

Magasinet Bus

Torsdag 18. december 2014 til onsdag 28. januar 2015 - nummer 12 - 2. årgang

Bus-vognmand:

Vi skal forholde os til udfordringerne

Læs mere side 10 - 19

*Danske Busvognmænd:
Lav tilfredshed i
yderkommuner
bør tages alvorligt*

Læs mere side 6

*Nyt vaskeanlæg
vasker til halv pris*

Læs mere side 20

Sådan arbejder
Odense Kommunes
kontrolenhed

Læs mere side 41

*Konkurstallet holdt
novembarniveauet*

Læs mere side 45

*Sådan kan social
dumping opstå i
Flextrafik*

Læs mere side 43

*Arriva vandt
Arbejds miljøPrisen*

Læs mere side 36

*Større passagerkom-
fort kan give dårligere
trafiksikkerhed*

Læs mere side 29

Tak for i år og velkommen til 2015

Redaktionen på "Magasinet Bus" benytter hermed lejligheden til at sige tak til alle læsere og annoncører for den positive modtagelse vores elektroniske magasin om professionel persontransport har fået.

Indtil videre er det blevet til en hel årgang 2014 samt to indledende udgaver i efteråret 2013.

Vores ambition er fortsat at skrive et magasin for hele busbranchen og taxibranchen – vognmænd, chauffører, mekanikere, planlæggere, sælgere, leverandører, organisationer og trafik købere – offentlige og private.

Og det ser ud til at vi er på den rigtige vej. Vi ved ikke præcis, hvor mange læsere vi har, for alt tyder på at vores mails i mange tilfælde videresendes til medarbejdere, kolleger og bekendte. Vi håber selvfølgelig, at mange gør det, og at endnu flere inspireres til det.

Vi kan til gengæld måle, at hver udgave i 2014 er blevet hentet mellem 1000 og 2000 gange.

Der er som bekendt fri adgang til "Magasinet Bus", men i modsætning til andre gratisaviser er det ikke vores magasin, der ligger og flyder på busterminaler og bussæder!

For "Magasinet Bus" er et rent netprodukt. Og vi lægger vægt på, at magasinet skal kunne læses lige godt på skærmen på skrivebordet, på en tablet, en smart telefon eller i en udprintet udgave.

Så velkommen til 2015 og nye udgaver "Magasinet Bus". Vi har mod på nye aktuelle historier fra buskørslens verden.

Hvis man ikke ved bedre, kan "Magasinet Bus" se ud som et smalt specialmagasin. Men for os der skriver historierne er der en fantastisk bred vifte af emner til rådighed – fra en skolebus på landet til linje 5A i København - fra en flexitur i Udbyhøj til store komplekse transportopgaver i forbindelse med for eksempel Europæisk Melodi Grand Prix, fra gamle øser til nye gasbusser.

Vi lover jer: Vi løber ikke tør for emner.

Vi ønsker alle læsere og annoncører en glædelig jul og et godt nytår.

På gensyn i 2015.

Jesper Christensen/Mikael Hansen

NB: Det er også værd at huske på, at transport er med til at bringe mennesker sammen - og det er jo ikke så dumt endda.

*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*



SOR Elbus

26/43 pass. / 9,5m



Skåner miljøet i byerne

Organisationsændring

Efter den organisatoriske omlægning hos os i oktober, har mange forespurgt, hvad vi nu beskæftiger os med. Det prøver vi at præcisere her:

Bus Center Vest forhandler ikke længere nye Volvo-busser eller busser over 10m. Fremover koncentrerer vi os udelukkende om salg af minibusser / busser under 10m. Jens Lind-Petersen bestrider nu alene salgsafdelingen og står til rådighed med sin ekspertise ved alle forespørgsler på nye og brugte minibusser.

På trods af ændringerne i salgsafdelingen fortsætter vi helt uforandret som autoriseret Volvo-servicecenter med eget værksted samt reservedelslager. Vores værksted servicerer fortsat alle typer busser uanset længde, og vores reservedelslager er stadig lige så alsidigt i sit sortiment, som det plejer at være.

Vi ser frem til et godt samarbejde med eksisterende såvel som nye kunder.



Glædelig jul og godt nytår!



Vi tilbyder bl.a.:



Biblioteksbus

Minibus med stor kapacitet. Vi indretter efter jeres ønsker og behov.



Minibus

Ny minibus til 19 pers. med DK lift. 160 HK. Elektriske vinduer og spejle. Kom forbi til en prøvetur.



Bloddonorbus

Opbygget som klinik med tappesteder.

Minibusser til salg

www.buscenervest.dk

På lager:

14 MB 516CDI

19+1, udv. DK lift, Martech-gulv, elskydedør, chauffør AC.

Design din egen bus:

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.

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



Politiet:

Selvfølgelig kører vi ud til anmeldelser om formodede illegale rejsende - også i busser

Syd og Sønderjyllands Politi reagerer på nogle mediers oplysninger om, at politiet ikke reagerer på anmeldelser om formodede illegale rejsende eller asylansøgere i busser fra Flensborg og Kruså

Syd og Sønderjyllands Politi fremhæver i den forbindelse, at Udlændingekontrolafdelingen i Padborg i langt, langt de fleste tilfælde straks agerer på meldinger om formodede illegale rejsende eller asylansøgere. Politiet peger også på, at det jævnligt selv rejser sager mod menneskesmuglere, der transporterer asylansøgere til landet mod betaling.

Det kan i enkelte tilfælde ske, at alle patruljer er optaget af situationer, hvor mennesker for eksempel er i fare, er ude til færdselsulykker eller står med anholdte, de ikke kan forlade. Som i alt andet politiarbejde må de vagthavende prioritere, hvad det er ubetinget akut og hvad, der eventuelt må vente.

Arriva bekræfter

Syd- og Sønderjyllands Politi har talt med Arriva, som står for en del af buslinjerne. Hos Arriva bekræfter kommunikationschef Martin Wex, at selskabets opfattelse er, at politiet kommer, når Arriva ringer.

- Vi har en enkelt gang oplevet, at patruljen ikke nåede frem, før de formodede illegale var stået af. Men det er også det hele, siger Martin Wex.

Også politikredsens egne optegnelser viser, at politiet reagerer på anmeldelserne.

Det sker ind imellem, at anmeldelser kommer fra busser i Flensborg. Her henviser politet selskaberne til at kontakte tysk politi, da det danske politi ikke på egen hånd kan agere i Tyskland.

Syd- og Sønderjyllands Politi dækker med hovedstation i Esbjerg og lokalstationer i Haderslev, Ribe, Sønderborg, Tønder, Varde, Vejen og Aabenraa samt Udlændingekontrolafdelingen i Padborg den sydligste del af Jylland.



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!

Buspassagerers klageadgang er emnet i ny bekendtgørelse fra trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen har udarbejdet et udkast til en ny bekendtgørelse, der skal sikre buspassagerernes klageadgang. Udkastet er sendt i høring med frist til 16. januar næste år. Med bekendtgørelsen bliver det muligt for buspassagerer at klage til Trafikstyrelsen, hvis transportører, forvaltningsorganer for busterminaler, billetudstedere, rejseagenter eller rejsearrangører ikke overholder deres forpligtelser i henhold til buspassagerrettighederne

I første omgang skal klagen rettes til den pågældende virksomhed, man vil klage over. Men hvis man som klager ikke får medhold i sin klage, kan man indbringe den for Trafikstyrelsen, som vil træffe en endelig afgørelse i sagen.

Trafikstyrelsen kan med den nye bekendtgørelse også føre tilsyn med transportører og forvaltningsorganer for busterminaler.

Interesserede kan læse mere om høringen på Høringsportalen - klik **her**:

Interesserede kan læse mere om buspassagerers rettigheder i EU-Parlamentets og Ministerrådets forordning om buspassagerers rettigheder - klik **her**:

Busfremkommelighedspulje kommer i høring

Trafikstyrelsen har udarbejdet et udkast til en bekendtgørelse om "Pulje til busfremkommelighed", som SR-Regeringen, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten i oktober blev enige om at afsætte 50 millioner kroner til

De 50 millioner kroner skal gå til forbedring af bussernes fremkommelighed. Trafikstyrelsens udkast til bekendtgørelsen beskriver vilkår og betingelser for ansøgninger om tilskud fra puljen.

Bekendtgørelsen beskriver blandt andet, at tilskuddet kun kan søges af offentlige myndigheder, trafikselskaber eller offentligt ejede selskaber, og at det dækker 50 procent af det samlede beløb for projektet.

Det er Trafikstyrelsen, der modtager og behandler ansøgningerne til busfremkommelighedspuljen. Fristen for ansøgninger til puljen er sat til 1. marts 2015.

Udkastet er sendt i høring med frist den 5. januar 2015. Udkastet kan ses på høringsportalen - klik **her**:

Interesserede kan læse mere om bus-puljen **her**:

Danske Busvognmænd:

Lav tilfredshed i yderkommuner bør tages alvorligt

DI' har offentliggjort en rapport, der ser på, hvordan virksomhederne ser på det lokale erhvervsklima i de danske kommuner. Et af fokus-områderne er den kollektive trafik, hvor der er et ønske om bedre kollektiv trafik til gav for erhvervslivet i kommunerne. Rapporten viser, at der ønsket er særligt fremtrædende hos erhvervslivet i landets yderkommuner

Det er femte gang, Dansk Industri har udgivet rapporten "Lokalt erhvervsklima - Sammenligning af kommunerne på områder, der har betydning for erhvervslivet".

Danske Busvognmænd har set på tallene over erhvervslivets tilfredshed med kommunens indsats i forhold til den kollektive trafik og konkluderer, at de mest erhvervsvenlige kommuner også er dem, hvor virksomhederne er mest tilfredse med kommunens indsats for den kollektive trafik.

Danske Busvognmænd mener, at det mest interessante er, at kommunetypen har en stor betydning for erhvervslivets tilfredshed med kommunens indsats for den kollektive trafik.

Blandt 35 bykommuner er tilfredsheden væsentlig højere end blandt 15 yderkommuner i undersøgelsen. Blandt de ti lavest placerede kommuner med hensyn til tilfredsheden med kommunens indsats for den kollektiv trafik er der fire kommuner, som Danske Busvognmænd betegner som yderkommuner.

Danske Busvognmænd fremhæver, at konsulent i DI Midt Vest, Claus Hermansen, mener, at den lavere tilfredshed med den kollektive trafikindsats i visse land- og yderkommuner bør tages alvorligt, da den gør en forskel - også for erhvervslivet:

- De steder, hvor erhvervslivet ikke har busbetjening, kan man godt spore en utilfredshed. Man skal huske på, at ikke alle familier har to biler. Hvis man også har børn, der skal i skole og til fritidsaktiviteter, så bliver en velfungerende kollektiv trafik pludselig vigtig for medarbejderne, siger Claus Hermansen.

Flere landkommuner gør det godt

Hvis den kollektive trafik også skal betjene virksomheder og industri i Danmarks land- og yderkommuner tilfredsstillende, så peger Danske Busvognmænd med udgangspunkt i rapporten på, at det er bussen, der skal løse opgaven. Erhvervsklimaundersøgelsen viser eksempelvis, at kommuner med et stort opland som for eksempel Herning gør et rigtig godt arbejde med at forbinde industri og erhverv med den kollektiv trafik. Herning Kommune ligger nummer 5 og dermed blandt de 10 højest placerede kommuner i undersøgelsens afsnit om kollektiv trafik.

Interesserede kan læse DI's rapport **her**:

Kollektiv trafik

De 15 højest rangerede kommuner er:

- Frederiksberg
- Furesø
- Gentofte
- Herlev
- Herning
- Høje-Taastrup
- Gladsaxe
- Ballerup
- Ikast-Brande
- Ærø
- Lyngby-Taarbæk
- Hørsholm
- Ringsted
- Rudersdal
- Ishøj

De 15 lavest rangerede kommuner er:

- Faaborg-Midtfyn
- Struer
- Hedensted
- Samsø
- Faxe
- Norddjurs
- Dragør
- Tønder
- Billund
- Gribskov
- Mariagerfjord
- Løjre
- Egedal
- Lemvig
- Langeland

Busser i og omkring Nakskov bevægede sig ikke

Buschauffører fra busselskabet Kruse, der kører flere linjer i og omkring Nakskov, lod tidligt om morgenen onsdag 3. december deres busser stå for at gå til fagligt møde. Ifølge trafikselskabet Movia kom chaufførerne hurtigt tilbage fra mødet, så busserne kørte igen klokken lidt i syv

Arbejdsnedlæggelsen berørte linjerne 715, 716, 717, 718 og 780, der alle kører i Lolland Kommunes område og alle passerer Nakskov Station på deres vej. Trafikselskabet Movia skrev på sin web-side den pågældende onsdag ikke noget om, hvorfor chaufførerne valgte at gå til fagligt møde.

