

Magasinet Bus

Torsdag 29. januar 2014 til onsdag 25. februar 2015 - nummer 1 - 3. årgang

Hamburg bruger el-hybridbusser

Læs mere side 8 - 10

*Mistænkelige
buspassagerer
var indbrudstyre*

Læs mere side 12 - 14

*Nødplaner
virkede*

Læs mere side 4

*Transportmesse har
over 200 udstillere*

Læs mere side 18

*Busselskab vil til
at sejle med færge*

Læs mere side 7

*Realtids-udstyr
kan køre bustrans-
porten frem i front*

Læs mere side 20

*Ny syns-praksis kan
betyde fuldt stop for
mange busser*

Læs mere side 28

*Udenlandske biler skal også
betale i Sverige*

Læs mere side 35



Taxibranchen risikerer en lang nedtur

Afskaffelsen af frikørselsordningen for taxibiler og limousiner pr. 1. januar 2015 er kulminationen af en meget uskøn politisk proces, hvor alle parter står som tabere.

Endnu engang er det mislykkedes at få gennemført selv minimale moderniseringer af taxilovgivningen, og det er først og fremmest et problem for taxibranchen selv.

Der var ellers i 2013 lagt op til at lægge de nuværende fire tilladelsestyper sammen til én, udstedt af Trafikstyrelsen. Kørselskontorerne skulle have en ny central rolle med en vis kommunal kontrol. Ideen var af taxibranchens, trafikelskabernes og kommunernes kørselskontorer skulle styres på et ensartet grundlag. Samtidig skulle taxitilladelser også kunne opnås af selskaber og ikke kun af enkeltpersoner som nu.

Det hele gik i vasken af to årsager: Intern uenighed i taxibranchen og intern uenighed mellem transportpolitikere og erhvervsfolk på Christiansborg. De sidste ønskede mere liberalisering end de første.

To store problemkredse for taxibranchen må nu løses på grundlag af en lovgivning, som fastlåser erhvervet i en forældet erhvervsstruktur, og som er præget af mange lappeløsninger.

Den første problemkreds er konkurrencen og samarbejdet med trafikelskabernes Flextrafik.

Den anden problemkreds er konkurrencen fra de internationale såkaldte samkørselskoncepter som Uber og Lyft.

Status i dag er, at der ikke findes en samlet strategi for, hvordan de to udfordringer kan løftes. Politikerne interesserer sig kun for taxikørsel, når der er problemer, og har desværre en temmelig begrænset forståelse af detaljerne i den nuværende lovgivning. Store dele af taxibranchen klamrer sig til den nuværende regulering og de "privilegier", som følger med den, og afviser tilsyneladende pr. automatik enhver forandring.

Hermed kommer vi til den tredje udfordring - taxibranchens interne splittelse og dårlige organisering - både på den kommercielle side og arbejdsgiversiden.

Hvis nedturen skal vendes, må taxibranchen samle sig på tværs af gammelt nid og nag og selv komme med konstruktive forslag til en ny og fremtidsorienteret regulering af taxikørslen.

Mikael Hansen og Jesper Christensen

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

Nødplaner virkede

Fredag 19. december 2014 klokken 15 modtog Fyns Politi en bombe-trussel mod Odense Banegård Center midt på én af årets travleste rejsedage. Men DSB's og FynBus' nødplaner virkede som de skulle.

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

Tusindvis af julerejsende blev forsinket fredag 19. december, da Odense Banegård Center blev lukket og afspærret i fem

timer. Togtrafikken mellem Nyborg og Fredericia blev erstattet af busser, og det lykkedes for DSB og deres aftalepartner på bussiden på rekordtid at fremskaffe mere end 100 turistbusser fra Sjælland, Fyn og Sydjylland.

Svendborgbanens tog kørte kun til Fruens Bøge Station, og netop på det punkt opstod dagens eneste større misforståelse i informationen til passagererne. DSB anbefalede, at passagerer som skulle mod Svendborg, kørte med bybus til Fruens Bøge Station. Men der kører slet ikke bybusser til Fruens Bøge Station, nærmeste busstoppesteder ligger 500 meter fra stationen. Og hvorfor kører der egentlig ikke bybusser til Fruens Bøge station? Det spørgsmål kunne ikke besvares den 19. december 2014.

Busruter blev også påvirket

Odense Banegård Center er også knudepunkt for bybusstrafikken i Odense og for næsten alle regionale busruter på Fyn. FynBus satte straks sin nødplan med alternative ruteføringer i kraft, og sendte 20 mand på gaden for at hjælpe passagerer og buschauffører.

Hos FynBus havde man planen klar fra året før. Søndag 22. december 2013 kom der en tilsvarende bombetrussel mod Odense Banegård Center, og det var de knap så gode erfaringer fra den dag, der førte til en opdatering af nødplanen.

To kvinder blev glemt

Mens trafikselskabernes nødplaner fungerede perfekt, stod Fyns Politi for den eneste større fejl under aktionen. To yngre kvinder blev glemt ved evakueringen. De var i biografen i en af Biocenter Odenses 9 biografale. Da centret ellers var tømt for mennesker og invaderet af politifolk i beskyttelsesdragter, bombehunde og Forsvarets Rullemarie, dukkede de to kvinder pludselig op ved den låste hovedindgang. De blev i hast ledt væk af fornummede skikkelser.

Der var tale om en blind alarm. Ingen bomber blev fundet.



Kundeundersøgelse viser stor tilfredshed med Movias Flextrafik

Tilfredsheden med Movias Flextrafik er igen på et højt niveau. I den seneste kundeundersøgelse svarer 90 procent, at de er tilfredse eller meget tilfredse med Flextur og handicapkørsel. Dermed er tilfredsheden med de to kørselsordninger steget med henholdsvis et og tre procentpoint i forhold til 2013

Brugerne peger blandt andet på, at de oplever en tryk og sikker rejse, ligesom der er meget stor tilfredshed med chaufførerne, deres kørsel og service.

- Det er afgørende for Movia, at kunderne oplever en god og tryk rejse. Derfor er det glædeligt at se, at kundetilfredsheden fortsat er stigende og, at 97 procent oplever, at de er fastspændt korrekt og forsvarligt under kørslen, siger Niels Agerbo, drifts- og udviklingschef i Movia Flextrafik.

Flere bestiller via nettet

Undersøgelsen viser også, at flere brugere af både Flextur og handicapkørslen kender til muligheden for at bestille ture via internettet, og flere benytter sig af denne mulighed.

Andelen af handicapture, der bestilles via nettet er således steget med 3,2 procentpoint til 12,2 procent, mens selvbetjeningsandelen for bestilling af Flextur er mere end fordoblet, så det nu er 20,3 procent af turene, der bestilles via nettet mod 8,4 procent ved årets begyndelse.

Også plads til forbedring

Trods de gode resultater er der også plads til forbedringer. I undersøgelsen er andelen af brugere, der mener, det er nemt at bestille kørsel faldet. Det skyldes, at der i perioder opleves lang ventetid til telefonbestillingen samt, at muligheden for at oprette sig som Flextur-bruger via internettet ikke var tilgængelig i de første måneder af 2014.

- Vi forventer, at antallet af turbestillinger via hjemmeside fortsat vil stige. Når flere bestiller via internettet, vil presset på telefonbestillingen falde samtidig med, at vi har ansat flere medarbejdere til at løfte opgaven med den stigende efterspørgsel og bestilling af både Flexture og handicapkørsel, siger Niels Agerbo.

Fakta om Flextrafik under Movia på Sjælland

For at blive medlem af handicapkørselsordningen skal man henvende sig til sin kommune. Derefter vil man modtage et velkomstbrev fra Flextrafik med kundenummer og information om kørselsordningen. Herefter kan man bestille handicapkørsel via movia.flextrafik.dk, hvor man logger ind med sit kundenummer og pinkode. Man kan også bestille kørsel på telefon 70 26 26 27 mellem klokken 8 og 18.

Alle borgere kan benytte flextur, som kan benyttes til ture inden for egen kommune. Man opretter sig som Flextur-kunde via hjemmesiden movia.flextrafik.dk og vælger Opret Kunde. Derefter skal man logge ind med sit NemID og indtaste sine kontaktoplysninger. Man skal også tilknytte sit Dankort til sin flexturskørsel. Online kunder får 10 procent rabat på turen. Vær opmærksom på, at ture til børn og unge under 18 år kun kan bestilles telefonisk. Man kan også ringe til 70 26 27 27 mellem klokken 8 og 18. Ved telefonisk bestilling gives dog ingen rabat.

Flere oplysninger om Flextrafik, Flextur og handicapkørsel kan findes på www.moviatrafik.dk/flextrafik.



Holstrebros nye bybusnet er blevet ændret

Midtrafik og Holstebro Kommune har lyttet til kunder og chauffører. Det har resulteret i, at det nye bybusnet, der blev etableret 13. oktober sidste år, blev ændret og der kom nye køreplaner fra 19. januar

Bybuskunderne i Holstebro har ikke været helt tilfredse med det nye bybusnet som trådte i kraft i oktober sidste år. Driftsforstyrrelser og en omlægning af Stationsvej har udløst forsinkelser og udgåede ture. Midtrafik og Holstebro Kommune valgte derfor at ændre køreplanen ud fra kunde- og chaufførhenvendelser, så bybusserne nu kører efter en ny køreplan, der efter Midtrafik og Holstebro Kommunes mening også er bedre.

- Det er ikke unaturligt, at der skal laves tilretninger, når man ændrer et bybusnet så markant som i Holstebro. Derfor reagerede vi også hurtigt, da kundefølelserne begyndte at tikke ind. De nye køreplaner har udover tilrettede køretider, en øget betjening af Slotsgade, som var et stort ønske fra kunderne, siger Annette Vognbjerg, der er afdelingschef i Holstebro Kommune.

