymringer for den skæve konkurrencesituation, ophæves forbuddet alligevel. Det sker med henvisning til, at anmodningen om et forbud mod Uber er indgivet alt for sent i forhold til selskabets åbning i Tyskland, der skete i begyndelsen af 2013, skriver Deutsche Welle.

- Uber står for en ekstrem form for løndumping, og de nægter at betale enhver form for minimumsløn, siger den tyske taxabranche i en pressemeddelelse.

Uber i Tyskland har ikke forholdt sig til kritikken af lønnen, men fejede tirsdag kritikken af med et argument om, at taxabranschen ikke bryder sig om konkurrencen.

Deleøkonomi gør også ondt på deltagerne

Uber er blot et blandt flere eksempler på den nye form for deleøkonomi, der spreder sig i disse år. Også udlejningsmarkedet Airbnb, hvor folk udlejer deres private boliger til turister, har mødt modstand fra den etablerede hotelbranche i USA.

Taxi-kørsel

Inden for delebil-området er der dog flere selskaber, der gør sig gældende - herunder især Uber-konkurrenten Lyft og selskabet Gett.

Tidligere på ugen protesterede Uber-chauffører i New York over en alt for lille løn. Det sker efter at Uber denne sommer sænkede priserne for en tur med Uber, der ligger i hård konkurrence med dels den etablerede taxabranche, men også flere tilsvarende selskaber, der oversvømmet gaderne i New York med taxaer.

Ud af Aarhus

Blandt andet protesterede chaufførerne over, at drikkepenge nu er inkluderet i turens pris, hvorfor kunderne ikke længere giver drikkepenge efter turen.

Herhjemme har vi også haft taxislagsmål, efter at Amager-Øbro Taxa forsøgte at etablere sig i Aarhus via et partnerskab med appen Drivr, der agerede bestillingskontor for selskabet. Efter ganske få dage blev projektet dog indstillet, angiveligt efter ballade med de etablerede taxaselskaber i Aarhus.

Den tyske sag mod Uber er fortsat ikke afgjort, og kører videre, selv om forbuddet er ophævet.

Taxi- og busvognmænd kan få hjælp til bedre kundekontakt

Arbejdstilsynet oplyser, at det bliver nemmere for taxi og busvognmændene at søge forebyggelsespakken "bedre kundekontakt" fremover

Forebyggelsesfonden - Fonden for Forebyggelse og Fastholdelse - giver nu mulighed for, at bestillingskontoret kan søge en forebyggelsespakke på vegne af op til ni vognmænd. Det betyder, at bestillingskontoret fungerer som tovholder, indkalder til møderne, tilmelder deltagerne til AMU-kurset om konflikthåndtering osv., når pakken skal gennemføres.

Den ene pakke: "bedre kundekontakt for vognmænd" er som hidtil for enkelte vognmænd. I denne pakke fungerer vognmanden, arbejdsmiljørepræsentanten eller en chauffør som tovholder.

Den anden pakke: "bedre kundekontakt for bestillingskontor" kan søges af et bestillingskontor på vegne af op til ni vognmænd. I denne pakke skal en person fra bestillingskontoret fungere som tovholder.

Det maksimale antal deltagere er 25 personer for begge pakkerne. Pakkerne er målrettet taxi- og busvognmænd med under 25 ansatte. Men de kan også søges af andre virksomheder i branchegruppen transport af passagerer, så længe antal ansatte er under 25 personer.

I pakkerne lærer man at håndtere svære situationer med kunder. Man starter med at tale sammen om egne oplevelser med vanskelige kunder. Derefter deltager man i et to-dages AMU-kursus om konflikthåndtering. Bagefter afprøves redskaberne i dagligdagen.

Udover "bedre kundekontakt-pakkerne" findes der to tillægspakker, som handler om sundhedsfremme. De kan først søges, når man er i gang med at gennemføre eller har gennemført forebyggelsespakken "bedre kundekontakt".

Den nye mulighed er et resultat af drøftelser med branchens repræsentanter, idet efterspørgslen til forebyggelsespakkerne til transport af passagererne har været meget lav.