Landsbybussen kører til Dynt

Lørdag 1. november kørte Landsbybussen i Sønderborg Kommune ud på sin første tur. Bag rattet sad Roy Hansen, medlem af Landsbylauget i Dynt-Skelde-Gammelgab, der råder over bussen i de næste togenhalv måned

Det er meningen, at Landsbylauget skal drage de første erfaringer med, hvordan bussen kan bruges til at gøre livet lettere i de tre landsbyer i forsøgsperiode. Det skriver Sønderborg Kommune på deres hjemmeside.

Anders Brandt, formand for landdistriktsudvalget i Sønderborg Kommune, skal deltage i en konference på Christiansborg om "Det gode seniorliv i landsbyen". Konferencen er arrangeret af Ministeriet for by, bolig og landdistrikter og Landdistrikternes Fællesråd. Og der skal Landsbybussen vises frem.

- Rundt om i landet har man fået øje på, at vi i Sønderborg kan noget med udvikling på landet og folk vil gerne høre om det, vi gør. Jeg har sammensat en lille arbejdsgruppe, hvor vi hjælper hinanden med at afklare synspunkter og argumenter. Det sker med udgangspunkt i en række spørgsmål, som er udsendt til deltagerne på konferencen, siger Anders Brandt møder velforberedt op til konferencen.

Spørgsmålene handler blandt andet om transportmuligheder for ældre, aktiviteter på tværs af generationerne og lokale mødesteder. Arbejdsgruppen består ud over Anders Brandt af Agnes Nielsen og Karin Autzen, begge medlemmer af Landdistriktsudvalget, og Kenni Nielsen, Kær Halvø, samt landdistriktskoordinator Connie Skovbjerg. De deltager også i konferencen på Christiansborg.



BRUGTE BUSSE

RUTEBUSSER

| | |
|---|-----------|
| Volvo 8512BLE, Årgang 10/2004, km: 755.000, 32/36 pladser, ny motor, ombetruk.....kr. | 195.000 |
| Volvo B10M ledbus, Årgang 06/2000, km 750.000, 65/45 pladser, Euro 2.....kr. | 70.000 |
| Volvo B10BLE 13,7m, Årgang 06/2002, km 1.125.000, 40/65 pladser, Euro 3.....kr. | 95.000 |
| Volvo 7900 B5LH Hybrid 12m, Årg. 12/2010, km 205.000, 32/32 pladser, Euro 5.....kr. | 1.395.000 |

TURISTBUSSE

| | |
|---|-----------|
| Irisbus Arway 12,8m, Årgang 02/2010, km 225.000, 57+R+F, Euro 5, toilet, lift.....kr. | 825.000 |
| Setra 417 GTHD, Årgang 2008, km 500.000, 56+1+1, Euro 5.....kr. | 1.215.000 |
| Setra 417 GTHD, Årgang 2007, km. 670.000, 52+1+1, Euro4.....kr. | 995.000 |
| Setra 417 GTHD, Årgang 2007, km. 950.000, 52+1+1, Euro4.....kr. | 915.000 |
| Scania Irizar, Årgang 2008, km 550.000, 51+1+1, Euro 3 med filter.....kr. | 425.000 |
| Mercedes-Benz Tourino, Årgang 2005, km. 375.000, 30+1+1, Euro 3 med filter.....kr. | 400.000 |

Nye turistbusser i produktion til hurtig levering

| |
|---|
| Volvo 9911R 13,8m 6x2 Euro6, 52+1+1 |
| Volvo 9508R 13,1m 4x2, Euro6, 57+1+1 |
| Volvo 9711R Carnus, 15m 6x2, Euro6, 65/67+1+1 |

Alle priser er ekskl. 25% moms, netto kontant ab plads.
Med forbehold for trykfejl.



Ring og hør nærmere:

Jan Bredo
tlf. 20431394
jan.bredo@volvo.com

Bruno Hansen
tlf. 40516553

John Greisen
tlf. 24494849



Hovedstadens A-busser er populære om natten

Da Movia i samarbejde med Københavns Kommune og omegnskommunerne besluttede at køre fem N-busser i garage og i stedet lade A-busserne køre døgnet rundt, skete det for at gøre det lettere for passagererne. Siden april sidste år har de kunnet tage den samme buslinje uanset, hvilken tid på døgnet, de ville ud - eller hjem

A-busserne kører hver halve time på hverdagsnætter og hvert 20. minut natten efter fredag og lørdag, og er blevet populære, både når passagererne skal hjem efter en festlig aften i byen og når man skal på arbejde om natten.

Passagererne har ifølge trafikelskabet Movia taget godt imod omlægningen. Antallet af passagerer er steget med 60 procent i A-busserne om natten i forhold til de tidligere N-busser.

- Den samlede kollektive trafik skal være let og enkel at bruge, og med A-busser døgnet rundt har passagererne i Storkøbenhavn fået en busbetjening, hvor de blot skal forholde sig til én linje, siger Torsten Rasmussen, områdechef i Movia.

Fakta om A-busserne i Storkøbenhavn

- A-busserne 1A, 2A, 3A, 4A, 5A, 6A og 9A i Storkøbenhavn kører døgnet rundt alle ugens dage, på hverdagsnætter hver halve time og natten efter fredag og lørdag hvert 20. minut.
- A-busserne i Storkøbenhavn suppleres af 11 natbuslinjer (N-linjer), hovedparten med regional forbindelse.
- Derudover kører buslinje 101A, 102A, 245 og 260R i Køgeområdet natten efter fredag og lørdag.



Bus-vognmand:

Vi skal forholde os til udfordringerne

- Folk er klart mere mobile i dag, end de var for blot få år siden, siger Jess Abildskou, hvis far i 1960 grundlagde virksomheden og dermed lagde grunden til det, Abildskou A/S i dag er mest kendt for - Rute 888 mellem Jylland og København. Den øgede mobilitet - og en lang række andre udfordringer er noget, som Jess Abildskou forholder sig til, og mener, at det er noget, alle bør gøre

Af Jesper Christensen

Havde Jess Abildskou og de øvrige i virksomheden ladet være med at forholde sig til eksempelvis internettet med on-line booking og billetbetaling - og manøvreret uden om den nye elektroniske verden, som for bare 15-20 år siden var forbeholdt de få, ville virksomheden ikke blot have været nødt til at køre busserne i garage - nej, så havde det nok været slut med busvirksomheden.

- Havde vi ikke forholdt os til det - og udviklet web-side og billetsystemer, havde vi været i frit fald, siger Jess Abildskou til Magasinet Bus, da vi møder ham en fredag formiddag før jul på Graham Bells Vej i Aarhus N, hvor virksomheden har haft hovedsæde siden 1985.

Moving people. Changing minds.

Bæredygtig kollektiv trafik

Scania er førende inden for bæredygtige transportløsninger – løsninger, der gør en forskel her og nu og er med til at løse moderne storbyers problemer med forurening. Scania har markedets største udvalg af Euro 6-motorer med brændstofmuligheder som diesel, biodiesel, CNG naturgas / biogas, ethanol samt hybridløsning.

Kontakt din Scania bussælger for mere information:

Dan Schroeder

+45 2551 8083

dan.schroeder@scania.dk

Steffen Laursen

+45 2551 8085

steffen.laursen@scania.dk

Erik Rolvung

+45 2551 8029

erik.rolvung@scania.dk

www.scania.dk/busser



SCANIA

Arbejdspladsen

Men Jess Abildskou forholder sig til den aktuelle situation, ligesom hans far gjorde det gennem mere end 30 som busvognmand frem til omkring årtusindeskiftet, hvor Jess Abildskou kom ind i virksomheden.

Delebiler og billigere brændstof

For Jess Abildskou er der umiddelbart to emner, der maser sig på. Det ene er de faldende priser på brændstof, hvor man fredag 12. december eksempelvis kunne købe en liter dieselolie til under 9 kroner pr. liter. For blot nogle måneder siden var udslagsprisen de fleste steder over 10 kroner pr. liter. Et kig i gamle kvitteringer viser dog, at dieselolie i januar 2010 for knap fem år siden kunne købes til 7,86 kroner pr. liter.

- Hvis brændstoffet bliver billigere, så kører folk mere i deres egen bil, siger han og fremhæver, at når først bilen er købt, bliver den også brugt.

Det andet emne er tendensen til, at flere og flere er villige til at dele deres personbil med andre. Internettet åbner nye muligheder for at bringe mennesker sammen og åbne for muligheden for at dele goderne - eksempelvis en bil - på en enkelt og prisbillig måde. Det kan åbne for mere transport i private biler, hvilket kan betyde mindre behov for at køre med bus.

Jess Abildskou forklarer, at han har flere idéer liggende i skuffen, som kan realiseres i løbet af kort tid. Men de faldende brændstofpriser og udviklingen med eksempelvis delebiler kan lægge en dæmper på lysten til at udvide aktiviteterne ud over de områder, der er dækket i dag.

- Det er jo vores etablerede system, der skal betale de nye områder, siger han.

Kundegruppen er del i to

I dag er man i Danmark omkring 27 år i gennemsnit, når man køber sin første bil. Det betyder, at de typiske kunder i den kollektive trafik er unge mellem 12 og 26 år - og så ældre mennesker over 60 år, der foretrækker at lade bilen stå, når de skal rejse langt.



Abildskou A/S har i dag 22 busser af denne type. Til foråret kommer der en bus mere til flåden. Busserne kører på ruterne mellem Jylland og København - og mellem Aarhus og Hamburg/Berlin.

Arbejdspladsen

- Hvis eksempelvis de unge bare bliver 28 år, inden de køber deres første bil, bliver markedet udvidet markant, siger Jess Abildskou.

Omvendt vil en lavere alder begrænse markedet.

Men generelt er Jess Abildskou godt tilfreds med, at vi er blevet mere mobile. Han peger på, at der er flere helt unge blandt dem, der tager bussen mellem Aarhus og København. Noget andet, der spiller ind, er holdningen til alkohol og bilkørsel.

- Når de unge skal til festival eller fest, kører de ikke i bil. Så tager de bussen eller toget, siger han og fremhæver tiden også spiller ind, når man skal ud at rejse.

Som eksempel peger han på, at København er rykket tættere på efter åbningen af Storebæltsbroen og flere afgangse med hurtigfærgerne.

- I dag tager turen jo ikke mere end tre timer mod tidligere fem.

Med den kortere rejsetid er det blevet meget lettere at tage på shoppetur til København - eller til Berlin, hvor Abildskou også har en busrute til.

Egenproduktion og kun få opgaver uden for huset

Abildskou A/S har i dag 22 busser med nummer 23 på vej i foråret næste år. Det betyder, at busselskabet kører de fleste ture med egne busser.

- Vi bruger dog fremmede busvognmænd i spidsbelastningssituationer, siger Jess Abildskou og forklarer, at det er faste samarbejdspartnere, der har det samme udstyr til billettering, som Abildskous egne chauffører og busser.

Om Abildskou A/S

- Busselskabet Abildskou blev grundlagt i 1960 af Jens Erik Kjer Abildskou, hvor aktiviteterne var forskellige busruter i Aarhus-området.
- Abildskou A/S etablerede Linie 888 mellem Aarhus og København i 1983 i direkte konkurrence med DSB's togforbindelse
- Jess Abildskou, der er uddannet maskinarbejder og teknikumingeniør med en karriere hos Aarhus Flydedok, kom ind i virksomheden i 1999, da han stod uden arbejde, fordi flydedokken var kommet ud i økonomiske vanskeligheder og lukkede.
- Abildskou A/S har gennem årene udviklet sit rutenet, så det i dag omfatter forbindelse mellem en række byer i det nordlige og nordvestlige Jylland og København og Københavns Lufthavn. Udviklingen er dels sket gennem overtagelse af andre ruter - dels sket med udgangspunkt i en mindre stram lovgivning, som i dag giver alle mulighed for at åbne fjernbusruter. Der er også kommet en grænseoverskridende rute mellem Aarhus og Berlin på rutenettet. Abildskou A/S overtog denne rute fra Combust A/S, der i 2001 var på vej mod økonomisk ruin. Ruten har udviklet sig til i dag at have en gren med stoppesteder i Aarhus, Vejle, Kolding, Kruså, Flensburg, Neumünster, Bad Segeberg og Berlin, og en gren med samme stoppesteder frem til Neumünster med slutdestination i Hamburg Airport.