Tankerne bag det nye bybusnet er et mere enkelt system med mere direkte linjer, ensartede køreplaner, færre buskift og høj frekvens på tidspunkter og steder med flest kunder. Bybusserne mødes på den nye trafikterminal på Stationsvej i Holstebro i faste tidsrum, og giver kunderne gode muligheder for at skifte mellem bybusser, regionale busser og tog.

Den ændrede køreplan kan ses på midtrafik.dk eller en trykt udgave kan findes i bybusserne.

Midttrafik spørger de rejsende om nye køreplaner i Randers

Midttrafik og Randers Kommune vil gerne høre kundernes mening om de nye forslag til køreplaner og ruteændringer for busserne i Randers Kommune. Derfor har Midttrafik åbnet for en offentlig høring på midttrafik.dk. Her kan kunderne kommentere de nye forslag til køreplaner og ruteændringer for busserne i Randers Kommune for køreplanåret 2015/16

Randers Kommunes Byråd godkendte 12. januar den nye skolestruktur i Randers Kommune. Midttrafik og Randers Kommune har i forbindelse med den nye skolestruktur lavet en del ændringer på rutenettet. Ændringerne kan være justeringer af afgang og omlægninger, så køreplanerne passer til den kommende skolestruktur.

Forslagene er lavet på baggrund af den nye skolestruktur i Randers Kommune, tilbagemeldinger fra kunder, chauffører og busselskaber samt Midttrafiks egne erfaringer med de nuværende køreplaner.

Resultatet af høringen inddrages i udformningen af de endelige køreplaner, hvoraf de fleste træder i kraft 28. juni.

Interesserede kan deltage i høringen frem til 2. februar på midttrafik.dk

Busselskab vil til at sejle med færge

Ifølge fagbladet *Søfart* har busselskabet Rødbillet planer om at gå ind i færgefart mellem Ebeltoft på Djursland og Odden på Sjælland - en rute, der bliver besejlet af Mols-Linien

Søfart skriver, at Rødbillet ser muligheder i færgeoverfarten mellem de to havne og overvejer at indgå en aftale om, at Fred. Olsen Lines katamaran »Bocayna Express« kan sættes ind på forbindelsen mellem Fyn og Jylland. Færgen sejler i øjeblikket mellem Playa Blanca på Lanzarote og Corralejo på Fuerteventura.

Rødbillets direktør, Thomas Hintze siger til *Søfart*, at de færger, som de busser, der kører for selskabet, i dag benytter, ikke sejler helt som han godt kunne tænke sig. Thomas Hintze vil gerne have nogle flere afgang og også midt på dagen.

Mols Linien, der i dag sejler mellem Ebeltoft og Odden, har meddelt, at ruten fremover målrettets fritidstrafikken, mens den daglige og mere erhvervsprægede trafik rykkes til Mols-Liniens rute mellem Aarhus og Odden, der får flere daglige afgang.



Hamburger Hochbahn AG har sat den første Volvo 7900 Electric Hybrid i drift. På billedet ses Håkan Agnevall, president for Volvo Bus Corporation (tv), Verkehrssenator Frank Horch, leder af drift og personale hos Hamburger Hochbahn AG Ulrike Riedel, afdelingsleder i Mijøministeriet i Berlin Gertrud Sahler og lederen af Siemens' afdeling i Hamburg Michael Westhagemann.

Volvos elektriske hybridbus er kørt ud i kommerciel drift for første gang

Transportselskabet Hamburger Hochbahn AG, der blandt andet kører på buslinier i Hamburg, har sat tre Volvo 7900 Elektrisk Hybrid busser i drift på byens Rute 109. Det er første gang Volvo's elektriske hybrid-bus kører i kommerciel drift. Hidtil har busserne først og fremmest kører i forbindelse med test

De tre nye Volvo 7900 Elektrisk Hybrid blev sat i regelmæssig rutefart i Hamburg 18. december. Starten på det fornyende bussystem - fornyende er et dansk ord for innovativ - gik samtidig med åbningen af Linie 109 i Hamburg, som vil blive brugt af det trafikelskabet Hamburger Hochbahn AG til at køre sammenlignende forsøg og test af fornyende og fremtidsrettet busteknologi i fast rutefart under daglig overvågning.

Bystyret i Hamburg har sat sig som mål at byen fra 2020 - om fem år - kun skal købe emissionsfrie busser.

Ved siden af de tre Volvo 7900 Elektrisk Hybrid-busser vil Hamburger Hochbahn også teste Volvo dieselhybrid-busser i både 18 meters og 12 meters versioner på ruten så vel som busser, der er forsynet med forskellige brændselscellesystemer fra andre producenter.

Da de tre Volvo 7900 Electric Hybrid busser blev sendt ud på Linie 109 i Hamburg, skete det i overværelse af Olof Person, der er koncernchef og administrerende direktør for AB Volvo, Günter Elste, administrerende direktør for Hochbahn, Hamburgs overborgmester Olaf Scholz, statssekretær i det tyske transportministerium Rainer Bomba og omkring 120 inviterede gæster - politikere, økonomer og repræsentanter for bus-producenter.

- Vi er meget glæder for, at vores nye elektriske hybrid-bus skal køre på Linie 109. For os repræsenterer den elektriske hybridbus det aktuelle højdepunkt for vores succesrige samarbejde med Hamburger Hochbahn AG, sagde Olof Persson og fortsatte:

- Sammen har vi nået vores fælles mål om at gøre kollektiv transport mere effektiv, mere støjsvag og mere bæredygtig. Vi vil fortsætte vores samarbejde her i Hamburg med bæredygtige og støjsvage køretøjer.

Fremtidens drivline-teknik bliver testet på samme rute

Hamburger Hochbahn Linie 109 - der har fået betegnelsen Innovation Route 109 - vil hovedsageligt blive betjent af busser med fornyende og fremtidsorienteret drivline-teknik. Forskellige typer og måder at sætte drivliner sammen på fremtidens bæredygtige busser vil blive testet parallelt og under ens betingelser. Almindelige dieseldrevne busser vil også køre på ruten som reference-køretøjer i den videnskabelige sammenligning af de innovative drivline-koncepter.

Busserne på Linie 109 kører omkring 10 kilometer

Linie 109 kører fra Hamburgs nye El-bus terminal nær Hamburg Hauptbahnhof til endestationen ved undergrundstationen i Alsterdorf. Men en længde på omkring ti kilometer passer linien gods til de nye elektriske hybridbusser med deres banebrydende plug-in teknik, der giver fuld el-drift på mindst syv kilometer. Busserne vil få opladt batterierne på de to busterminaler.

Volvo peger på, at Hamburger Hochbahn med de nyeste køretøjer udvider sit kørende udviklingslaboratorium til totalt at omfatte omkring 65 køretøjer.

Vil nå milepæle gennem direkte sammenligning og samarbejde

Hamburgs overborgmester Olaf Scholz, er overbevist om, at innovationslinie 109 vil betyde, at man vil nå vigtige milepæle. der kan sætte yderligere gang i udviklingen af mere bæredygtige og ressourcebesparende busser.

- Målet er kun at investere udslipsfrie busser fra 2020, og det er muligt, siger han.



Hamburger Hochbahns administrerende direktør var især tilfreds med samarbejdet med busindustrien.

- På den måde kan vi vise, hvad vi ønsker og kan nå med elektriske drivliner. En højere livskvalitet i byen, sagde han.

Martin Schmitz, der er teknologi-chef hos VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V), fremhævede også de fremtidige muligheder for bæredygtige drivline-koncepter som positive.

- Brugen af elektriske busser i den kollektive transport i Tyskland udvikler sig konstant. På landsplan i hele Tyskland er der nu omkring 20 projekter og yderligere vi komme til i de kommende måneder, påpegede han.



Fakta om Volvo 7900 Electric Hybrid

Bussen:

- er udstyret med en el-motor, der får sin energi fra lithium-batterier. Den har også en lille dieselmotor
- bliver ladet hurtigt på ladestationerne via et kraftstik, der hænger over bussen på ladestationen. Genopladningen tager omkring seks minutter ved endestationerne
- kan køre mindst syv kilometer på eldrift alene - støjsvagt og uden udledning af udstødningsgasser
- Kan holde ved indendørs stoppesteder
- Sparer 75 procent energi i forhold til en Euro 6 dieselbus
- Sparer 75 procent CO₂-udledning
- er 12 meter lang
- er 3,28 meter høj
- er 2,55 meter bred
- har plads til 95 passagerer
- har op til 32 siddepladser + et foldesæde
- har en el-motor (Volvo I-SAM) med et output på 150 kW og et maksimalt drejningsmoment på 1.200 Nm
- har en Volvo I-Shift-gearkasse
- har lithium-ion batterier med en spænding på 600 Volt og en kapacitet på 19 kWh

Interesserede kan se et videoklip fra Hamburg her:

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
Tlf.: +45 56 37 00 63

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

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



Mistænkelige buspassagerer var indbrudstyve

En årvågen buschauffør, Peter Kyndesen, valgte at ringe til politiet, da to yngre buspassagerer havde en speciel bagage med i bussen. Siden fik han ros og en belønning fra Fyns Politi.

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

Buschauffør Peter Kyndesen er ansat hos Arriva Danmark og er chauffør på regionale busruter på Fyn. I midten af december fik han pludseligt en hel del opmærksomhed om en episode på rute 195 mellem Nyborg og Odense.

Lørdag 15. november sidste år kørte Peter Kyndesen morgenturen fra Nyborg til Odense. I landsbyen Ullerslev standsede han ved et tilsyneladende tomt stoppested - han var lige ved at komme foran køreplanen. Ud af et buskads kom to unge mænd, og de vinkede og ville gerne med.