Flertal i Aalborg:

Byen skal have en letbane

En letbane frem for en løsning med hurtige busser fra vest til øst gennem Aalborg. Det er ønsket hos et flertal af politikerne i By- og Landsskabsudvalget og i Sundheds- og Kulturudvalget i Aalborg Kommune

Ifølge dr.dk er der dermed et politisk flertal i Aalborg Byråd, der ønsker en letbane frem for en løsning med busser. Målet med begge idéer var at forbedre den kollektive trafik i Danmarks fjerdestørste by

Politikerne mener, at en letbaneløsning på lidt længere sigt er bedre end en busløsning - også selvom busløsningen ville være billigere end de 2,4 milliarder kroner, letbanen vil komme til at koste.

- Der kan også transporteres langt flere med banen samtidig med, at det er mere energirigtigt. Og alene 5.000 skal arbejde på det nye supersygehus om nogen år, siger Mads Duedahl (V), der er formand for Sundheds- og Kulturudvalget.

Med i regnestykket hos politikerne i Aalborg er, at Staten bidrager med 47 procent af udgiften til letbanen. Det svarer til, hvad staten har bidraget med i eksempelvis Odense.

Hvis og når politikerne i Aalborg får økonomien i letbaneprojektet på plads, vil letbanen, der skal anlægges i tæt bebygget område og forbinder Aalborg Vest med Aalborg Øst med Aalborg Universitet og et kommende meget stort sygehus.

Interesserede kan læse mere om Aalborg Letbane **her**:

Kortet til højre viser, hvor Aalborg Letbane skal køre med angivelse af stoppesteder.





Ballen Færgehavn er snart klar til prøveanløb

Onsdag 1. oktober er Samsøs nye færgehavn ved Ballen på østkysten af øen klar til et prøveanløb. Dermed har entreprenøren MT Højgaard på kun seks måneder ydet noget af en kraftpræstation

Tidsplanen var stram, da startskuddet til anlæggelsen af den nye Ballen Færgehavn lød 1. marts. Ventetiden inden de nødvendige tilladelser lå klar havde MT Højgaard brugt på at forberede sig grundigt til opgaven. det har betydet, at entreprenørkoncernen trods den stramme tidsplan kan overholde løftet til Samsø Kommune om, at havnen skal være klar til anløb 1. oktober.

- Der bliver tale om et prøveanløb i denne omgang, for færgen skal på værft, og desuden har bygherren valgt selv at stå for opførelsen af havneterminalen, og den kommer til at vente til senere, siger afdelingschef Jacob Skaar fra MT Højgaard.

Færgehavn til 57 millioner kroner

Resten af entreprisen omfatter 600 meter molebyggeri, hvor der skal anlægges en ny adgangsvej til havnen på omkring 300 meter. Ballen Færgehavn får 20.000 kvadratmeter havneareal til parkering, et opmarchareal og et 100 meter leje, hvor færgen skal lægge til. Og endelig omfatter entreprisen etableringen af havnebassinet på 34.000 kvadratmeter med en dybde på 5,5 meter.

I mål med det meste

I slutningen af august var anlægsarbejdet så langt fremme, at det meste af arbejdet med stenmolerne var færdigt. Kun nogen ventetid på sten fra Norge gør, at molerne først bliver færdige hen mod slutningen af september. Al betonarbejdet til kajanlæg, færgeklapprampe og fendere er stort set færdigt. Asfaltering af havnearealet og tilkørselsvej finder sted i slutningen af september og i begyndelsen af oktober.

Godt nyt for rejsende

Det er Samsø Kommune, der er bygherre, og Ballen Færgehavn er godt nyt for alle, der rejser mellem Sjælland og Samsø. Færgen fra Kalundborg har hidtil sejlet til Kolby Kaas på vestkysten. Men når Ballen Færgehavn kommer i drift, bliver sejltiden mellem Samsø og Sjælland forkortet med 35 minutter.

Magasinet Bus

Onsdag 3. til tirsdag 23. september 2014 - nummer 7/8 - 2. årgang

Buschauffør bliver racerkører for en dag

*Arriva- chauffør Brian Nexø, der var den heldige
racerbanen Silverstone i England*

Læs mere side 6 og 7

**Gik du glip af Magasinet Bus nummer 7/8?
Så hent det her!**

*Polske busser får
pris i Tyskland*

Læs mere side 18

*Buspassagerer og cyklister
er på kollisionskurs*

Læs mere side 24 - 26

*MAN er kørt hjem
med årets trofæ*

Læs mere side 16 og 17

*Taxi-branchen bliver ud-
fordret på kerneydelserne*

Læs mere side 28 - 34