Arbejdspladsen

På de indre linier bag værkstedsportene på Graham Bells Vej i Aarhus N er det også egenproduktionen, der står øverst.

- Vi udfører det meste selv, når det drejer sig om service- og vedligeholdelse af busserne, siger busvognmanden, der har en baggrund som maskinarbejder og teknikumingeniør.

- Det er stort set kun skader på bussernes karrosseri, vi sender ud af huset. Så outsourcing er ikke os, siger Jess Abildskou og fremhæver, at den store egenproduktion også giver et godt billede af, hvad det koster at holde en bus kørende.

- Det har vi ganske godt styr på, så når køreplanen er trykt, har vi stort set kun faste omkostninger. Det variable er så billetindtægterne, siger han.

Dermed peger han på det helt centrale. For uden indtægter, kører busserne ikke ret langt. Derfor har Abildskou i takt med tiden også udviklet en nutidig web-side, hvor kunderne hjemmefra kan planlægge deres busrejse mellem Øst- og Vestdanmark - eller mellem Aarhus og Hamburg/Berlin - så belægningsgraden bliver så høj som mulig.

- Vi har meget fokus på yelden, siger Jess Abildskou og bruger et begreb kendt fra luffarten, der beskriver indtjeningen pr. sæde.

Inspirationen kommer flyvende

Jess Abildskou forklarer til Magasinet Bus, at der er hentet inspiration ved at se på, hvordan flyselskaberne opbygger deres web-sider med booking og salg af billetter.

- Vi har udviklet vores eget it-system, siger Jess Abildskou og forklarer, at der er mange web-baserede billetsystemer til salg rundt omkring, men at der til de fleste af dem er knyttet en brugerbetaling, der koster en vis procentdel af billetprisen. Og det er ikke noget, som tiltaler firmaet Abildskou.

- Jeg bryder mig ikke om at have igler på armen, siger Jess Abildskou.

Han mener, at busselskabet på Graham Bells Vej i Aarhus N med eget rutenetværk og billetsalg på nettet lige nu blot mangler en funktion, hvor kunderne direkte kan søge på den billigste rejse med selskabet, hvis det er det, de går efter - og ikke er afhængige af et bestemt afrejsetidspunkt.

- Det kommer i det nye år, siger vognmanden.

The screenshot shows the Abildskou website's booking interface. At the top, there's a navigation bar with 'Abildskou' and menu items like 'HOM', 'TILSØG OMBUD', 'TILSØG LAGET', and 'LINE 888'. Below this is a 'PLADSBESTILLING' section with a search form for routes (From: Århus, To: Vejle, Date: 17/12/2014) and a 'SØG PLADS' button. A map on the right shows the route network. A green box highlights 'FRA 50,-'. Below the search form, there's a section for 'LINIE 888' (Jylland - København) with links for 'FORSIDE', 'BILLETPRISER', 'KØREPLANER', 'REJSEINFORMATION', 'NYHEDER', and 'OM ABILDSKOU'. A banner image shows people in winter gear. At the bottom, there are four promotional boxes: 'GRØN BILLET' (50 kr), 'BLÅ BILLET' (100 kr), 'RØD BILLET' (150 kr), and 'FØLG OS PÅ FACEBOOK'.

Miljøcertifikatet er så godt som klart

Hos busselskabet Abildskou A/S har medarbejderne i de seneste måneder været i gang med at få virksomhedens miljøcertificering på plads. En ISO 14001 er et for at kunne byde på rutekørsel hos eksempelvis Movia på Sjælland. Derudover har arbejdet med certificeringen også banet vej for nogle økonomiske gevinster - eksempelvis på indkøb hos leverandører. - Det giver altid noget, når man går virksomheden i gennem, siger Peter Møllenberg, der er den medarbejder, der har været tovholder i virksomhedens miljøcertificering

Af Jesper Christensen

Når en transportvirksomhed fokuserer på miljøet, er der i langt de fleste tilfælde en direkte driftsmæssig gevinst at hente.

Peter Møllenberg nævner blandt andet tomgangskørslen, som på grund af et øget fokus er blevet bragt betragteligt ned. Han nævner også, at et øget fokus på brændstoføkonomi kan sætte en konkurrence i gang mellem chaufførerne om, hvem der kan køre længst på en liter diesellole. Ud over at begrænse tomgangskørslen mest muligt kan det være noget så enkelt som at skære et par kilometer af tophastigheden, eller at læse trafikken så godt, at man som chauffør undgår at bremse unødigt op.

- Der skal ikke så meget til, siger Peter Møllenberg.

Selvom det er noget, der ligger i uddannelsen til buschauffør, er der mange gange noget at hente på den konto. Ud over hensynet til økonomien, kommer en glidende kørsel også passagerene til gode i for af en mere behagelig kørsel uden unødvendige krusninger på kaffen i koppen.

Når det gælder bussernes brændstoføkonomi er det MAN's telematics, der sidder i Abildskous Neoplanbusser. Det registrerer eksempelvis, hvor meget passagererne vejer til sammen, bussens hastighed og brændstofforbrug. De forskellige parametre bidrager til, at chauffører og kørselsledere sammen kan tage en snak om, hvordan man udnytter energien i brændstoffet bedst muligt.

Peter Møllenberg peger også på, at bussernes GPS-system også har en anden god egenskab ud over at vise, hvor bussen befinder sig. Den kan også vise, om chaufføren har holdt køreplanen, hvis en passager ringer og klager over, at bussen efter hans mening var kørt før tiden.

- Det kan vi hurtigt afgøre, helt uden at skulle forstyrre chaufføren i bussen, siger han og fortsætter:

- Her er GPS-overvågningen faktisk støtte til chaufføren.



Peter Møllenberg har haft ansvaret for Abildskou A/S' miljøcertificering efter ISO 14001-normen. Da vi besøgte busselskabet var arbejdet stort set klart til at blive godkendt..



Chauffør på Linie 888:

Jeg møder så mange glade mennesker

- Selvom man måske kan være i lidt trist humør på vej til arbejde, forsvinder det lidt efter lidt, når jeg tænker på alle de smilende mennesker, jeg vil møde, når de skal ud at rejse, siger Henrik Henriksen, der er chauffør på Linie 888, som i mange år har været basisruten hos det over 50 år gamle busselskab Abildskou A/S i Aarhus

Af Jesper Christensen

Henrik Henriksen har i de seneste 4,5 år været en af de chauffører, som kører Abildskou A/S' 22 busser på ruterne mellem Jylland og København og mellem Aarhus og Berlin via Hamburg.

Han startede som afløser efter at have banket på døren hos busselskabet i et halvt års tid for at få dem til at åbne en af bussernes døre for ham. Og han har været chauffør på alle ruterne - også den til Berlin.

- Til at begynde med kørte jeg på de ruter, hvor der var behov for mig, siger Henrik Henriksen, der i dag er fast chauffør på en af busserne på Linie 888 mellem Aarhus og København - mest med Mols-Linien, men også via Odense og Storebæltsbroen.

Inden ankomsten til Abildskou A/S kørte Henrik Henriksen som turistchauffør for Centrum Turist i 10 år - og i hele Europa.

Nyhedsbrev -December 2014



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

**Så går året på hæld, julen og det nye år nærmer sig med hastige skridt.
VBI Group ønske alle kunder god jul og godt og lykke bringende nytår.
Vi vil gå ind i 2015 med 2 gode tilbud**

Irisbus Arway årg. 10/08, manuel gear, 47 + 1 + 1 plads, 258.000 km.
571.000.- + moms AB plads



MB Sprinter 519 cdi auto gear. forlænget VIP bus med alt i udstyr til 20 +1 pers.
655.000.- kr. moms i ren handel



WWW.BUSIMPORT.DK

Arbejdspladsen



Selvom de fleste har reserveret plads og betalt billetten via Abildskous web-side har Henrik Henriksen og de andre Abildskou-chauffører stadig den gammelkendte pengeping med sig i bussen.



Den 38-årige buschauffør fortæller, at det var mens han var rejseleder i Grækenland og på Cypern hos det nu lukkede Fortuna Rejser, han fik lyst til at prøve jobbet af som chauffør i en turistbus.

På Cypern mødte han en dag en engelsk-cyprioter, som fortalte om, alt det, man kunne opleve som buschauffør.

Og så var det ligesom det lå i landkortene, at Henrik Henriksen skulle skifte job.

Skiftede udlandet ud med hjemmet

I 2000 ville Henrik Henriksen gerne skifte udlandet ud med hjemmet og flyttede derfor tilbage til Danmark. Han blev uddannet som chauffør og fik job som turistbuschauffør hos Centrum Turist, hvor han kørte i 10 år.

I 2008 blev et nyt forhold bygget op, og han ville gerne være hjemme hver dag - især nu, hvor familien er blevet forøget med to små børn.

De betyder meget for buschaufføren, som før sin tid som rejseleder i Grækenland og på Cypern havde været soldat i 5,5 år - blandt andet

med udstationering på Balkan, der på det tidspunkt var et af Europas konfliktområder.

Selvom det var mange år siden, dukkede oplevelserne fra de krigsramte områder op igen, da han blev far.

- Jeg gik ned med en depression, siger han og peger på, at han den gang stadig tumlede med erindringerne fra Balkan. I dag er tingene bearbejdet og jobbet et andet.

- Det var hårdt at være soldat.

Kampen mod eller med mennesker

- Det er modsætningen til at være soldat i kamp mod mennesker. Her arbejder jeg med mennesker og prøver at gøre dem glade, siger han og ser med et smil tilbage på de 10 år, hvor han kørte Europa tyndt med glade mennesker.

Arbejdspladsen

Henrik Henriksen er uddannet chauffør, og har fokus på økonomisk kørsel, sikkerhed, service med mere. Enkelte gange har han kørt omkring 5 km/liter på en tur, men ellers ligger brændstofføkonomien på mellem 3,5 og 4,5 km/liter.



Og glæden er fortsat hos Abildskou, som han forinden kun havde hørt godt om.

- Jeg kan lide jobbet. Jeg elsker mit arbejde, siger han og tilføjer, at hvis det ikke havde været tilfældet, havde han ikke haft det i dag.

Den tidligere soldat forklarer, at selvom han en gang i mellem kan være i lidt trist humør, når han kører fra hjemmet i Tranbjerg, forsvinder det lige så langsom på vej til arbejde, når han kommer til at tænke på alle de smilende mennesker, han vil møde, når de skal med ud at rejse i hans bus.

Han ved, at passagerne vil smile, og at smil smitter, så dagen vil flyve af sted, som om den havde været lidt sen til at komme i gang.

Kører med åbne øjne og sanser årets gang

Henrik Henriksen lægger vægt på at præsentere sig over for passagererne, der har sat sig til rette i bussen og i det hele taget levere en god service - og et smil, når han billetterer. En opgave, der i dag hovedsageligt består af at tjekke de rejsendes forudbestilte og betalte billetter med en moderne billet-scanner.

- Det er kun ganske få, der ikke har bestilt plads forud og derfor betaler kontant, siger han.

Når passagererne sidder godt på deres pladser, døren er lukket og han har budt velkommen, får han tid til at nyde omgivelserne, han kører gennem med bussen. Især nyder han turen mellem færgehavnen på Sjællands Odde og Holbæk.

- Jeg nyder at følge med i naturens gang. Naturens gang og så de glade mennesker. Det er det fede ved jobbet. Jeg ser så meget, siger han og tilføjer:

- Og så får jeg penge for det.

Nyt vaskeanlæg vasker til halv pris



Dantra A/S i Hjøllund har taget landets første Istobal HeavyWash vaskeanlæg i brug. Systemet, der importeres af Hautek i Vejle, sørger for en mere effektiv vask af tunge køretøjer - eksempelvis store og små busser, men også store og små lastbiler og trailere

Efter mere end 70.000 vaske gennem de seneste 14 år har Dantra A/S i Hjøllund valgt at udskifte sit vaskeanlæg, der ud over at servicere transportfirmaets egne køretøjer, også bliver brugt af andre firmaers busser, minibusser, varevogne, lastvogne, trailere. Det nye system er af typen HeavyWash fra spanske Istobal, der er Europas næststørste producent af vaskeanlæg. Importøren fremhæver, at systemet er Danmarks første af sin slags - og til en konkurrencedygtig pris tilbyder markedets fremmeste teknologi, som i sidste ende sikrer en mere effektiv vask.

- Istobal har hidtil kun tilbudt vaskeanlæg til personbiler herhjemme. HeavyWash er banebrydende, fordi softwaren gør det nemt at skræddersy programmer til de enkelte køretøjer, siger H.P. Hau, der er indehaver af Hautek Wash & Water System.