- Jeg stoppede selvfølgelig, og det viste sig at være to engelsktalende unge mænd, og de købte hver en enkeltbillet til Odense. De betalte med mønter, mest femkroner, tokroner og enkroner. Der skal nogle stykker til for at nå op de 82 kroner, de skulle betale, så det lagde jeg jo mærke til var lidt anderledes end de fleste betalinger, fortæller Peter Kyndesen til Magasinet Bus.

Arbejdspladsen

Peter Kyndesen valgte herefter at vende bussens videokamera mod den plads, hvor de to unge mænd havde sat sig. Han opdagede lidt efter, at den medbragte taske blev åbnet, og de to fiskede først én pung op og undersøgte den for penge, dankort med videre - så en anden pung. Peter Kyndesen besluttede at ringe til politiet, men fortrød i første omgang.

- Skal man nu blande sig i, hvad passagererne har i tasken? Det er et svært spørgsmål. Hvis der nu ikke er noget i det, kan man blive til grin eller det der er værre, og det kan også falde tilbage på firmaet. Jeg har ikke været ansat i Arriva så længe, forklarer Peter Kyndesen.

Han understreger, at sådanne tanker farer gennem hovedet på få sekunder - meget hurtigere end den tid det tager at forklare det.

Nogle kilometer længere fremme besluttede han sig til at ringe til politiet. De var meget interesserede, men bad ham om at trække tiden lidt, så de kunne nå at møde bussen på et aftalt sted.

- De gennemførte en almindelig buskontrol, hvor de kontaktede alle passagerer. Det var jeg glad for, for hvis der ikke var noget i sagen, kunne betjentene bare forlade bussen igen, uden at der skete noget som helst, siger Peter Kyndesen og fortsætter:

- Men jeg kunne se, at den ene betjent trak ærmet op og så på sit ur, og så var jeg klar over, at de to unge mænd ikke havde helt rent mel i posen.

De to unge mænd havde tyvekoster i tasken fra nattens og morgenens indbrudstogt i Ullerslev. Flere Ullerslev-borgere havde anmeldt indbrud, og en hundepatrulje fandt senere flere tyvekoster i det buskads, som de to unge mænd var kommet ud fra klokken 6.45.

Peter Kyndesen blev senere kontaktet af Fyns Politi, og han fik nogle dage senere både ros og kontant belønning ved en lille sammenkomst på politigården i Nyborg.

- Jeg formoder, at Fyns Politi gerne ville have skrevet i avisen om denne sag til skræk og advarsel for tyveknægtene og også en opfordring til almindelige borgere om at lægge mærke til, hvad der foregår, siger Peter Kyndesen.

- Jeg er ikke vant til at komme i avisen på den måde, og det var jo ikke noget stor sag. Jeg havde slet ikke forventet, at jeg skulle belønnes for det.

Magasinet Bus:

- *Hvad var du mest? Borgeren eller buschaufføren Peter Kyndesen, da du ringede til politiet?*

Peter Kyndesen:

- Det er egentlig svært at sige. Lidt af hvert, tror jeg. Jeg var slet ikke sikker på, om det var det rigtige at gøre. Jeg var heller ikke sikker på, om politiet var interesseret i at følge op. Nu endte det jo med en god historie, og det gav jo oven i købet positiv omtale til firmaet, så jeg er godt tilfreds.

Én af buschaufførens opgaver vigtige opgaver er at holde orden i bussen. En tidlig morgentur på en lørdag er normalt ret overkommelig på netop dette punkt. Men princippet om orden i bussen fik alligevel en ny dimension den morgen mellem Ullerslev og Odense.



10 virksomheder er nomineret til Danish Coach Award 2015

- Kandidaterne er blevet vendt og drejet i komiteen, og der har været mange interessante diskussioner om busrejsen, innovation og busbranchens rolle i forhold til turisme, siger direktør i Danske Busvognmænd, Steen Bundgaard, i forbindelse med nomineringen af de ti virksomheder. Kåringen finder sted på åbningsdagen for Ferie for Alle fredag 20. februar i Messecenter Herning

I år er det blevet til 10 nomineringer, da komiteen bag Danish Coach Award har valgt at pege på fire busrejsearrangører, der alle har gjort det godt og været med til at markedsføre rejsebussen som en attraktiv rejseform.

- Alle medlemmer af priskomiteen har været enige om, at det er et meget stærkt felt i år, og at det har været svært at vælge den ene virksomhed frem for den anden, siger Steen Bundgaard.

De nominerede er:

Årets Busrejsearrangør

Vitus Rejser
Nilles Rejser
Gislev Rejser
Hanstholm Rejser

Årets Turistbusselskab

John's Turistfart
Papuga Bus A/S
Helsingør Turistfart

Årets Innovatør

Egons Turist og Minibusser - SneXpressen
Hanstholm Rejser - Sæsonåbningsrejsen
John's Turistfart - Et skridt foran

Der kåres en vinder i hver kategori. Vinderen bliver offentliggjort 20. februar klokken 10.15 i Hal M i Messecenter Herning.

Om priskomiteen

Prismodtagerne og de nominerede udvælges af en komite bestående af en række uafhængige personer med forskellige indgange til busbranchen:

- Lars Thykier, Danmarks Rejsebureauforening
- Anna Wittgren, Visit Sweden/Malmø
- Lise Lyck, tidligere lektor ved Copenhagen Business School, Center for Turisme og Kultur
- Ole Egholm, Dansk Brancheanalyse
- Bernd Hässler, Tysk Turist Information
- Allan Jensen, Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening
- Steen Bundgaard, Danske Busvognmænd

Nyhedsbrev – Februar 2015



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

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



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 nye MB Sprintere Euro 6



Mercedes sprinter 316 cdi 3500 kg M1. Ilt 8 + 1	fra kr. 385.000.-
Mercedes sprinter 316 cdi 3880 kg R3 Ilt 11+1	fra kr. 405.000.-
Mercedes sprinter 516 cdi 5000 kg R3I Ilt 20+1	fra kr. 485.000.-
Mercedes sprinter 516 cdi 6300 kg R3L Estre lang 23+1fra	kr. 469.000.-

Vi bygger din nye mini bus efter dine ønsker og behov. Taxi – forskole – syge transport – VIP. De anførte priser er standard opbygninger + moms.

MB Sprinter 519 cdi VIP.
VIP Bus Fra Auto Cuby
Alt i udstyr fuld læder ind-
Farvet instrumentbord,
ned-bygget bagagerum osv.



Udvalg af brugte Mini Busser

3 stk. MB Sprinter 316 cdi r3 Ilt årg. 08 10 5-11 pers	fra kr. 175.000.-	6 stk. MB Sprinter 316 cdi Ilt årg. 11, 5- 8 pers	fra kr. 190.000.- B
3 stk. MB Sprinter 511,515 cdi r3I årg.07 - 08 19 pers Ilt	fra kr. 175.000.- B	1 stk. Iveco Indcar Wing årg.10 pers. 22+1 klima/termoruder	kr. 515.000.- B
1 stk. MB Sprinter 516 cdi årg. 2014 r3I VIP bus alt i udstyr	kr. 559.000.-	2 stk. Iveco Daily årg.07/09 fra km. 177.000 19+1 Ilt	fra kr. 250.000.- B



2 stk. Scala mobil c35 160 kg. Trappelifte brugt 1/2 årg. ny p. kr. 26.000.- Kr. 29.900.-

Udvalg af brugte turistbusser

Irisbus Arway årg. 2010 km 350.000 pladser 54+1 wc, klima, køkken.	Kr. 795.000.-
Irisbus Arway årg. 2010 km 550.000 pladser 54+1 wc, klima, køkken	Kr. 768.000.-
Irisbus Arway årg. 2008 km 290.000 pladser 54+1 wc, klima, køkken.	Kr. 695.000.-
Irisbus Arway årg. 2008 km 258.000 pladser 54+1 Ilt klima, køkken	Kr. 705.000.-
Setra 428 DT årg. 2007 km. 1.425.000 pladser 81 wc, klima, køkken	B Kr. 1.395.000.-
MAN Lions Coach årg.2003 km. 710.000 pladser 52+1 wc, klima, køkken	Kr. 650.000.-
MAN Lions Regio årg. 2010 km. 60.000 pl 55+1+1 wc, klima, køkken	Kr.995.000.-
MAN Lions Coach årg.2009 km.380 (49+1 wc klima, køkken til omg. Lav	Kr. 850.000.-
Neoplan Starliner årg. 2003 km. 880.000 pladser 51+1 wc, klima, køkken	Kr. 375.000.-
Neoplan Skyliner årg. 2005 km. 1.000.000 pladser 72+1 wc, klima, køkken	Kr.775.000.-
Neoplan Euroliner årg. 2006 km 750.000 pladser 56+1 wc, klima, køkken	Kr.615.000.-



Udvalg af brugte rute og by busser

Iveco Crosway LE årg. 2009 km 370.000 pladser 44/46 klima, hæve/sænke	Kr. Ring
Iveco Crosway LE årg. 2009 km 410.000 pladser 44/46 klima, hæve/sænke	Kr. Ring
Setra S 315 UL årg. 2002 km 940.000 ny lak klima, vip sæder, med seler B	Kr. 350.000.-
Man SU 313 km ca 450.000 årgang 2002 euro 3 m. Ilt m. seler	fra Kr. 175.000.-
Mercedes Integro a 550 km ca. 950 Årg. 04 med filter og seler	Kr. 255.000.-
Scania laventre årg 2003 km. 900.000 13 med klima og seler ny lak klar	Kr. 175.000.-
Renault Coman årg. 09 km 225-500.000 m. seler 14+15 Ilt	fra Kr. 175.000.-



Alle priser er ah plads i danske kr. evt. svn. udhedrinder. levering na

Hollandsk busproducent får ny direktør i Danmark

Anita Palm Laursen, som ind til april sidste år var ansat som ansvarlig for bussalget hos Scania i Danmark, er fra årsskiftet ny administrerende direktør for VDL Bus & Coach Danmark. Hun afløser den hidtidige administrerende direktør John Lausen, som går på pension

Anita Palm Laursen har næsten 25 års erfaring i busbranchen - fra jobbet som intern salgssupport til forskellige salgschefpositioner. Gennem hele sin karriere har hun dygtiggjort sig via en bred vifte af uddannelses- og træningsprogrammer. Siden april sidste år har hun været salgsdirektør for VDL Bus & Coach Danmark. Den afgangende administrerende direktør for VDL Bus & Coach Danmark, John Lausen, har arbejdet i busbranchen i over 30 år. I 2004 grundlagde han Jonckheere Danmark A/S. I 2005 blev firmanavnet ændret til VDL Bus Danmark A/S. VDL's opkøb fulgte i 2012, hvor navnet blev ændret til VDL Bus & Coach Danmark A/S. Under John Lausens lederskab i perioden 2004 - 2014 er der i alt blevet leveret 430 VDL busser i Danmark.