Vaskeanlægget har kraft af en række funktioner, som effektiviserer vaskeprocessen. Eksempelvis er der højtryksdyser i toppen, som sikrer, at køretøjets front, tag og hæk spules mere effektivt. Samtidig er dyserne bevægelige, så alle dele af køretøjet kan rengøres optimalt. Det er særligt en fordel på silo- og tankbiler, fortæller H.P. Hau videre.

Store miljøfordele

Samtidig med installationen af det nye vaskeanlæg har Hautek opdateret og renoveret Dantras system til genbrug af spildevand fra vaskehallen. Samlet set fører det til en markant reduktion i vand- og elforbruget.

- Højtryksrensningen foregår med rensset genbrugsvand, hvorefter der skylles med helt rent vand for et perfekt resultat. I dag genanvendes 75 til 85 procent af vandet. Desuden er det nye vaskeanlæg mere energieffektivt end det gamle, og vaskefolkene får et bedre arbejdsmiljø med færre manuelle processer, siger H.P. Hau.

Materiel

Ifølge Kenneth Jensen, administrerende direktør for Dantra A/S, er valget faldet på Istobal HeavyWash, fordi anlægget kombinerer ydeevne, effektivitet, kvalitet og bæredygtighed - og alt i alt sikrer højere vaskekvalitet.

- Vi ved, at vores vaskekunder lægger stor vægt på skinnende rene køretøjer, hvad enten det drejer sig om busser, lastvogn-tog eller tank- og silobiler. Vores erfarne team af vaskemænd sikrer sammen med det nye anlæg høj kvalitet og effektivitet i rengøringen ved at kombinere maskinelle og manuelle processer, fastslår han.

Halv pris i december og januar

Kenneth Jensen oplyser, at Dantra - for at fejre det nye anlæg - gennem hele december og januar tilbyder halv pris på alle bilvaske.



- Den julegave gælder både gamle og nye kunder, siger direktøren.

Fakta

Dantra er med sine over 110 vogntog blandt Nordeuropas førende udbydere af tanklogistik Koncernen, der er grundlagt i 1920, består af transportvirksomhederne Dantra A/S (Danmark), Dantra AB (Sverige), Dantra GmbH (Tyskland) og DT Transport Baltic UAB (Litauen). Dantra beskæftiger totalt ca. 150 medarbejdere og har hovedkontor i Hjøllund i Midtjylland

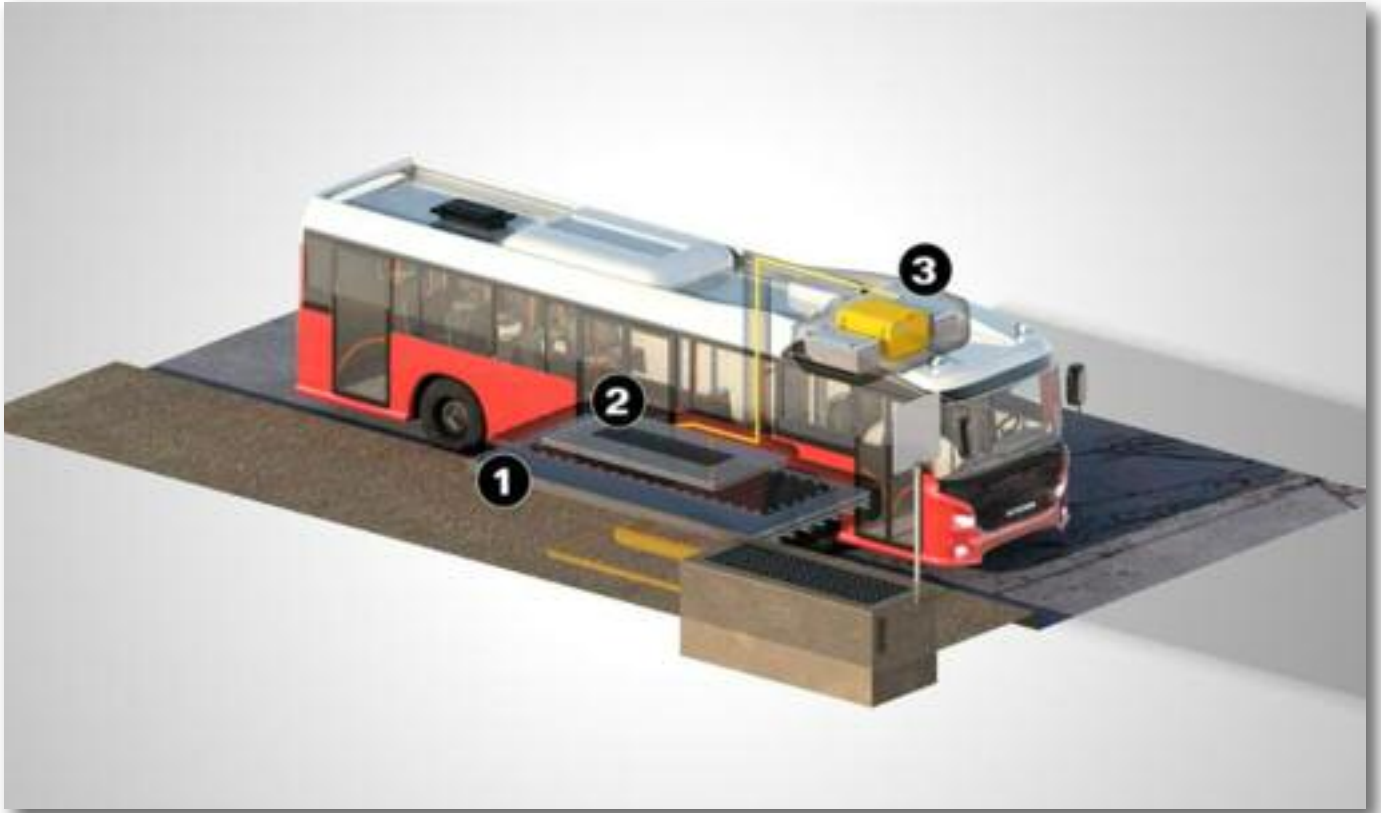
Hautek Wash & Water System rådgiver om, sælger, installerer og servicerer vasketekniske løsninger til tunge køretøjer. Kundekredsen tæller lastbil- og busleverandører, vaskehaller, busselskaber, vogn- og fragtmænd samt togselskaber

Busbestanden voksede i november

I løbet af november kom der flere dansk-registrerede busser ud at køre. Ifølge den seneste statistik fra De Danske Bilimportører voksede bestanden af busser med 28 fra 8.708 i starten af november til 8.736 ved slutningen af november

Sannemlignet med november sidste år er der også tale om en fremgang for busbestanden. Ved udgangen af november sidste år var bestanden på 8.725, mens den som skrevet var på 8.736 ved udgangen af november i år. Det giver en fremgang på 0,1 procent.

Det skal dog bemærkes, at antallet af busser ved begyndelsen af november sidste år var på 8.757.



Elbussen skal oplades trådløst

Scania vil teste en ny teknik, der kan oplade batterierne i en elbus uden brug af kabler. I juni 2016 skal den nye teknik afprøves i en bybus med hybridteknik på gaderne i Södertälje, hvor Scania har hovedsæde

Scania er ligesom andre producenter af eksempelvis busser i gang med en intensiv forskning og udvikling af forskellige former for el-teknik, der kan erstatte eller supplere dagens motorer, der benytter fossile brændstoffer. Et af sporene, som udviklerne følger, når det gælder opladning af batterier, hedder induktiv opladning - som eksempelvis bliver brugt til opladning af elektrisk tandbørster. Med trådløs opladning kan den el-drevne bus opsamle elektrisk energi fra el-forsyning nedlagt i vejbanen.

Scania samarbejder med Kungliga Tekniska Högskolan, KTH, inden for rammerne af et nyt fælles forskningslaboratorium - ITRL, Integrated Transport Laboratory - hvor teknikken skal afprøves i kommerciel drift, hvilket er første gang i Sverige.

Scania oplyser, at den svenske Energimyndigheten går ind med 9,8 millioner svenske kroner for at feltprøveforsøget kan gennemføres. Øvrige interessenter i forsøget er Södertälje kommun, Stockholms läns landsting og Tom Tits, der er et teknisk oplevelsesmuseum for børn og unge.

Bybus med hybridteknik kører ind i forsøget

Forsøget omfatter en Scania bybus med elhybrid-drivline, der skal køre i rutefart i Södertälje fra juni 2016. Ved en af stoppestederne vil der blive etableret en ladestation, hvor bussen på seks-syv minutter skal kunne få påfyldt tilstrækkeligt med energi til, at den kan klare at køre på hele strækningen.

Materiel

- Hovedformålet med forsøget er at vurdere teknikken i virkelig drift, siger Nils-Gunnar Vågstedt, der er chef for hybridudvikling hos Scania.

- At kunne skifte fra en forbrændingsmotor over til eldrift har et enormt potentiale. Forsøget i Södertälje er et første trin mod at prøve helt elektrificerede veje, hvor el-drevne køretøjer optager energi fra vejbanen, siger han.

Det kan være mange fordele for en by ved at udbygge en infrastruktur og omstille en busflåde til udelukkende kører på el. Med en flåde på 2.000 busser kan byen spare op mod 50 millioner liter brændstof om året. Det betyder, at omkostningerne til brændstof kan mindskes med op til 90 procent.

Ud over trådløs induktionsopladning forsker Scania udviklere også i andre tekniske løsninger, der kan overføre energi til køretøjer. Det omfatter også systemer, der kan hente energi fra el-ledninger i luften eller via skinner i vejen.

- Vore kunder har forskellige behov og forudsætninger, når det gælder omstilling til mere holdbare transportere. Derfor vil vi ikke låse os fast til en bestemt teknik, men fortsat forske på flere områder, siger Nils-Gunnar Vågstedt.

Det er en bybus som denne, der skal udstyres med et system, som trådløst kan opsamle elektrisk energi fra en ladestation i vejen og overføre den batterierne, der driver bussens el-motor.





Odense Kommune sætter strøm til dieselbusserne

Et enigt By- og Kulturudvalg i Odense Kommune har valgt, at bybusserne i byen fremover skal køre på en blanding af elektricitet og diesel. Det betyder, at der fra august næste år bliver indsat 18 nye dieselhybrid-busser og 21 nye dieselbusser. 41 af de nuværende dieselbusser er så nye, at de fortsætter i drift frem til 2020

I de kommende år også være muligt at udvide busflåden med en ny generation af dieselhybrid-busser og muligvis også busser, der udelukkende kører på el, hvis teknologien og økonomien tillader det.

- Teknologien er ikke helt moden endnu, men vi har med denne beslutning nu banet vejen for, at Odense Kommune inden for en årrække fortrinsvis vil kunne anvende eldrevne busser, siger By- og kulturrådmænd Jane Jegind og tilføjer:

- Vi går en spændende fremtid i møde. Om ti år har vi en velfungerende letbane, som kombineret med el- og hybridbusser og beslutningen om at kommunens egne biler skal være elbiler, vil gøre Odense til en rigtig grøn by. Det er

helt i tråd med Odense Kommunes miljøpolitik, og jeg glæder mig over, at det er et samlet By- og Kulturudvalg, der anser el-drevne busser som fremtiden.

Der er trafikselskabet FynBus, som indgår kontrakten med firmaet Keolis, der skal stå for driften af de odenseanske bybusser i de kommende otte år. FynBus har haft forhandling med fire selskaber, som hver især bød på tre løsninger: Diesel, gas og dieselhybrid.

- Vi er i en meget spændende tid, hvor nye energiformer for alvor er ved at komme frem. Med valget af hybridbusser har Odense Kommune igangsat den hidtil største satsning på el-drift i den kollektive trafik i Danmark. Sammen med Odense Kommune og Keolis glæder vi os til at bane vejen for ren el-drift i Odense, siger FynBus' direktør Carsten Hyldborg, som har ført forhandlingerne med selskaberne.

Formanden for FynBus, Morten Andersen, kalder beslutning, som Odense Kommune har taget, for visionær.



- Jeg er klar over, at staten meget gerne vil have natur- og biogas i den kollektive trafik og i tung transport, men spørgsmålet er, om el ikke i den sidste ende er det bedste i storbyerne, hvor det gavner nærmiljøet bedst, siger han.

Den nye kontrakt med Keolis, der indbefatter overtagelsen af driften af bybusserne i Odense og indsættelsen af blandt andet de valgte dieselhybrid-busser, vil ske i august 2015.

Svensk län kan køre alle busser på biogas

I dag kører over 90 procent af den kommunale bustrafik i Västerås Kommune på biogas. For hele Västmanlands Län er tallet mellem 75 og 80 procent. Med en ny gastankstation på et busdepot kan alle busser i länet køre på biogas

Västmanlands Län har i dag tankstationer med biogas i Västerås, Sala og Köping. Det nye anlæg bygges i samarbejde med Vafab på busdepotet i byen Fagersta. Tankstationen ventes at være klar i løbet af sommeren næste år.

- Så bliver vi de eneste i hele Sverige, som kan køre al trafik på biogas i et helt län, siger Peter Liss, der er administrerende direktør i AB Västerås lokaltrafik.

Dokumentation om hybridbusser i Odense Kommune

Der er svenske hybridbusser med i aftalen

Bus-operatøren Keolis, der har indgået en aftale om bybusdriften i Odense Kommune, og som indsætter dieselhybridbusser fra august næste år, kører allerede i Danmark - både for trafikelskabet Movia, Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab. I København kører Keolis eksempelvis Nordeuropas travleste buslinje 5A

Keolis er med 1.500 medarbejdere og 450 busser på vejene det næststørste busselskab i Danmark. Selskabet er dannet efter en nylig fusion mellem City Trafik og Nettbuss, og er et joint venture mellem franske Keolis, der er et af verdens største selskaber inden for kollektiv trafik, og norske Nettbuss.

Om diesel hybrid busserne i Odense

- Fra august sættes 18 såkaldte parallel hybridbusser i to forskellige størrelser i drift i Odense. Det er busser på 12 meter og ledbusser på 18 meter
- I busser med parallel hybridteknologi er der både en elmotor og en dieselmotor, der kan arbejde parallelt eller uafhængigt. Elmotoren bruges til at sætte i gang og til acceleration til omkring 20 km/t og kan fungere som både motor og generator. Ved højere hastigheder end de 20 km/t tager dieselmotoren over og står alene for fremdriften
- Når bussen bremses, opsamles energi, der så kan bruges til at sætte bussen i gang igen
- Bussernes el-motorer er meget støjsvage. Da det typisk er den, der trækker bussen ved lav hastighed, vil passagerer og beboere nær stoppesteder opleve, at busserne er langt mere stille end dieselsbusser
- Tests viser, at parallel hybrider bruger ca. 20 procent mindre diesel ved bykørsel, og de udleder derfor også ca. 20 procent mindre CO₂ end tilsvarende dieselsbusser



Busserne i den nye kontrakt:

- 12 parallel hybrid ledbusser på 18 meter fra Volvo.
- 6 parallel hybrid busser på 12 meter fra Scania
- 21 dieselsbusser på 13 meter fra Iris. De vil overholde den meget miljøvenlige Euro 6 norm
- 41 af de nuværende dieselsbusser, der kører i Odense, er så nye, at de vil fortsætte med at køre - blandt andet de ledbusser, der kører til SDU. Disse busser er alle miljøvenlige dieselsbusser, der overholder EEV eller Euro 5 standarden

Tilbagekøbsgaranti uden ekstra omkostninger

Vi er kendt for vores kvalitet og holdbarhed!

Mercedes-Benz og Setra busser holder i længden og holder sin værdi.

Vi tilbyder en fordelagtig fast tilbagekøbsgaranti på din nye bus, uden det koster dig ekstra. Dermed ved du allerede nu, hvad din brugte bus er værd, når det igen bliver tid til at forny din vognpark.

Ring til dit salesteam og hør nærmere

Salgskonsulent
Claus Korsgaard
+45 56 37 00 63
claus.korsgaard@daimler.com

Salgskonsulent
Johnnie Espersen
+45 56 37 00 20
johnnie.espersen@daimler.com

Salgskonsulent
Poul Nielsen
+45 56 37 00 42
poul.nielsen@daimler.com

Salgskonsulent
Carsten Ø. Nielsen
+45 56 37 00 35
carsten.o.nielsen@daimler.com

Sales Manager
Claus Skipper
+45 56 37 00 37
claus.skipper@daimler.com



Mercedes-Benz – et mærke fra Daimler



Mercedes-Benz

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



El-busser ser ud som almindelige busser både udvendig og indvendig med ligeså mange sidde- og ståpladser. Forskellen er, at busserne drives af en el-motor og dermed er næsten lydløse.

El-busser kører ind i gas-område

I den svenske by Västerås kører over 90 procent af busserne på biogas. Nu bliver de som et forsøg suppleret med busser, der udelukkende kører på el. Busserne skal testes i løbet af det kommende år

Det bliver først og fremmest i bytrafikken i Västerås, busserne kommer på prøve. testen skal klarlægge, hvilken type ladesystem, der skal benyttes, da busserne kun kan køre i fem timer på en opladning.

- Vi skal finde en løsning med ladestationer eller med et koncept, hvor busserne kan oplades under kørslen, siger Peter Liss, der er administrerende direktør for AB Västerås lokaltrafik.

- Vi skal også se på, om energiforbruget ved el-drift er lige så lave, som det bliver oplyst, siger han og forklarer, at det vil sige omkring fem gange lavere end ved biogas.

Byens biogasdrevne busser vil ikke forsvinde de kommende år. Men ambitionerne er, at el-busser er fremtiden for bytrafikken i Västerås.

- Vi skal teste el-busserne på alle byruter i forløb af fire timer for siden at lade batterierne. Vi er enige i Landstinget om, at vi skal satse på den her nye teknik. Om det her fungerer og er godt, så vil vi udelukkende have el-busser i Västerås om ti år, siger Tommy Levinsson, der er landstingsråd i Västmanlands Län, der ligger i det østlige Midtsverige.

- Det gælder om at ligge i toppen og være med hele tiden, når man får adgang til ny teknik, siger han videre.

75 procent af finansieringen af projektet i Västerås kommer fra EU. I løbet af de nærmeste uger vil den første el-bus køre ud i Västerås.

Komplicerede regler forvirrer busvognmænd og synsvirksomheder: Større passagerkomfort kan give dårligere trafiksikkerhed

I bestræbelserne på at øge passagerkomforten kommer mange busvognmænd uforvarende til at sætte trafiksikkerheden for passagererne på spil. Det sker, når der efter kundeønske monteres borde i busserne, så passagererne kan få en mere komfortabel bustur

Nyere busser er indrettet, så de opfylder gældende lovgivning med tre-punkts sikkerhedsseler på de pladser, hvor der ikke er et sæde foran, samt med to-punkts sikkerhedsseler ved alle øvrige pladser.

- Det er naturligvis fint, men busvognmændene kan få problemer, hvis de monterer borde i busserne, siger ingeniør Preben Egelund fra konsulentvirksomheden AutoConsult i Albertslund ved København.



Ingeniør Preben Egelund fra konsulentvirksomheden Autoconsult advarer mod faldgruberne omkring dokumentation og syn af sikkerhedsseler, borde og stole i blandt andet "børnehave-busser".

Han peger på, at når busvognmændene afmonterer eller vender nogle af stolene for at give plads til eftermonterede borde, risikerer de at overtræde lovgivningen, fordi kravene til sikkerhedsselerne ændrer sig, når indretningen af bussen ændres.

- Det gælder både, hvis bordene er købt specielt til bussen og for borde, som anvendes universelt i flere busser, fastslår Preben Egelund.

Henvisning på henvisning

Trafikstyrelsens krav til indretning af busser, herunder krav til sæder, borde og sikkerhedsseler med videre, er i vidt omfang beskrevet i gældende EU- og ECE-lovgivning. Reglerne er imidlertid teknisk komplicerede og består ofte af henvisning på henvisning, hvorved de i praksis er svære at arbejde med.

- Den korte version af reglerne er, at der ikke må monteres faste borde foran de pladser, som kun er udrustet med to-punkts sikkerhedsseler. Her skal der være monteret tre-punkts sikkerhedsseler, og stoleforankringen skal desuden overholde særligt skrappe krav, så de ikke river sig løse ved for eksempel en kollision, forklarer Preben Egelund.

- Hvis stolene kun er udrustet med 2-punkts sikkerhedsseler, skal bordene foran være af støddabsorberende type,

men her kniber det ofte med både dokumentation, og - hvad værre er – selve konstruktionen af bordet, siger han videre.

Reglerne for stole, sikkerhedsseler og borde er udformet, så risikoen for kvæstelser på passagererne minimeres i tilfælde af en kollision, hvor passagererne slynges fremad. En to-punkts sele er ikke tilstrækkelig til at fastholde passagerernes overkrop, så derfor skal et eventuelt bord være eftergivende med en blød kant eller ved montering på en eftergivende konsol.

- Ved brug af tre-punkts sikkerhedssele anses sikkerhedskravene for overholdt, når seleforankringen i stolen er tilstrækkelig solid, da passagerernes overkrop ikke i samme grad slynges fremad mod bordet ved en kollision, siger Preben Egelund, der oplyser, at der findes enkelte borde på markedet, der har en høj blød kant, og som monteres på særligt energiabsorberende konsoller, hvorved EU-bestemmelserne giver mulighed for, at der alene anvendes to-punkt sele i det bagved stående sæde.

Manglende viden

Som indehaver af konsulentvirksomheden AutoConsult støder Preben Egelund ofte på sager, hvor hverken busvognmænd eller danske synsvirksomheder har tilstrækkelig viden om samspillet mellem bussens indretning og kravene til sikkerhedsseler. AutoConsult har bidraget til, at et stort antal busser indregistreret første gang før 1. oktober 1999 har fået hævet sikkerhedsniveauet betydeligt, så de i dag er forsynet med effektive sikkerhedsseler og seleforankringer, der - hvis de bliver testet - må anses at kunne opfylde kravene for nyere busser.

AutoConsult har i denne forbindelse erhvervet stor viden om de internationale krav til sikkerhedssystemer.

- Og vi hjælper gerne vognmænd med denne viden, siger Preben Egelund.



Konsulentvirksomheden Autoconsult og indehaver Preben Egelund har mange års erfaring med rådgivning og dokumentation omkring indretning og montering af sikkerhedsseler, stole og borde i busser.

Tog kører med hjertestartere

De tog, som kører for det svenske trafiksbeselskab, Västtrafik i Västres Götalands-regionen, er blevet udrustet med hjertestartere

Baggrunden er, at 10.000 mennesker hvert år får hjertestop i Sverige, og at den eneste måde at hjælpe dem på er at give hjertemassage, kunstigt åndedræt og bruge en hjertestarter, hvis der er en til rådighed.

Hvis et menneske, der bliver ramt af hjertestop, får hjælp inden for de første tre minutter, er chancen for at overleve meget stor.

Västtrafik har arbejdet med at udruste sine tog med hjertestartere siden august, så samtlige 101 tog nu har en hjertestarter med.

- Det er en meget vigtig investering, da togene nogle gange befinder sig i områder, hvor redningstjenesten er langt borte. Hjertesatrtterne har allerede reddet liv, siger Jarl Samuelsson, der er ansvarlig for togtrafikken hos Västtrafik.

Hjertesatrtterne i Västtrafiks tog er placeret i nærheden af handicaptolletterne. Udstyret er enkelt at anvende og kræver inden forkundskaber, da en tydelig guide vejleder brugeren. Togpersonalet om bord er også blevet instrueret i at bruge hjertestarterne, så de kan bistå i kritiske situationer.



Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Solaris Sverige får dansker som administrerende direktør

Efter knap 4 år som Salgsdirektør for Erhvervsretøjer hos Mercedes-Benz CPH, er Klaus Hansen tiltrådt en ny stilling som administrerende direktør for Solaris Sverige AB

Selskabet er et 100 procent ejet datterselskab af polske Solaris Bus & Coach S.A., der er én af de centrale producenter af moderne by- og intercity-busser i Europa.

Produktionen af busser og sporvogne eksporteres i dag til 28 lande.

Sverige er det største marked i Skandinavien og Klaus Hansen ser frem til at stå i spidsen for den fremtidige vækst på det svenske marked. Klaus Hansen vender på den måde tilbage til sit udgangspunkt - nemlig busser og ikke mindst den kollektive transport.



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

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

Transportuddannelse kan erstatte vinteropsigelser

Erfaringerne fra sidste vinter taler sit tydelige sprog: Sidste vinter brugte en lang række medarbejdere inden for landbruget og byggeriet de rolige vintermåneder på opkvalificering. Derfor kan det give god mening og stor værdi for de brancher, der er ramt af vinterstilhed, at skifte fyresedlen og sofaen ud med en tur på skolebænken. Det gælder blandt andet dele af landtransporterhvervet, hvor uddannelser og kurser i kan tilføre både kompetencer og stor værdi til virksomhederne

Nye regler, der trådte i kraft sidste sommer, betyder, at en opsagt medarbejder ikke længere og uden videre kan tage seks ugers selvvalgt uddannelse. Dét kan først ske efter fire måneders ledighed.