Om VDL Bus & Coach

- De centrale arbejdsområder for VDL Bus & Coach består af udvikling, produktion, salg og eftermarked for en bred vifte af busser og chassismoduler samt køb og salg af brugte busser
- Produktionen finder sted i Holland og Belgien. VDL Bus & Coach lægger stor vægt på kvalitet, sikkerhed, holdbarhed, miljø, lavt brændstofforbrug, komfort og lave vedligeholdelsesomkostninger
- Salget af VDL Bus & Coach produkter sker gennem et verdensomspændende netværk, der består af virksomhedens egne salgskontorer, importører og agenter i over 30 lande
- På eftermarkedet fokuserer VDL Bus & Coach på at levere hurtig og problemfri bistand på de mange servicepunkter.
- Et omfattende distributionsnetværk sikrer, at reservedele og tilbehør leveres til den ønskede destination så hurtigt som muligt.
- VDL Bus & Coach er en af de største busproducenter i Europa

- VDL Groep VDL Bus & Coach er en del af VDL Groep. VDL Groep, med hovedkontor i Eindhoven (Holland), er en international industriel virksomhed med fokus på udvikling, produktion og salg af halvfabrikata, busser og andre færdigvarer samt samlefabrik for personbiler. Siden grundlæggelsen i 1953 er denne familieejede virksomhed vokset til at omfatte 85 driftsselskaber, fordelt på 19 lande med mere end 10.000 ansatte. Styrken i VDL Groep ligger i det gensidige samarbejde mellem selskaberne.

Busleverandør har fået ny chef for eftermarkedet

Den generelle forretnings- og markedssituation på eftermarkedet - Aftersales - hos EvoBus Danmark A/S, der forhandler busser fra Mercedes-Benz og Setra, har udløst et behov for ekstra fokus. EvoBus Danmark A/S' ledelse har ansat en ny mand som Aftersales Manager

Den nye mand på posten som Aftersales Manager for EvoBus Danmark A/S er Henrik Lykke Pedersen, der kommer fra en stilling som Aftersales Director hos Mercedes-Benz CPH.

Jesper Mathiesen hos EvoBus Danmark A/S vil fortsat være en central del af Aftersales og vil have særlig fokus på og ledelse af forskellige projekter i Aftersales

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



Over 200 udstillere er klar til transportmesse i Herning

Med tre måneder til, at startskuddet går til den største indendørs transportmesse i Skandinavien i 2015, har over 200 udstillere meldt sig klar til Transport 2015, der finder sted i MCH Messecenter Herning i dagene 19.-22. marts. Danske Busvognmænd har valgt at lægge deres årsmøde i forbindelse med transportmessen, der byder på en hel hal udelukkende med fokus på busser

I samarbejde med udstillere og transportmessens 24 besøgsambassadører er der arbejdet intenst på at sikre et solidt fundament for messen i 2015 og i de kommende år. Et af målene har været at tiltrække flere udstillere til Transport 2015, så bredden på messen også er stærkt repræsenteret.

Allerede i sommer meldte flere lastbilimportører samt hele bussektoren deres ankomst, og siden har nye såvel som gamle udstillere meldt sig klar. Samlet byder messen nu på 202 udstillere, som fordeler sig i ni udstillingshaller.

- Vi er glade for den store opbakning, som vi har fået til Transport 2015. Vi har haft et mål om 200 udstillere på messen, og at det allerede er opnået inden jul, er over al forventning, fortæller projektleder Betina Engholm, MCH, som samtidig glæder sig over et spændende aktivitetsniveau.

- Jeg bliver nødt til at fremhæve Årets Opbygning. En aktivitet, som vi har udviklet sammen med besøgsambassadørerne, og som omfatter en specialudstilling med fokus på opbygninger og i særdeleshed fagligheden bag opbygningerne. Et dommerpanel kårer sammen med publikum Årets Opbygning lørdag 21. marts til Årets Transportfest, hvor alle i branchen har mulighed for at være med til et brag af en fest, siger hun.

Feltet af udstillere på Transport 2015 spænder bredt. Lastbiler, busser, varebiler, opbygninger, trailere, kraner, renovation, it, serviceydelser og tilbehør suppleret med et bredt aktivitetsprogram, som blandt andet omfatter en politisk debat, en god karrierevej, en veteranlastbiludstilling og DM for transportlærlinge.

Busser kan registreres på endnu en måde i Køretøjsregisteret

Mandag 19. januar åbnede en ny mulighed for registrering af bussers anvendelse i Køretøjsregisteret. Nu kan busser registreres med anvendelsen "kun godkendt til rutekørsel"

Åbningen af den nye registreringsmulighed er kommet som led i Trafikstyrelsens handlingsplan om sikkerhedsudstyr til børn i biler og bliver indført i samarbejde med Skat.

Muligheden for at registrere en bus "kun godkendt til rutekørsel" er blevet indført, da der ikke er selekrav til busser med mange ståpladser, som kun anvendes til rutekørsel (for eksempelvis bybusser). Og det skal fremgå af bussens registrering. Med den nye anvendelse skal busser "kun godkendt til rutekørsel" til syn, inden de kan omregistreres til anden form for anvendelse.

Den nye mulighed for registrering fremgår af Meddelelse nr. 1988 om køretøjers indretning og udstyr med videre. Her vil interesserede kunne læse mere om reglerne for synsvirksomhedernes brug af den nye anvendelse.

Interesserede kan læse Meddelelse nr. 1988 [her](#):

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Realtids-udstyr kan køre bustransporten frem i front

Bedre informationer om, hvor en bestemt bus befinder sig, og hvor lang tid der går, før den ankommer et bestemt sted, kan være til gavn for de mennesker, der skal med bussen. Det kan også gavne busselskaberne i form af dokumentation for ankomst og afgang - og for trafikelskaberne, når de skal lægge køreplanerne

Af Jesper Christensen

Et af de firmaer, der kan levere - og leverer realtids-systemer - er adibus A/S, der har hovedsæde i Skive. Mikael Laustsen, der er teknisk konsulent hos adibus A/S, kom midt i januar forbi redaktionen på Magasinet bus for at forklare mere om, hvordan et realtids-system fungerer - og hvilke fordele det kan have for alle involverede parter. Han forklarer, at dagligdagen for en buschauffør er meget mere end at dreje startnøglen og køre ud på ruten.

Når chaufføren drejer nøglen kan der være mindst fire it-systemer, der går i gang, siger han og nævner bussens eget system, der eksempelvis kan registrere motoromdrejninger, gearskift, hastighed og eventuelle køre- og hviletider. Bussen kan også være udstyret med GPS, trådløs overførsel af data til hjemmebasen og kommunikation. Derudover kan der være et system, der kan vise de forskellige køreplaner og åbne for søgemuligheder.

Den moderne teknik har åbnet og åbner for nye muligheder for at optimere kørsel og drift. Og her kan et realtids-system være med til at gøre bustransport mere økonomisk for bus- og trafikelskaber - og mere attraktiv for de mennesker, der skal med bussen.

- Når en bus har installeret et realtids-system, kan den give besked om, hvor den befinder sig i forhold til køreplanen, siger han og forklarer, at trafikelskabet så kan sende oplysningerne videre til busstoppestederne, så man her kan se, hvornår bussen reelt vil ankomme. Oplysningerne kan også bruges i en app på en smart telefon, hvor man kan se, hvornår bussen kommer, inden man eksempelvis går hjemmefra.

- Dermed kan et realtidssystem være med til at fjerne den usikkerhed, man som passager kan opleve, når man står og venter ved stoppestedet. Øget informationsniveau kan øge trygheden, siger Mikael Laustsen.

Et realtidssystem kan også bruges til at støtte chauffør under kørsel. Eksempelvis kan chaufføren få besked om, hvornår han vil være ved et bestemt stoppested, hvis han fortsætter med den aktuelle hastighed. Dermed kan han se, om han er forud eller efter køreplanen - og tage højde for det, hvis det er muligt. For trafikelskabet betyder et realtidssystem, at man kan hele tiden se, hvor busserne er. Informationer om bussernes positioner, hastigheder og eventuelle forsinkelser kan bruges til at optimere den daglige kørsel - og eksempelvis også, når der skal lægges nye køreplaner.

Mikael Laustsen forklarer, at trafikelskabernes køreplanlæggere med realtidsinformationer for eksempel kan tage højde for forhold, der opstår igen - dag efter dag. Løsningerne kan være at indsætte flere busser på bestemte tider - eller at ændre bussernes afgang- og ankomsttider, så de kører tættere på den lagte køreplan.