Men en arbejdsgiver har stadig mulighed for en løntabsgodtgørelse på 652 kroner pr. uddannelsesdag pr. medarbejder. Dermed kan en uddannelse som alternativ til fyresedlen stadig give mulighed for opkvalificering i stedet for afskedigelse.

I forhold til reglerne gælder det om at se muligheder i stedet for begrænsninger, mener Danmarks største udbyder af transportuddannelser, TUC Dekra har afdelinger over hele landet.

Da skolerne sidste år gjorde opmærksom på de nye regler oplevede man straks positive reaktioner fra brancher med vinterstilhed.

- Indtil sidste sommer kunne de vinterfyrede medarbejdere tilmelde sig seks ugers selvvalgt uddannelse. Men ny lovgivning hindrer dette. For at bruge vinterstilheden til uddannelse og opkvalificering skal arbejdsgiveren fremover sende medarbejdere på uddannelse i de stille vintermåneder. Ved at kende til og bruge tilskudsordningerne er det i det fleste tilfælde nærmest omkostningsfrit for den enkelte arbejdsgiver. Blandt de mange fordele er, at medarbejderen møder tilbage hos arbejdsgiveren med styrkede kompetencer, bedre motivation og et større loyalitetsforhold over for arbejdsgiveren, siger uddannelsesdirektør hos TUC Dekra, Mogens Ellgaard-Kramer.

Hos TUC Dekra kan et uddannelsesforløb vare fra en dag til flere måneder afhængig af de kompetencer medarbejderen har brug for.

Mogens Ellgaard-Kramer peger på, at der er en bred vifte af uddannelsesmuligheder indenfor transport- og befordringsbranchen. Det gælder eksempelvis stort kørekørt og chaufføruddannelse til bus og lastbil, energirigtig kørsel, skadesbegrænsende kørsel, kørsel med farligt gods og meget mere.

Efter et endt uddannelsesforløb får arbejdsgiveren en mere fleksibel og kvalificeret medarbejder tilbage og kan tage fat på nye opgaver og forretningsmuligheder.

TUC Dekra-skolerne tilbyder kurser om dagen, om aftenen og i weekenderne. TUC Dekra tilbyder også administrativ hjælp i forbindelse med tilmelding og ansøgning om refusion/løntabsgodtgørelse.



En del af busserne, der kører for Midttrafik har installeret videoovervågning - eksempelvis bybusserne i Aarhus

Busserne i Region Midt får videoovervågningsudstyr

Trafikselskabet Midttrafik får i løbet af det kommende år installeret videoovervågningsudstyr i alle regionale busser og bybusser. Tiltaget skal først og fremmest have en præventiv effekt

Piktogrammer i busserne oplyser om, at busserne videoovervåges. Det vil ifølge Midttrafik øge sikkerheden for både kunder og chauffører.

Udover videoovervågning får busserne også installeret en alarmfunktion, som aktiverer en direkte videoforbindelse fra bussen til et kontrolcenter, hvor mandskabet kan se direkte optagelser fra bussen, og tilkalde politiet, hvis det skønnes nødvendigt.

Godt 300 bybusser og regionale busser i Midttrafiks område har i dag installeret videoovervågning. Dette gælder blandt andet bybusserne i Aarhus, Holstebro, Horsens, Viborg, Silkeborg, Herning og Skanderborg.

Installationen i de øvrige busser sker i løbet af det kommende år i takt med, at der installeres realtidsudstyr i alle busser i Midttrafiks område.

Med realtidsudstyr kan man via Rejseplanen.dk se den enkelte bus' forventede ankomsttid.



Arriva vandt ArbejdsmiljøPrisen

Arbejdsmiljørådet har kåret vinderne af årets arbejdsmiljøpriser. Bus- og togoperatøren Arriva Danmark vandt prisen i kategorien 'Arbejdsmiljø som strategisk element'. Arriva vinder ifølge juryen prisen for at have »tænkt arbejdsmiljø ind i hele sin forretning, så strategien i lige så høj grad indeholder arbejdsmiljø og sundhed som resultater og indtjening«

- Et sikkert og sundt arbejdsmiljø kommer ikke af sig selv. Det kræver en vedholdende og målrettet indsats fra både ledelsen, medarbejderne og arbejdsmiljøorganisationen - og arbejdsmiljøet er højt prioriteret hos Arriva, sagde formand Lisbeth Lollike fra Arbejdsmiljørådet, da prisen blev uddelt.

- Jeg er glad for, at Arbejdsmiljørådet med ArbejdsmiljøPrisen kan sætte fokus på nogle af de arbejdspladser, der gør et stort arbejde for at fremme arbejdsmiljøet, og hvor vi kan se, at det gør en positiv forskel, sagde hun videre.

Langt færre arbejdsskader

Arrivas indsats har haft stor betydning for ikke mindst de 3.300 buschauffører. Antallet af arbejdsskader, der medfører fravær, er faldet fra 187 blandt buschaufførerne i 2010 til 69 i 2013, hvilket svarer til et fald på 62 procent. Det har først og fremmest stor menneskelig værdi for den enkelte, men har også givet Arriva en besparelse på godt 10 millioner kroner.

- Et godt arbejdsmiljø er helt afgørende for den enkelte medarbejders trivsel, men er også en grundlæggende forud-

Arbejdsforhold

sætning for virksomhedernes muligheder for at skabe positive, økonomiske resultater. Derfor har arbejdsmiljøet til stadighed højeste prioritet i Arriva, og vi har allerede høstet store gevinster af den helhjertede indsats, vi har ydet indtil nu, siger Dorthe Nedermark, der er chef for Health, Safety & Environment (HSE) i Arriva Danmark.

Bredspektret indsats

Arrivas målrettede indsats for at skabe løbende forbedringer af arbejdsmiljøet spænder vidt. Arriva har skabt en organisation af HSE-repræsentanter, der er valgt og uddannet til at yde en lokal indsats for deres kolleger på områderne sundhed, sikkerhed og miljø. Arriva har lagt et omfattende sundhedsprogram, 'Et godt liv med Arriva', der blandt andet omfatter en sundhedsbonus med to fuldtidsansatte sundhedskonsulenter, der tilbyder medarbejderne helbredstjek og gode råd om kost og motion. Derudover har Arriva fået en officiel miljø- og arbejdsmiljøcertificering af 21 af i alt 27 anlæg.

- At vinde Arbejds miljøPrisen er et enormt skulderklap til alle vores dygtige og engagerede HSE-repræsentanter, der yder en utrættelig indsats for at skabe trivsel og gode arbejdsbetingelser for deres kolleger på den enkelte arbejdsplads. Det er fantastisk at se, at hensynet til arbejdsmiljøet er blevet en naturlig del af det daglige arbejde alle steder i vores forretning. Arbejds miljøprisen er prikken og i'et, der giver os ny energi til det fortsatte arbejde med at skabe den meste attraktive arbejdsplads i den danske servicesektor, siger Dorthe Nedermark.

Arriva har vundet prisen i kategorien 'Arbejds miljø som strategisk element'. ISS Food Hygiene, Netto og Center for Senhjerneskadete i Kolding vandt de øvrige tre priser.

Dokumentation:

Derfor fik Arriva Danmark Arbejds miljøPrisen

Arriva Danmark A/S modtog torsdag Arbejds miljøPrisen 2014. Juryen bag prisen begrundede deres beslutning med, at Arriva Danmark har gjort en indsats for at bruge arbejdsmiljøet som et strategisk element

Juryen skriver i sin begrundelse:

I Arriva Danmark A/S er det en strategisk beslutning, at arbejdsmiljøet skal være integreret i den daglige drift. Ved at give medlemmerne af AMO-organisationen et kompetenceløft har man skabt en kvalificeret organisation, som tager initiativ til en række indsatser til fremme af virksomhedens arbejdsmiljø. Indsatserne har blandt andet givet chaufførerne bedre redskaber til at håndtere konflikter og et bedre overblik over hvor på busruterne, der er størst risiko for trafikulykker. Dommerkomiteen har lagt vægt på, at arbejdsmiljø er højt prioriteret og indgår i virksomhedens strategi på lige fod med andre elementer. Dermed har Arriva som den største busoperatør været med til at påvirke hele branchen. Det betyder, at selskabernes arbejdsmiljøcertificering nu også vægter i udbyderens samlede vurdering, når busdriften er i udbud. For de ansatte i Arriva har det strategiske fokus på arbejdsmiljø givet en høj tilfredshed blandt medarbejderne og en væsentlig reduktion af arbejdsulykker på hele 62 procent.

Dette vil Arbejds miljørådet gerne belønne med Arbejds miljøPrisen 2014 i kategorien: Arbejds miljø som strategisk element.

På vegne af Arbejds miljørådet - Formand Lisbeth Lollike

Folketinget behandlede forslag om letbane i Odense

Odense Letbane kom sidst i november lidt tættere på sporet, da Folketinget førstebehandlede et lovforslag om letbanen

Går alt efter planen, kan loven træde i kraft til marts næste år, hvorefter anlægsarbejdet af banen kan gå i gang., så banen kan være klar til testkørsel i 2019 og til officielt åbning i 2020.

Undersøgelse:

Investeringer i letbaner betaler sig

Miljøministeriet har sammen med blandt andre Aarhus Kommune fået undersøgt, hvad det har betydning for virksomheders valg af placering. Nærheden til infrastruktur har stor betydning, lyder en konklusionerne

Kristian Würtz, rådmand for Teknik og Miljø i Aarhus Kommune nikker genkendende til konklusionen om, at virksomheders placering i nærheden af for eksempel letbanestationer har stor betydning.

- Der er ingen tvivl om, at såvel letbanen som helhed og de enkelte stationer skaber stor værdi og nye muligheder for områderne. Erhvervslivet vil blive styrket, så der er også store forventninger til de kommende vigtige etaper af letbanen, siger Kristian Würtz.

Ifølge rapporten "Gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet" vil større virksomheder for eksempel gerne ligge i nærheden af en station, og de er villige til at betale 30 til 40 procent mere for lejemålet, hvis der etableres en ny station.

Det er dog ikke kun værdien af ejendommene, som anlæggelsen af en letbane har betydning for, fortæller Kristian Würtz.

- Vi mærker også en stor interesse fra store dele af erhvervslivet for arbejdet med letbanen. Arbejdet med letbanens første etape bliver fulgt tæt af virksomhederne i de områder, som letbanen kommer til at køre igennem, siger han.



Nye omkørselsruter skal mindske motorvejskøer ved uheld

Bilister skal fremover guides hurtigere uden om uheld på motorvejen. Derfor lancerer Vejdirektoratet sammen med tolv kommuner 19 nye omkørselsruter, der skal mindske køerne på motorvejene og i stedet lede bilisterne uden om uheldene ad andre veje

Hvem kender ikke den frustrerende følelse, der melder sig, når man er tvunget til at holde i kø i timevis på motorvejen på grund af et uheld forude? Det gør de fleste vist.

Med de 19 omkørselsruter ved motorveje rundt om i landet vil det være muligt at lede trafikken uden om uheld på motorvejen.