Information til passagerne

Et realtidssystem kan også bruges til at målrette informationer til passagerne i busserne. Det kan være informationer

om, hvilke andre bus- eller togforbindelser, der er fra næste knudepunkt, eller om der er opstået forhold, der påvirker busturen på den ene eller anden måde.

På den måde kan systemet betyde, at chaufføren får flyttet tid fra at skulle svare på spørgsmål om køreplaner og buskift til at koncentrere sig om sin kørsel.

Mikael Laustsen peger på, at en af sidegevinsterne ved realtidssystemer er, at trafikskaberne og busoperatørerne kan se, hvornår hver enkelt bus med systemet installeret er ankommet til et bestemt stoppested - og kørte igen.

Dermed kan trafikskaberne forebygge unødvendige konflikter og diskussioner om, hvorvidt en bus er kørt fra et stoppested før tiden.

Optimering af kørslen

Moderne it-systemer åbner også for, at busoperatørerne kan optimere driftsøkonomien. Med udgangspunkt i realtids-informationer, informationer fra bussernes motorstyringssystem, hastigheder acceleration og nedbremsninger kan man tage fat i, hvordan chaufførerne kan udnytte brændstoffet bedst muligt ud fra de forhold, han kører under. Informationerne kan bruges til at starte en konstruktiv dialog med chaufførerne om en mere optimal kørestil i stedet for en diskussion, hvor påstand kommer til at stå over for påstand.

En optimeret køremåde hos chauffører har i en lang række tilfælde givet både bedre brændstoføkonomi og en mere jævn og dermed behagelig kørsel for passagerne.

- I den forbindelse er det vigtigt, at chaufførerne komme med så tidligt som muligt. Så går det rimeligt godt, siger Mikael Laustsen.

Midttrafik indgik i sensommeren sidste år en aftale med adibus A/S om installation af realtidssystemer i de 800 busser, som kører for trafikskabet. De første ti busser har fået installeret realtidssystem fra adibus A/S. Resten følger efter i de kommende måneder.

Om adibus A/S

adibus A/S blev etableret i 2007 og beskæftiger sig med:

Innovative IT- og skærmløsninger til offentlig transport
Reklamesalg til skærmbårne medier i henholdsvis busser, tog, biografer samt instore-TV

adibus ønsker at levere løsninger som kan gøre transportoplevelsen større hos passagererne samt give trafikskaber, vognmænd og udbydere fordele på økonomisk fordelagtige vilkår
Adibus tilbyder turn-key-løsninger omfattende alt fra udvikling, installation til drift og service.

Adibus har blandt andet leveret følgende løsninger:

Infotainment og realtidsløsning i samtlige X-busser
Infotainment og realtidsløsning i Nordjyske Jernbaner
Infotainment og realtidsløsning i 330E København
Infotainment i Skives bybusser
Passagertællesystem til Nobina Randers
Contentløsning med musik, film, spil mv. til togselskab i Tyskland
Contentløsning med musik, film, spil mv. til X-bus
Loyalitets- og bonusløsning til X-bus
Skærmløsninger på Thisted Station
Realtidsløsning til Viborg Kommune
Trådløst internet til Midttrafik
Kortbetaling til X-bus
Kortbetaling til Nettbus
Kortbetaling til Arriva



Solaris Urbino er en af de bustyper, der fremover skal serviceres på den nye moderne lift. Liften er helt plan med gulvet, når den ikke er i brug og der er fuld bæring over hele jalousiet. (Det er Allan Pedersen på fotoet)

Lavgulvbusserne kommer højt op

Aarhus Sporveje har inden for den seneste tid fået leveret 15 nye lavgulvsbusser af typen Solaris Urbino 15. Selskabet råder i forvejen over 190 busser, hvoraf flere og flere bliver lavgulvsbusser, hvilket har udfordret selskabets mekanikere, da der i kølvandet på de sænkede chassis følger besværlige arbejdsgange og risiko for skader på busserne, når de køres på servicelift

Den problemstilling har man nu løst med en investering i en helt ny og moderne lift til brug for service på selskabets Solaris Urbino 12 og 15-busser, Volvo B12-busser og MAN low entry busser.

Den nye lift er installeret hos Aarhus Sporveje Værksted Syd, der varetager en væsentlig del af vedligeholdelsesarbejdet på selskabets busser.

Værkstedet råder i forvejen råder over flere traditionelle undergulvs lifte.

- Jeg har arbejdet med buslifte i mere end 30 år og ved af erfaring, at hver enkelt liftype har sine styrker, siger Allan Pedersen fra Aarhus Sporvejes Tekniske Afdeling.

- Ingen af de eksisterende lifte var udviklet til at håndtere de stadig lavere busser. Det var derfor nødvendigt at undersøge markedet nøje for at kunne vælge den helt rigtige fremtidssikrede løsning, siger han og forklarer, at han under processen fik demonstreret AC Hydraulic's Inground Lift, hvilket afgjorde sagen.

- AC Hydraulic har kombineret de gode ting fra de andre typer af undergulvslifte og samlet funktionerne i én lift. Det har især været afgørende, at liften er helt plan med gulvet, når den ikke er i brug, at der er fuld bæring over hele jalousiet samt, at liften hæver og sænker hurtigt og sikkert uafhængigt af last. Samlet set var der ingen tvivl om, at Inground Liften var det rigtige valg for os til vores lavgulvsbusser, siger han.

En del af konceptudviklingen

Tom Kjælder, produktchef hos AC Hydraulic, nikker genkendende til Allan Pedersens vurdering af Inground Liften.

- Det er altid glædeligt for os som producent at opleve, at de tanker, vi gør os omkring anvendelighed, design og produktudvikling, rammer plet hos slutbrugerne. Allan Pedersens viden om og praktiske erfaring med liftarbejde er samtidig guld værd for os i forbindelse med vores kontinuerlige produktudvikling. Vi søger altid en optimering af de detaljer, der er med til at forbedre den enkelte mekanikers arbejdsdag, siger han.

Ifølge Danmarks statistik er antallet af rutebusser steget støt de sidste 10 år, og der er i dag 25 procent flere rutekørende busser end i 2004. EU regler kræver, at nye busser skal være med lavt gulv og dermed vil behovet for hjælpemidler, der kan sikre ordentlige arbejdsforhold for mekanikerne være stigende.

- Det er blandt andet den udvikling, der har givet vores lift vind i sejlene, siger Tom Kjælder og konstaterer at AC Hydraulic's Inground Lift er udviklet til at fremtidssikre værkstederne til de ekstremt lave erhvervskøretøjer.

Scanias chef bliver ordførende for bilproducenternes gruppe for erhvervskøretøjer

Bestyrelsen for European Automobile Manufacturers' Associations (ACEA) gruppe for erhvervskøretøjer har udpeget Martin Lundstedt til ny ordførende i 2015. Martin Lundstedt er administrerende direktør og koncernchef for den svenske producent af lastbiler, busser og motorer.

Den ordførende for gruppen bliver valgt for et år af gangen med mulighed for at det bliver forlænget yderligere en periode. Martin Lundstedt efterfølger Wolfgang Bernhard, der er chef for Daimler Trucks, der blev formand for gruppen i 2013 med forlængelse i 2014.

- Jeg er stolt over at få lov til at drive aktiviteterne i ACEA's gruppe for erhvervskøretøjer, siger Martin Lundstedt.

- Højest prioritet i vor branche er at pege på en af vores vanskeligste opgaver - at mindske CO2-udledningen yderligere, siger han videre.

I den sammenhæng har gruppen for erhvervskøretøjer under ACEA formuleret tre anbefalinger til beslutningstagerne.

- At tage fuld hensyn til kompleksiteten på markedet for erhvervskøretøjer, hvilken ikke kan håndteres med en "one-size-fits-all"-strategi
- At forbedre informationen til brugerne og på sigt at styrke markedskræfterne. Det gør kunderne til den bedste tilsynsmyndighed
- At fremme en tæt partnerskab mellem alle relevante interessenter gennem en fuldt integreret strategi med det formål at fordoble det årlige potentiale for begrænsning af CO2-udslip.

Kagan Turist har sat Danmarks dyreste bus i drift

Færre lange ture, flere korte og øget konkurrence præger markedet for turistikørsel. Kagan Turist i Køge investeret i en ny dobbeltdækkerbus, der byder på det nyeste i både sikkerhed, teknologi og komfort

Ønskerne om den bedst mulige komfort og den nyeste teknik ombord har ikke ændret sig, selvom en turistbus i dag typisk kører 50.000-80.000 km om året mod tidligere 100.000-120.000 km. Derfor har Kagan Turist netop investeret i en fabriksny Setra dobbeltdækkerbus til en pris tæt på fire millioner kroner.

Længere på literen

Den nye Setra med modelbetegnelsen S431DT er fyldt med udstyr og teknologi, der både er med til at sikre passagerens sikkerhed og komfort under kørslen, men som også bidrager til en fornuftig økonomisk drift. Med en ny otte-trins automatgearkasse og den seneste motorteknologi i form af en Euro 6-motor opnår Setraen et brændstofforbrug tæt på fire kilometer på literen frem for de typiske knap tre på de ældre busser. Dermed er den mere økonomisk og miljøvenlig i drift - både på de kortere ture i Danmark og de længere internationale ture, som for Kagens vedkommende typisk går til de nordiske lande samt Tyskland, Baltikum og Polen.

Flere passagerer

En anden faktor, der medvirker til bedre miljøregnskab er kapaciteten, der er markant bedre i dobbeltdækkeren end i de mere traditionelle busser med et enkelt dæk.

- Med 83 sæder reducerer dobbeltdækkeren behovet for to busser ved transport af mellem 54 og 83 passagerer, idet normale busser har en kapacitet på 50-54 passagerer. Det er en væsentlig grund til, at vi har investeret i den nye Setra, da vi kører for mange foreninger, offentlige institutioner og med folk, der skal til koncertarrangementer og lignende, hvor den er skræddersyet til opgaven, siger vognmand Thomas Kagan, der ofte selv sidder bag rattet i den knap 14 meter lange, fire meter høje og godt 2,5 meter brede luksusbus.

Musik og sport

Som mange andre busselskaber kører Kagan Turist for både private virksomheder og det offentlige, hvor de blandt andet er leverandør til Roskilde Kommune og RUC. Men for at imødegå udsvingene, der altid har været i markedet for persontransport og især i rejsebranchen har Kagan Turist udviklet forskellige koncepter inden for bustransport.

Et af dem er Koncertbussen.dk, der stille og roligt har vokset sig større og nu indtager en toneangivende plads i markedet som et alternativ til togtransport og til at køre selv, når folk skal til koncerter rundt omkring i Danmark.

Fakta om Setra S431 DT:

Længde - højde - bredde: 13,89 - 4,00 - 2,55 meter

Motor: OM 471, 375 kW/510 PS (HK)

Gearkasse: GO 250-8 trins

Aksler: 3

Sæder: 83

Glastag

Panoramakamera

220V stik ved samtlige stolerækker til opladning af smartphones, tablets og laptops.

4 stk. 19" entertainment-skærme • Sporassistens

ABA2 (Active Break Assistant)

Eco Driver Feedback

ESP stabiliseringssystem

Continental HSR2-dæk 315/80R 22,5 for og bag

Køkken med køleskabe

Kaffemaskine: 2 x 40 kopper

Toilet

Salgstal i Danmark: 2-5 stk. om året

Pris: Cirka 4 millioner kroner

Materiel



- De voksne bruger den til Fleetwood Mac og Bob Dylan, og skal børnene til et arrangement til OneDirection eller andre populære bands sørger vi for sikker transport fra opsamlingsstedet til dér, hvor koncerten finder sted. Undervejs kan mor og far altid komme i kontakt med poderne, for der er gratis internet i hele Danmark samt el-stik ved alle stolerækker til lade mobilen eller tabletten op, fortæller Thomas Kagan, der blandt andet anvender Facebook aktivt i markedsføringen af Koncertbussen.dk.

Et andet populært anvendelsesområde er idrætsforeninger, hvor både spillere og fans skal transporteres sikkert og komfortabelt til de mange forskellige spillesteder.

- Kagan Turist er sponsor for Ajax Håndbolds 1. division damer og herrer samt Roskilde Håndbold og det nyoprykkede 1. divisionshold hos FC Roskilde. Herudover kører vi for Greve Fodbold samt for Københavns Idrætsefterskole, så vores chauffører har meget stor erfaring i at håndtere de meget livlige forhold, der typisk er omkring store sportsbegivenheder, siger Thomas Kagan.

Et tredje område er hurtig og fleksibel assistance til andre busselskaber. Kravene fra både privatpersoner og professionelle kunder til præcis transport er store i dag. Hvis en kollega har problemer med at nå frem til et selskab - eksempelvis i en lufthavn, hvor tiderne for afrejse eller ankomst er rykket - så kan Kagan Turist ofte hurtigt og effektivt hjælpe, fordi de har GPS-overvågning i busserne og kan sende nærmeste bus, hvis den er ledig.

Høje krav til sikkerhed og miljø

I forbindelse med bestillingen af den nye bus var det afgørende for Kagan Turist, at de kunne kombinere virksomhedens sikkerhedspolitik med det bedste materiel på markedet.

- Vores busser kører med rigtig mange mennesker og mange af dem er børn, så vi ønsker ikke at gå på kompromis hverken med vores bussers standard eller med vores chaufførers uddannelse og arbejdsvilkår. Derudover ser vi

Materiel

meget gerne, at vores busser er driftsøkonomiske og har en så grøn miljøprofil som muligt, fremfører Thomas Kagan.

Kravene blev i foråret præsenteret for leverandøren, Daimler Buses EvoBus Danmark A/S i Køge, og her forsikrer sales manager Claus Skipper om, at Kagan Turist har foretaget en disposition, der indfrier alle krav til moderne bustrafik.

- Setra S431DT er dobbeltdækkermarkedets absolutte topprodukt og mange såvel danske som udenlandske busoperatørers foretrukne valg. Det hænger ikke mindst sammen med, at den helt og fuldt lever op til den europæiske Euro 6-emissionsstandard og har en markant forbedret brændstoføkonomi samtidig med, at er kompromisløs i forhold til komfort og den helt overordnede sikkerhed for såvel passagerer som chauffører, siger Claus Skipper.

På sikkerhedsfronten fremhæver Claus Skipper, at busmodellen har intelligent overvågning af den trafikmæssige situation, som hjælper chaufføren, hvis der opstår en potentiel farlig situation i trafikken.

- Setra S431DT er udstyret med det nyudviklede ABA2-system. Det leverer en intelligent overvågning af trafikken og hjælper chaufføren aktivt i tilfælde af behov for katastrofeopbremsning ved såvel kørende som stillestående forhindringer på kørebanen, siger Claus Skipper.



A collage of images related to the BusStore show. The images are arranged in a grid-like pattern and feature various scenes: buses on display, people interacting, and promotional banners. The text "WELCOME TO THE SHOW" is prominently displayed in the center in large white letters. The text "Tried. Tested. Trusted." is located in the bottom right corner. The website address "www.bus-store.com" is visible in the top right corner. The entire collage has a blue tint.

BusStore show 2015

Den internationale brugtvognsmesse afholdes d. 06.-07. februar 2015, i Neu-Ulm, dørene er åbne fra kl. 9.00 til kl. 17.00 kom og mød mig på messen alle dage, venlig hilsen Klaus Korsgaard - Tlf.: + 45 56 37 00 63, BusStore ansvarlig hos EvoBus Danmark A/S.

EvoBus Danmark A/S, BusStore, Centervej 3, 4600 Køge

BUSSTORE
Pre-owned. From Mercedes-Benz and Setra.

Originale reservedele falder i pris

Scania har fra årsskiftet sat priserne ned på over 100.000 originale reservedele. Gennem to år har en udvalgt gruppe af medarbejdere hos Scania analyseret og dokumenteret det danske markeds prissætning på både originale og uoriginale reservedele til lastbiler og busser. Mål har været at gøre Scantias priser på originale reservedele mere konkurrencedygtige

- Mange kunder er i dag af den overbevisning, at det er en god forretning at købe billigere, alternative reservedele, fordi de ved første øjekast sparer penge, men anvendelse af originale reservedele har en vigtig betydning for vognmænds driftsøkonomi og driftssikkerhed, siger reservedelschef Ole Jørgensen.

Han peger på, at det efter Scania vurdering ikke kan betale sig at købe uoriginalt.

- Oftest får man, hvad man betaler for, og ved køb af billigere alternative reservedele er der risiko for, at man ikke ved, hvad man køber. Om delen efterlever Scantias krav til driftssikkerhed, kvalitet, funktion og trafiksikkerhed kan være tvivlsomt, og efterlader kunden med risiko for unødige nedbrud og funktionsforstyrrelser, hvilket koster både i tid og penge. Scantias reservedele er udviklet for og tilpasset helt specielt til Scantias produkter, siger Ole Jørgensen.

Scania fremhæver, at man med originale reservedele er sikker på at få den seneste version, og samtidig har man 12 måneders reklamationsret inklusiv følgeskader.

- Vi anbefaler vores kunder at holde deres Scania "original" i hele køretøjets levetid. Med vores nye prispolitik tager vi et skridt videre og imødekommer alle kunder, nye som gamle, med langt mere konkurrencedygtige priser på Scania originale reservedele, siger Ole Jørgensen.

Han fremhæver følgende fordele ved at bruge originale reservedele:

- Lang levetid, optimal brændstoføkonomi, komfort og driftssikkerhed
- 12 måneders reklamationsret i hele Europa
- Dækning af følgeskader
- Scantias originale reservedele er testet og udviklet til Scantias produkter
- De sikrer optimal brændstoføkonomi, komfort og driftssikkerhed
- Sikkerhedskomponenter har gennemprøvet de strengeste kvalitetstest
- Elektroniske komponenter er udviklet til og kompatible med Scantias diagnose- og styresystemer
- Garantidækning i hele Scantias verdensomspændende forhandler netværk, inklusiv følgeskade dækning



Ny syns-praksis kan betyde fuldt stop for mange busser

I 1999 blev der af hensyn til sikkerheden indført krav om montering af sikkerhedsseler i visse busser. Siden er tusindvis af busser kørt ud på de danske landeveje. Efter at Trafikstyrelsen i november sidste år indskærpede kontrollen af bussernes sædemontering, seleforankring og selemærkning, kan et stort antal busser være på vej i garagen

- Ingen kan være uenige i, at sikkerhedsseler i busser er en god idé, siger ingeniør Preben Egelund fra konsulentfirmaet AutoConsult i Albertslund ved København.

Han peger på, at i forbindelse med den skærpede kontrol står mange busvognmænd, institutioner og virksomheder med et akut problem, fordi deres busser ikke kan godkendes ved de lovpligtige periodesyn. Det gælder særligt de mange ombyggede minibusser (kategori M2 på op til 5 ton totalvægt), der er født som kassevogne og derefter er blevet ombygget til minibus eller handi-cabus.

- Her kniber det ofte med teknisk dokumentation for fastgørelse af bussernes sæder, sikkerhedsseler med videre, siger Preben Egelund, der peger på, at de fleste store busser (kategori M3 på over 5 ton totalvægt) er fabriksbyggede og leveret med sikkerhedsseler, så de dermed opfylder sikkerhedskravene.