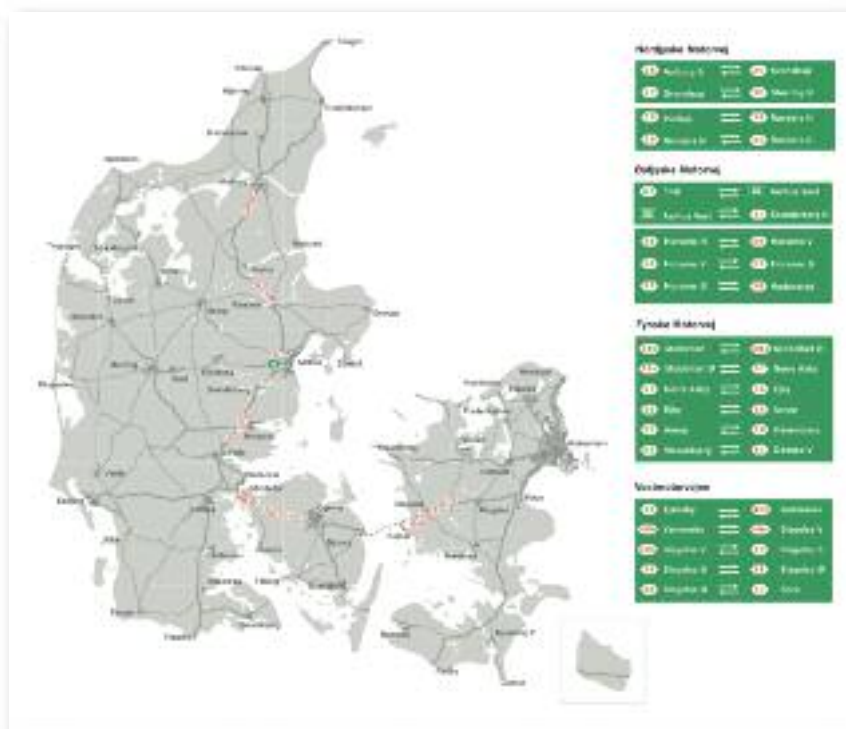
- Vi vil gerne begrænse de situationer, hvor folk holder unødigt stille i kø på motorvejen på grund af uheld. Det er irriterende og det er rigtig dyrt for samfundet. Med omkørselsruter leder vi trafikanterne af motorvejen, udenom ulykkesstedet og tilbage på motorvejen. Og selv om man kommer på en lille omvej, så bliver forsinkelsen meget mindre. Kort sagt så bliver omvejen en genvej, siger Charlotte Vithen, områdechef i Vejdirektoratet.

Omkørselsruterne er en udbygning af samarbejdet mellem politi, kommuner og Vejdirektoratet for at skabe mere optimale forhold for trafikanterne. Indtil videre samarbejdes der også omkring planlægning og koordinering af vejarbejder og trafikinformation.

- Vi ser frem til at være med til at afprøve konceptet med omkørselsruter, og vi forventer, at det vil kunne føre til færre køer, siger Frank Mathiesen, Rigspolitiet.

Fakta:

- Når uheldet er ude, og der opstår kø på motorvejen, vil man som trafikant blive guidet udenom uheldet via trafikradio og Vejdirektoratets trafikinformationstjenester.
- I forbindelse med omkørselsruter lanceres et nyt skilt, som trafikanterne skal følge, når de guides af motorvejen.
- Om et år skal det evalueres, om forsøget har den rette effekt og skal udvides med endnu flere omkørselsruter.
- I Tyskland har der i mange år været et net af omkørselsruter, som bilister har kunnet tage, hvis der har været kø på motorvejene.





Trafikanterne er godt tilfredse med 2+1 vej

Der er ifølge en brugerundersøgelse, som Vejdirektoratet har foretaget hos trafikanterne på den nye vejstrækning mellem Holbæk og Vig, tilfredshed med den nye motortrafikvej

Brugerundersøgelse, som Vejdirektoratet netop har foretaget hos trafikanterne på strækningen, viser, at størstedelen af bilisterne på rute 21 mellem Holbæk og Vig er meget tilfredse med den nye motortrafikvej, som blev indviet for et års tid siden.

Bilisterne mener, at vejen giver en bedre trafikafvikling, og at det er nemmere at forudsige køretiden på strækningen. De er også glade for autoværnet, som giver dem en følelse af større trafiksikkerhed. Samlet set er der i det hele taget stor tilfredshed med vejen.

Den nye vej er kendetegnet ved, at den er anlagt med skiftevis et og to spor i hver sin retning. Som noget nyt er der opstillet autoværn mellem køreretningerne. Autoværnet er på hver sin halvdel af de 20 km vej anbragt som henholdsvis almindeligt autoværn og kabelautoværn.

Flertallet af de spurgte billister opfatter det almindelige autoværn som mest sikkert. Der er imidlertid gode erfaringer med begge typer autoværn på 2+1 veje i udlandet.

Opstillingen af autoværn på så lang en strækning og med to forskellige typer er et forsøg, som først kan evalueres med hensyn til trafiksikkerhed og driftserfaringer, når vejen har været i drift i længere tid.

Storebælts-priserne bliver justeret

Personbiltrafikken over Storebæltsbroen kommer til at slippe det samme for en tur over broen. Derimod kommer det til at koste mere at krydse broen, hvis man kører i en bus eller i en lastbil

Prisstigningen for busser og bliver på 5 kroner pr. tur.

Sådan arbejder Odense Kommunes kontrolenhed

Odense Kommune har oprettet en særlig kontrolenhed, som skal tjekke kommunens leverandører og underleverandører for at forebygge social dumping. Oprettelsen af kontrolenheden er begrundet i at sikre løn- og arbejdsvilkår for ansatte hos kommunens leverandører og underleverandører, som kan sammenlignes med det, kommunen selv kan tilbyde sine medarbejdere. For nylig har de øvrige fynske kommuner tilsluttet sig den samme sociale klausul som Odense kommune

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

I Odense Kommune er der et særligt motiv i at sikre medarbejderne på byens kommende store byggeprojekter ordnede forhold. Det er blandt andet bygning af et nyt sygehus, letbane og byomdannelsen i centrum efter lukningen af Thomas B. Thriges Gade. Til disse projekter ventes et større kontingent af udenlandsk arbejdskraft, og det er netop i forbindelse med udenlandsk arbejdskraft, at begrebet social dumping er blevet brugt.

Men social dumping har også en rent dansk halvætter på persontrafikområdet. Flere leverandører til trafiksselskabernes Flextrafik er blevet anklaget for social dumping. På Fyn er det FynBus, der udbyder Flextrafikrørlsen, men Odense Kommune er én af de store kørselsudbydere i Flextrafiksystemet, så derfor har kontrolenheden også tjekket Flextrafik-operatørerne.

I forbindelse med det seneste udbud af garantivogne i FynBus' Flextrafik var det en betingelse, at de vindende operatører skulle kunne godkendes af kontrolenheden i Odense kommune, før en kontrakt kunne underskrives.

Hvad bliver kontrolleret

Magasinet Bus har talt med Cecilie Schwartz Førby, udbuds- og indkøbschef i Odense Kommune og også chef for kontrolenheden. Vi har spurgt hende om, hvordan kontrollen foregår, og hvad der kontrolleres.

- Vores udgangspunkt er, at vi ønsker en dialog med de leverandørvirksomheder, vi skal kontrollere, siger Cecilie Førby og fortsætter:

- Vi starter med at spørge efter skriftlig dokumentation af ansættelsesforholdene, i vognmandsvirksomheder er det typisk ansættelseskontrakter, lønsedler, køreløgs eller timesedler. Derefter foretager vi en vurdering af det materiale, vi har fået udleveret.

Cecilie Førby fortæller, at i nogle tilfælde lykkes det ikke få den ønskede dokumentation, og det i sig selv betragter kontrolenheden som en overtrædelse af de sociale klausuler i Odense Kommune.

- Jeg skal lige understrege, at vi ikke har en facitliste at gå frem efter, og det hjælper heller ikke at "tælle fejl", der skal en samlet vurdering af forholdene til. Ofte opdager vi nogle mindre ting, som virksomheden ikke har haft kendskab til eller har overset. I de tilfælde fungerer kontrolenheden som rådgiver, siger Cecilie Førby.

Specialkørsel

- Det skal alvorlige fejl og mangler til, før Odense kommune kan idømme bod eller ligefrem kan ophæve en kontrakt med en leverandør. Det skal være juridisk holdbart. Men vi ser ligeså meget vores funktion som forebyggende. Leverandørerne ved, at de bliver kontrolleret, og så gør de en indsats for at undgå problemer med os, siger hun videre.

Snyd eller dumhed

Cecilie Førby har to medarbejdere, som er godt på vej til at blive specialister i persontransportområdet.

- Vi hører gang på gang, at transport er noget meget specielt, anderledes end andre brancher, og det er også rigtigt, men sådan er de fleste andre brancher også. Det er heldigvis lykkedes for vores medarbejdere at få en god dialog med vognmandsfirmaerne - især når de demonstrerer, at de ved en hel del om området. Vi gør alt, hvad vi kan for at sætte os ind i transportbranchens særlige forhold, fastslår Cecilie Førby.

Cecilie Førby konstaterer, at det er meget sjældent, at kontrolenheden finder ét og kun ét problematisk forhold i en undersøgt virksomhed.

- Hvis der ikke findes ansættelsesbeviser i en vognmandsvirksomhed, viser det sig ofte, at der også er problemer med bilerne, med omgangstonen eller noget andet. Det siger jeg ikke for at hænge nogen ud, men mere som en konstatering af, at der altså findes et B-hold blandt virksomheder, og det er lige præcis dem, vi gerne vil luge ud i, konstaterer hun.

Grænsen mellem kontrolenhedens arbejde og almindelig kvalitetskontrol kan til tider være hårfin, men her henholder Cecilie Førby sig til, at kontrolenheden alene beskæftiger sig med de emner, som er anført i ILOs konvention fra 1994 om arbejdstageres rettigheder. ILO er FN's arbejdsmarkedsorganisation.

Overenskomster og NOTRA-sagen

Magasinet Bus spørger Cecilie Førby, om kontrolenheden også går ind i de særlige overenskomstproblemer, der findes på Flextrafikområdet.

- Vi følger selvfølgelig Trafikstyrelsens vejledninger på området. I det hele taget bygger vores kontrol på objektive forhold - blandt andet de grundlæggende lovgivningsmæssige forhold som ansættelsesbeviser, ferie, arbejdsmiljøforhold. Og så kan vi også foretage en skønsmæssig vurdering af lønforholdene ved at se på, om en medarbejder får en rimelig løn i forhold til arbejdstimerne. Men vi går ikke ind i de enkelte overenskomster, det er ikke vores rolle, siger hun.

Cecilie Førby understreger, at kontrolenheden i Odense Kommune alene arbejder med opfølgning på kontrakter mellem kommunen og dens leverandører, men der er ikke tale om en myndighedskontrol.

- Det er meget vigtigt at skelne mellem myndighedskontrol og kontrol af kontrakter, siger Cecilie Førby.

Hun understreger, at Trafikstyrelsens kontrol af for eksempel OST-tilladelser og kontrolenhedens arbejde ikke umiddelbart kan sammenlignes.

Odense kommunes definition på social dumping

Social dumping er, når:

- udenlandske og danske virksomheder udfører opgaver uden at overholde danske love og regler.
- udenlandsk og dansk arbejdskraft arbejder med løn- og arbejdsvilkår under det sædvanlige danske niveau.

Sådan kan social dumping opstå i Flextrafik

Social dumping i Flextrafik kan forekomme som følge af den måde trafiksselskaberne udbyder Flextrafik på sammenholdt med de meget sammensatte overenskomstforhold på taximarkedet. Trafiksselskaberne udbyder Flextrafik på to typer kontrakter - en for garantivogne og én for variabel kørsel

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

Garantivogne er fuldtids beskæftigede vogne i Flextrafik og er næsten altid såkaldte OST-vogne, dvs. vogne som kører på basis af en Offentlig Service Tilladelse fra Trafikstyrelsen. Kontrakten for en garantivogn er i princippet af samme type som en kontrakt for rutekørsel med bus, eneste forskel er bilens størrelse.

For den variable kørsel er situationen lidt mere kompliceret. Variabel kørsel udføres som oftest af taxier eller busser på deltid. Vognene kører almindelig taxikørsel eller buskørsel resten af tiden. Der er stor forskel på, hvor stor en andel, Flextrafik udgør. Variabel kørsel kan også udføres af OST-vogne, men disse vogne kan ikke udføre andre kørselstyper. Alle bydere får en kontrakt på den variable kørsel, uden at det vides på forhånd, hvor meget kørsel, vognen kan opnå. Timeprisen er nemlig afgørende for tildelingen af Flextrafik-ture. Andre faktorer er tomkørsel og vognens størrelse og udrustning.

Der er derfor et særligt motiv for vognmanden til at give så lavt et tilbud på timeprisen som muligt, det giver mange ture og høj omsætning.

Løn og overenskomster

Lønomsomkostninger udgør langt den største del af den samlede kørselsomkostning, og den særlige udbudsform åbner for udspekulerede løsninger for aflønning af chaufførerne. Dette kan lade sig gøre, fordi taxi- og OST-området har meget sammensatte overenskomstforhold med en blanding af timeløns- og provisionsoverenskomster.

Aflønning af taxichauffører kan ske enten som timeløn eller som provisionsløn med en garanteret minimumsløn. Men andelen af lav aflønning af taxiarbejdsgivere, der er medlem af en arbejdsgiverforening og taxichauffører, som er medlem af en fagforening. 3F har for et par år siden indgået en landsdækkende OST-overenskomst med mange arbejdsgivere på området, men mange vognmænd og chauffører står udenfor denne aftale.