- Der er dog en del nyere busser, der er ombygget fra by-/rutebus til for eksempel institutionskørsel, køreskolebus eller lignende, som kan komme i klemme, hvis der ikke foreligger separat teknisk dokumentation på fastgørelse af de eftermonterede sæder og borde, seleforankring, selemærkning med videre, påpeger Preben Egelund.

- Det gælder også, selv om de har kørt rundt i Danmark i årevis og jævnligt er blevet godkendt ved periodesyn, tilføjer han.

Synshallerne skal kontrollere

Trafikstyrelsen indskærpede i november sidste år, at synshallerne specifikt skal kontrollere bussernes indretning. Såfremt køretøjet ikke som udgangspunkt er bygget som institutionsbus, køreskolebus eller lignende og godkendt derefter, skal der nu foreligge teknisk dokumentation for sikkerheden. Ellers bliver bussen kasseret til syn og får forbud mod at køre med passagerer.



Trafiksikkerhed

Det er sket for Jelling Fritidscenters Mercedes-Benz Sprinter minibus (kategori M2). Bussen, der er produceret i 2008 og blev importeret til Danmark i 2010, har plads til 20 passagerer og er forsynet med tre-punkt sikkerhedsseler ved alle pladser.

- Vi har kørt med bussen i knapt fem år. Den blev synet og godkendt ved den første registrering i Danmark i 2010 og ved de efterfølgende periodesyn uden problemer. Nu står jeg med en bus, der har fået forbud mod at transportere passagerer, og det var vi slet ikke forberedt på, siger Kurt Thomsen fra Jelling Fritidscenter.

- Da vi købte bussen i 2010, var den synet og godkendt efter alle kunstens regler. Vi har købt vores Sprinter i fast overbevisning om, at den var lovlig og har efterfølgende kørt med den i god tro. Vi forstår ikke, at den nu skulle være farlig at køre med, siger Kurt Thomsen videre.

Det var Thomas' Bilsyn i Vejle, der måtte kassere bussen til periodesyn på grund af manglende dokumentation.

- Jelling Fritidscenter har en fin bus, der er i god stand og har kørt med passagerer i flere år. Med Trafikstyrelsens indskærpelse omkring kontrol af sæder og sikkerhedsseler havde jeg ikke andet valg end at kassere den og udstede forbud mod kørsel med passagerer, siger indehaveren af synshallen, Thomas Hammergaard.

- Som synsvirksomhed er det er frustrerende at kassere en god bus, der har kørt i flere år uden problemer, og især at skulle forklare kunden det, tilføjer Thomas Hammergaard.

Mangler identifikations-muligheder for godkendte busser

Han mener desuden, at det er problematisk, at Trafikstyrelsens regler ikke er mere klare, så man kan foretage en korrekt identifikation af de køretøjer, der er født med godkendte seler og derfor overholder reglerne, og de busser, som er ombygget, som derfor kræver ekstra dokumentation.

- Der findes ikke en entydig måde, der sikrer, at vi ikke kommer til at stille unødige krav om dokumentation. Som det er nu, er det op til os at vurdere, om en bus ser original ud og dermed som udgangspunkt er godkendt til passagerkørsel, eller om den er ombygget og derfor skal kasseres til syn, hvis ikke ejeren medbringer separat dokumentation, siger Thomas Hammergaard.

Hos AutoConsult forudser man, at rigtig mange busejere kommer i samme situation som Jelling Fritidscenter.

- Det er brand ærgerligt at køre til syn med sin bus i god tro og så få udsted køreforbud. Mit råd til busejerne er, at de i god tid inden det periodiske syn får styr på dokumentationen. Det kan enten ske ved at kontakte busleverandøren eller ved at kontakte en automobilkonsulent, der kan beregne og udarbejde dokumentationen. Har bussen først fået køreforbud, er der ingen kære mor, før dokumentationen foreligger. Og det kan godt tage noget tid, siger Preben Egelund.

Og tid er, hvad det tager for Jelling Fritidscenter.

- Da bussen blev kasseret til syn, vidste vi ikke, hvad vi skulle stille op. Nu har vi kørt den tilbage til leverandøren, som har lovet at hjælpe os. Det regner vi med, at han kan, men imens står vi og mangler en bus. Jeg ved ikke, hvornår vi kommer ud og køre igen, så det er godt gammeldags træls, siger Kurt Thomsen fra Jelling Fritidscenter.



Rådet for Sikker Trafik:

Der er god fornuft i at satse på sikker kørsel i trafikken

Brancheforeningen Forsikring & Pension har tidligere opgjort, at der hvert år sker mellem 25.000 og 30.000 skader på varevogne i trafikken, hvilket koster omkring 465 millioner kroner årligt.

- Vi mærker en stigende interesse fra virksomheder, der gerne vil være med til at reducere antallet af ulykker i trafikken, siger Maria Bryld Hansen, der er projektleder i Rådet for Sikker Trafik.

Hun fremhæver, at er meget positivt, at en stor transportvirksomhed som Danske Fragtmænd er gået aktivt ind i arbejdet med trafiksikkerhed ved blandt andet at lave retningslinjer for medarbejdernes kørsel, da de kan være med til at gøre trafikken mere sikker,

Tjek de ansattes kørevaner

For at hjælpe flere virksomheder i gang med trafiksikkerhedsarbejdet, har Rådet for Sikker Trafik og Forsikring & Pension eksempelvis lavet hjemmesiden www.sikkertrafik.dk/erhverv, hvor virksomhederne gratis kan få adgang til online-undersøgelser. Dem kan de bruge til selv at undersøge, hvordan deres ansatte kører i trafikken.

Desuden kan virksomhederne downloade en skabelon til en trafiksikkerhedspolitik og se, hvordan andre virksomheder har haft succes med at forbedre trafiksikkerheden.

Fakta:

- I en ud af tre dødsulykker er der et erhvervskøretøj involveret
- 20 procent af erhvervsbilisterne er inden for det sidste år kørt galt eller har været ved at køre galt i arbejdstiden
- 1400 mennesker er hvert år involveret i en trafikulykke i arbejdstiden
(Kilde: Rådet for Sikker Trafik og Forsikring & Pension).

Chauffør kørte bus uden at have kørekort til den

En 66-årig mand fra Skive kørte for nylig en stor bus med ca. 30 skolebørn som passagerer. På parkeringspladsen ved Nr. Søby Hallen skal chaufføren vende bussen. I det han vender bussen, påkører han en holdende minibus

Ved påkørslen kommer der en bule i venstre side bag på den store bus og skader på baglygte og lift på minibusen. Det viser sig, at den 66-årige ikke har kørekort til Kategori D, som man skal have, når man kører en stor bus.

Politiet fandt over 10.000 tilfælde af sikkerhedsbrud

Politiet i 26 europæiske lande gennemførte i oktober en fælles aktion målrettet busser. Under kontrollen, der fandt sted i dagene fra 6. til 12. oktober sidste år, blev det, som politisamarbejdet Tispol betegner som long-distance-busser, kontrolleret

Under kontrollen blev der afdækket 10.042 brud på lovgivning på transportområdet - og 115 tilfælde af anden kriminalitet.

Bruddene på love og regler omfattede blandt andet:

- 615 tilfælde af for høj hastighed
- 15 tilfælde af kørsel i alkoholpåvirket tilstand
- 644 tilfælde af kørsel unde sikkerhedssele
- 155 tilfælde af brud på reglerne om køre- og hviletid
- De 155 tilfælde af anden kriminalitet omfattede blandt andet 40 tilfælde af illegal indvandring og human trafficking, 15 tilfælde af narkobesiddelse og 44 andre lovbrud.

Politiet efterlyser vidne fra bus

Mandag 6. oktober sidste år blev en 23-årig kvinde udsat for en blufærdighedskrænkelse af en midaldrende mand, som satte sig ved siden af hende, da hun kørte med en bus på Rute 200, der kører mellem Hinnerup og Skanderborg

Ifølge Østjyllands Politi skete blufærdighedskrænkelsen omkring klokken 15. Bag ved gerningsmanden sad en kvinde, som flere gange forsøgte at få manden til at stoppe - og få den 23-årige kvinde til at flytte sig.

Kvinden kom efterfølgende hen og talte med den 23-årige, som ikke fik navn eller telefonnummer på kvinden, som politiet nu gerne vil i kontakt med.

Politiet beskriver vidnet således:

- Kvinde
- Høj og slank
- Hvidt hår og briller

Kvinden talte både til gerningsmanden og til den 23-årige kvinde.

Bus nr. 200 kører mellem Grundfør via Hinnerup til Aarhus, Hørning og Skanderborg. Manden steg angiveligt på ved Rønbækskolen i Hinnerup og løb ud af bussen ved Viby torv.

Poliet vil meget gerne i kontakt med kvinden og med andre vidner til blufærdighedskrænkelsen i bussen på Rute 200. Østjyllands Politi kan kontaktes på telefon 114.



Vejdirektoratet slukker de variable tavler på Motorring 3 i en periode

Fra begyndelsen af februar bilister, der kører på motorvejen M3 uden for København, opleve, at de variable tavler, der ellers normalt informerer dem om blandt andet rejsetider, hastighedsgrænser og kø-varslinger, vil være slukkede. Vejdirektoratet har besluttet at slukke tavlerne i nogle måneder som led i en undersøgelse, der skal belyse deres værdi for bilisterne i det daglige

- Vi slukker tavlerne, fordi vi vil finde ud af, hvor stor effekt de har på trafikken på M3 til daglig, siger afdelingsleder Stine Bendsen fra Vejdirektoratet.