Herudover er der usikkerhed om, hvad en "kollektiv overenskomst" egentlig er i lovens forstand. Det handler den såkaldte NORTRA-sag om. Trafikstyrelsen vandt i Vestre Landsret i april 2013 over en gruppe nordjyske vognmænd. Trafikstyrelsen hævdede, at Flextrafik kun kan udføres på en timelønsoverenskomst, fordi chaufføren ikke kan påvirke sin indtægt som i taxikørsel. Alle ture tildes fra trafiksselskabets bestillingssystem. Dommen er anket til Højesteret, men er endnu ikke behandlet. Formelt er Trafikstyrelsens retningslinjer om timelønsaflønning gældende, men reelt er der usikkerhed om retstilstanden.

DSB sætter flere tog ind i juletrafikken

Der er rift om billetterne til togene i dagene op til jul. DSB melde rom, at flere afgange er ved at være fyldte. Derfor sætter DSB to ekstra afgang ind 22. og 23. december mellem Københavns Hovedbanegård og Aarhus H, for at sikre de rejsende en siddeplads i juletrafikken, så vidt det er muligt

- Vi holder godt øje med salget af billetter, og der er ved at være udsolgt på flere afgang især 23. december. Det er også derfor, at der er sat ekstra tog ind. Vi bruger salgshallene til at se, hvordan vi kan sikre, at flest mulig af kunderne får en siddeplads i toget, siger Tony Bispeskov, der er informationschef i DSB.

Tony Bispeskov anbefaler de julerejsende, der endnu ikke har bestilt, at de planlægger deres rejse og får købt billetten i god tid, så de kan sikre sig en plads på toget.

- Mange venter med at købe deres billet og pladsreservation på den dag, de skal af sted. Men lige netop i juledagene er det en god ide at have sikret sig en plads i god tid, hvis man vil nyde julerejsen, siger Tony Bispeskov.

De ekstra juletog kører fra Københavns Lufthavn mandag 22. december klokken 12.58 og klokken 13.58 med afgang fra Københavns Hovedbanegård klokken 13.21 og 14.21.

Tirsdag 23. december kører de ekstra juletog fra København Hovedbanegård klokken 12.20 og klokken 13.20 med ankomst i Aarhus klokken 15.48 og klokken 16.44.

Elevatorløs station betyder en tur tilbage og frem

På Børkop Station på banestrækningen mellem Vejle og Fredericia må handicappede, rejsende med barnevogne og andre tage toget en tur tilbage for at komme frem, hvis de har svært ved at klare gangbroen mellem perronerne

Sådan har det været i 10 år, da gangbroen, der fører over sporene ikke har en elevator, der give rejsende med behov for et lift et løft.

Det betyder, at rejsende, der skal til Vejle, må tage toget den anden vej til Fredericia og så skifte til et tog mod Vejle.

Ifølge dr.dk er der tegn på, at der vil komme en løsning. Sagen ligger på transportministerens bord, og folketingsmedlem fra SF, Karina Lorentzen siger ifølge dr.dk, at hun vil spørge transportminister Magnus Heunicke om, hvorvidt han vil spæde til eller om kommunen skal være med til at finansiere en løsning med elevatorer.

Hun mener, at alle rejsende selvfølgelig skal have mulighed for at komme med toget fra Børkop, når der er en station i byen. Ifølge Karina Lorentzen vil det koste omkring 3,2 millioner kroner at etablere elevatorer i hver enden af broen.

Hun er også overbevist om, at der nu kommer en løsning, selvom sagen flere gange tidligere har ligget på et bord i Transportministeriet.

Konkurstallet holdt novemberniveauet

607 selskaber drejede i november drejet nøglen om som følge af konkurs. Det er ifølge den seneste konkursstatistik fra data- og analysevirksomheden Experian fem færre end i november sidste år. Experian vurderer, at der er tale om en opbremsning af den positive udvikling, der ellers har præget 2014. - Med den seneste udvikling, er der fortsat grund til at udvise forsigtighed i forhold til sine samarbejds- og modparter, siger Frank Papsø, nordisk chef for analyse og forretningsudvikling hos Experian

Udviklingen over 12 måneders-perioden fra december sidste år og frem til og med november i år viser et fald i antallet af konkurser på 23,2 procent. Ifølge Experian har november typisk mange konkurser.

Niveauet trods alt nedadgående

Konkursfrekvensen fortsætter trods talene fra november med at falde. I år er seks ud af 1.000 selskaber ramt af konkurs. Det er et fald på 2,10 promille i forhold til 2013, hvor det var otte ud af 1.000 selskaber.

- Dermed har 2014 trods alt været et år med faldende konkurser, og det har været vores forventning at dansk økonomi kunne lægge de høje niveauer fra 2010 bag sig. Med den seneste udvikling, er der dog fortsat grund til at udvise forsigtighed i forhold til sine samarbejds- og modparter, siger Frank Papsø, nordisk chef for analyse og forretningsudvikling hos Experian.

- Kigger vi lidt ud over de nøgne konkurstal, ser vi, at verdensøkonomien lige nu ikke er oppe i de ønskelige omdrejninger, hvilket de faldende oliepriser bekræfter. Det har indflydelse på verdenshandlen og dermed den internationale værdiskabelse, og det rammer Danmarks eksportintensive brancher - ikke mindste transport, fødevarerbranchen og landbrug, fremhæver Frank Papsø.

| Område | Nov. | Nov. | Udvikling | Dec./Nov. | Dec./Nov. | Udvikling |
|--------------------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| | 2013 | 2014 | | 12/13 | 13/14 | |
| Undervisning | 3 | 3 | 0,0 | 49 | 53 | 8,2 |
| Råstofindvinding | 0 | 0 | 0,0 | 1 | 1 | 0,0 |
| Landbrug, fisk., mm | 10 | 11 | 10,0 | 123 | 118 | -4,1 |
| Inform. & Kommunikation | 28 | 26 | -7,1 | 233 | 210 | -9,9 |
| Overnat. & Restauration | 36 | 43 | 18,4 | 326 | 285 | -12,6 |
| Andre serviceydelser | 7 | 7 | 0,0 | 68 | 59 | -13,2 |
| Adm. tjenesteydelser | 47 | 48 | 2,1 | 396 | 330 | -16,7 |
| Liberal service mm | 42 | 44 | 4,8 | 341 | 281 | -17,6 |
| Sundhedsvæsen mm | 6 | 8 | 33,3 | 72 | 58 | -19,4 |
| Forsyningsvirk. mm | 4 | 1 | -75,0 | 24 | 19 | -20,8 |
| Kultur, Forlyst. & Sport | 10 | 6 | -40,0 | 60 | 47 | -21,7 |
| Fremstillingsvirk. | 25 | 25 | 0,0 | 324 | 251 | -22,5 |
| Bygge og anlæg | 78 | 82 | 5,1 | 754 | 584 | -22,5 |
| Transport | 24 | 23 | -4,2 | 253 | 183 | -27,7 |
| Handel | 139 | 135 | -2,9 | 1151 | 811 | -29,5 |
| Fast ejendom | 40 | 36 | -10,0 | 379 | 262 | -30,9 |
| Pengeinst. & Finans | 104 | 100 | -3,8 | 835 | 576 | -31,0 |
| Ikke oplyst | 9 | 9 | 0,0 | 73 | 66 | -9,6 |
| I alt | 612 | 607 | -0,8 | 5462 | 4194 | -23,2 |

Kilde: Statstidende

Taxi-kørsel



Fremover skal taxier holde i depot, når de vil have en tur fra Københavns Lufthavn. Når der er efterspørgsel efter en taxi ved en af terminalerne eller hotellet i lufthavnen, bliver der sendt taxi'er af sted.

Lufthavn vil skabe plads til flere taxi'er

Hvis Københavns Lufthavn skal have plads til fortsat at vokse, skal der styr på de ofte meget lange taxi-køer omkring lufthavnen. Det er en af idéerne bag det udbud af taxi-ture til en værdi af omkring 650 millioner kroner, som Københavns Lufthavn sender i ud for at få indført et Taxi Management system

Taxa Management systemet skal sikre, at der i takt med lufthavnens vækst også i fremtiden vil være den taxi-betjening, der er brug for - til gavn for både passagerer, chauffører og vognmænd.

Ved at oprette et Taxi Management system vil Københavns Lufthavn gøre op med lange taxikøer foran terminaler, parkeringshuse, biludlejning og på lufthavnens mest befærdede vej.

Københavns Lufthavn peger på, at lufthavnene i eksempelvis Stockholm, Oslo, Frankfurt og Paris også indfører et Taxi Management system.

Lufthavnen forudser flere taxiture

Alle taxi-selskaber, der i dag betjener lufthavnen inviteres til at byde på kørslen under det planlagte Taxi Management system. Kontrakten har en værdi på omkring 650 millioner kroners taxi-kørsel over tre år. Ifølge Københavns Luft-

Taxi-kørsel

havn tyder alt på, at beløbet vil vokse i de kommende år. I 2014 er antallet af taxa-ture til og fra lufthavnen vokset med 50.000.

- Københavns Lufthavn vokser betydeligt i disse år - på landingsbanerne, i terminalerne og på vejene og pladserne foran lufthavnen. I år runder vi med al sandsynlighed 25 millioner rejsende. Flere rejsende betyder, at også behovet for taxi'er vokser. Skal vi have fysisk plads til al den vækst i fremtiden, skal vi ikke blot udbygge lufthavnen. Vi har også brug for et langt mere tidsvarende system til at styre taxi'erne, så vi kan sikre, at der i takt med lufthavnens vækst fortsat vil være den taxi-betjening, der er brug for, siger passagerchef Marie-Louise Lotz, Københavns Lufthavn.

En rapport fra januar udarbejdet for Taxinævnet i Region Hovedstaden viser, at godt hver tiende taxi-tur i hovedstadsområdet er fra eller til lufthavnen - i alt 1,35 millioner ture om året.

Svenske taxier kan fortsat køre i Københavns Lufthavn

Præcis som i dag vil såvel svenske taxier, som taxier uden for hovedstadsområdet have mulighed for at køre taxi i Københavns Lufthavn. De regler som gælder i dag, vil også gælde i fremtiden.

Dermed kan passagerer fortsat bestille deres lokale taxi til at hente dem i lufthavnen, og særaftalen for de svenske taxier vil fortsat gælde. Alle taxier, der bruger anlægget, skal dog bidrage til at finansiere taxi management systemet, hvor de nærmere vilkår vil blive fastlagt i løbet af foråret.

Det nye intelligente Taxi Management system er baseret på et BroBizz-koncept, hvor bomme, et prognoseværktøj og et taxidepot sikrer, at der altid er præcis de taxier, som der er brug for. Derfor bliver der indrettet et nyt opmarchområde for taxierne ved Hotel Hilton, så vognene ikke længere skal holde i kø fra terminalerne og ned langs lufthavnens mest befærdede vej, Ellehammervej.

Med det nye system vil lufthavnen få en langt mere præcis dialog med taxicentraler og vognmænd, der løbende bliver orienteret om behovet for taxier. Dermed kan man begrænse tomgang og unødigt ventetid og samtidig frigøre taxier til at køre andre ture i det storkøbenhavnske område.

Fakta om udbuddet:

- På linje med andre private virksomheder som Novo Nordisk, Novozymes og Haldor Topsøe har Københavns Lufthavn A/S valgt at udbyde taxi-kørslen fra lufthavnen i et åbent udbud i starten af det nye år. Finansieringen af systemerne og deres løbende drift vil blive pålagt det eller de selskaber, der vinder udbuddet.
- Københavns Lufthavn A/S kommer ikke til at tjene penge på udbuddet eller det nye system. Den forventede årlige pris på 17 millioner kroner for etablering og drift af Taxi Management skal betales af de selskaber, der vinder udbuddet - et udbud, der giver en omsætning på ca. 650 millioner kroner de kommende tre år. Om prisen for passagererne senere vil stige, er op til taxi-branchen.

Magasinet Bus

Onsdag 26. november til torsdag 18. december 2014 - nummer 11 - 2. årgang

Første nordjyske gasbusser er sat i drift mellem Aalborg og Frederikshavn

Læs mere

Sidekamera forebygger svingulykker

Læs mere

Regioner: behov for en regional timemodel

Læs mere side 4

Så hent det her!

Trusler og overfald mod chauffører - hvad kan der gøres

Læs mere side 20 - 25

Udeblevne betalinger presser virksomhederne på tværs af brancher

Læs mere side 26

Årets chauffør kører skolebus

Læs mere side 6

Gik du glip af Magasinet Bus nummer 10?