Hun forklarer, at tavlerne bliver brugt til at skabe en jævn og glidende trafik på en af landets travleste motorveje. Men spørgsmålet er, hvor meget de egentlig hjælper, og hvilken effekt det har, når de bliver brugt til at skilte hastigheden ned, for at varsle om køer længere fremme.

- Det er den slags spørgsmål, vi gerne vil have svar på, siger hun.

Derfor vil Vejdirektoratet overvåge M3 nøje i de kommende måneder for at se, om trafikken kører mere ujævnt og besværet end normalt, når trafikanterne ikke længere bliver hjulpet af informationerne fra de elektroniske tavler.

- Vi forventer, at der kommer en langsommere og mindre jævn afvikling af trafikken på M3 i de kommende måneder, siger Stine Bendsen og fortsætter:

- Men det koster penge at drive den form for systemer med variable tavler - både på M3 og andre steder i landet. Derfor er vi interesserede i at undersøge, om vi får værdi for pengene.

I den periode, hvor tavlerne er slukkede, vil M3 for bilisterne fremstå som en helt almindelig motorvej med faste hastighedstavler på 90 og 110 km/t..

Når undersøgelsen er færdig, vil resultaterne indgå i overvejelserne om fremtidige investeringer i de såkaldte intelligente transportsystemer herhjemme.

Vejdirektoratet vedgår, at det kan virke lidt drastisk at slukke tavlerne for at teste effekten af dem. Men ifølge Stine Bendsen er der ikke andre muligheder, hvis man skal lave en troværdig undersøgelse.

- Vi har naturligvis overvejet denne undersøgelse nøje. Og vi har også tænkt i mulige alternativer. Men vi er kommet frem til, at der ikke er andre muligheder end at slukke tavlerne i en periode, hvis vi virkelig skal kunne måle en troværdig før-og-efter effekt, siger hun.

Undersøgelsen løber fra starten af februar og fire-fem måneder frem. Det er endnu ikke afgjort, hvornår tavlerne tændes igen, da længden på undersøgelsen blandt andet afhænger af vejrliget i løbet af foråret.

Når medarbejderne kører for hurtigt - kan fartbøden ende hos chefen

Nye regler vil betyde, at en virksomhed kommer til at betale for fartbøder, som medarbejderne kører ind i virksomhedens biler. Det er resultatet af en ændring af Færdselslovens regler om ansvar ved fartovertrædelser, som ventes at træde i kraft fra februar i år

Med ændringen bliver det ejeren, der som udgangspunkt bliver præsenteret og hæfter for de fartbøder, som andre kører ind i virksomhedens biler. Dermed får ejeren pålagt et betinget objektivi ansvar. Det gælder op til en hastighedsoverskridelse på 30 procent.

Hvis en af virksomhedens biler bliver taget i at køre over 30 procent for stærkt, lander bøden hos den person, der har siddet bag rattet. Medarbejderen skal selv erkende at have siddet bag rattet.

Det fremgår af lovændringen, at hvis en anden end ejeren selv erkender at have ført køretøjet på forseelsestidspunktet, pålægges ejeren ikke ansvaret.

Denne erkendelse skal ske over for politiet inden for 30 dage fra, at ejeren har modtaget bødeforlægget vedrørende forseelsen. Hvis medarbejderen derfor over for politiet erkender, at han eller hun førte køretøjet, vil bøden således blive pålagt medarbejderen.

I forbindelse med lovændringen anbefaler arbejdsgiverforeningen ATL og branceorganisationen DI virksomhederne til at lave et tillæg til ansættelseskontrakterne, hvor det anføres, at det kan have økonomiske og ansættelsesretlige konsekvenser, hvis medarbejderen ikke overholder hastighedsgrænserne, herunder at virksomheden kan modregne bøden i lønnen.

ATL og DI afgav i forbindelse med lovarbejdet et høringssvar, da DI forudså retssikkerhedsmæssige problemer i forbindelse med lovændringen. De nye regler i lovforslaget vil i mange tilfælde bryde med princippet om, at man ikke kan straffes for en forbrydelse, man ikke har begået.

ATL og DI anser det for meget beklageligt, at der pålægges ejeren af køretøjet et betinget objektivi ansvar for visse hastighedsovertrædelser.



- Vi har et ansvar over for hinanden. Vi må og skal blive bedre til at passe på hinanden i den kollektive trafik, siger transportminister Magnus Heunicke (S).

Minister vil have danskerne til at tage ansvar i trafikken

Transportministeren har taget initiativ til at nedsætte en ekspertgruppe, som skal se på, hvordan vi kan blive bedre til at tage ansvar for hinanden i den kollektive trafik

Hvordan reagerer man, når man bliver vidne til et fysisk eller psykisk overfald i den kollektive trafik? Hvordan kan vi overordnet set blive bedre til at passe på hinanden, når vi sammen rejser med bus, tog og metro?

Det er nogle af de spørgsmål, som en ny ekspertgruppe skal være med til at finde svar på.

Ekspertgruppen er nedsat af transportminister Magnus Heunicke (S), der vil sætte fokus på, hvordan vi kan blive bedre til at tage ansvar for hinanden. Flere gange i løbet af de senere år har der været episoder, hvor enten personale eller passagerer er blevet verbalt eller fysisk overfaldet.

- Vi har et ansvar over for hinanden. Vi må og skal blive bedre til at passe på hinanden i den kollektive trafik. Vi investerer lige nu milliarder i at skabe nogle nye og skelsættende fysiske rammer, men vi må heller ikke glemme det psykiske miljø, siger Magnus Heunicke.

Ekspertgruppen kommer til at bestå af en bred gruppe eksperter, som har praktisk og teoretisk erfaring inden for arbejdsmiljø, trafik og konfliktløsning. Gruppen skal i starten af det nye år ud i landet for at møde danskerne og samle idéer og diskutere, hvordan vi kan hjælpes ad med at tage ansvar.

- Vi står over for en udfordring, som vi skal have løst i fællesskab. Vi skal skabe verdens bedste kollektive trafik, og for at indfri de ambitioner er det helt afgørende, at de rejsende føler, at det er behageligt og trygt at rejse rundt i landet. Ved at vi sammen taler om at håndtere de ubehagelige situationer, kan danskerne få nogle redskaber til at hjælpe hinanden i det daglige, siger Magnus Heunicke.

Udenlandske biler skal også betale i Sverige

Fra årsskiftet skal alle biler, der kører i Sverige, betale trængselsskat. Hidtil har det kun været svenske bilister, der har skullet betale afgiften, når de har kørt i det indre Stockholm eller Göteborg

De nye regler betyder, at også man også skal betale trængselsskat i Stockholm og Göteborg, når man kører i udenlandske personbiler, lastbiler og busser med en totalvægt på under 14 ton.

Trængselsskatten for udenlandske køretøjer har været på vej siden daværende infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd i november 2013 gav den svenske Transportstyrelse til opgave at udarbejde et regelsæt, så man kunne indføre trængselsskat for alle køretøjer ved årsskiftet 2014/2015.

Betalingen af trængselsskatten i Göteborg og Stockholm, der beløber sig til 10, 15 eller 20 kroner i Stockholm eller 9, 16 eller 22 kroner i Göteborg afhængig af tidspunktet på dagen, vil blive opkrævet på månedsbasis. Når man som bilist passerer en af betalingsstationerne i de to byer, bliver der taget et billede af ens bil forfra og bagfra. Ud fra billederne bliver bilens registreringsnummer identificeret og beløbet beregnet. Måned efter bliver ens kørsel i områder, hvor man skal betale trængselsskat gjort op. Derefter vil man få en regning, som skal betales senest sidste hverdag i den efterfølgende måned.

Da den svenske Transportstyrelse ikke har adgang til oplysninger om ejere af udenlandske biler, har man indgået en aftale med et selskab, der kan bistå Transportstyrelsen med at finde frem til ejerne af de udenlandske biler, der har kørt i områder, hvor de skal betale trængselsskatten. Selskabet skal også bistå Transportstyrelsen med at sende regningerne frem til ejerne af de udenlandske biler.

Det maksimale beløb, man kan komme til at betale pr. dag er 60 svenske kroner.

Interesserede kan læse mere om trængselsskatten i Göteborg og Stockholm [her](#):

Takster for trængselsskatten i Göteborg fra 1. januar 2015 (svenske kroner):

06:00–06:29	9 kroner
06:30–06:59	16 kroner
07:00–07:59	22 kroner
08:00–08:29	16 kroner
08:30–14:59	9 kroner
15:00–15:29	16 kroner
15:30–16:59	22 kroner
17:00–17:59	16 kroner
18:00–18:29	9 kroner
18:30–05:59	0 kroner

Takster for trængselsskatten i Stockholm fra 1. januar 2015 (svenske kroner):

06:30–06:59	10 kroner
07:00–07:29	15 kroner
07:30–08:29	20 kroner
08:30–08:59	15 kroner
09:00–15:29	10 kroner
15:30–15:59	15 kroner
16:00–17:29	20 kroner
17:30–17:59	15 kroner
18:00–18:29	10 kroner
18:30–06:29	0 kroner

Største relative konkursfald i 14 år

Det samlede antal konkurser i 2014 faldt med 19 procent i forhold 2013 til lige under 4.200 konkurser. Det viser den seneste månedsstatistik fra data- og analysevirksomheden Experian. Det er det største årlige fald i de seneste 14 år. Experian konkluderer, at sundhedstilstanden i dansk erhvervsliv dermed kan være på vej op efter et år med store forventninger til dansk økonomi

Med i alt 4.200 konkurser oplevede Danmark 2.500 færre konkurser i 2014 end for fire år siden i 2010, hvor det årlige antal toppede med knap 6.700.

Selvom der er tale om et fald på 2.500 konkurser, er der stadig 2.500 ned til de ca. 2.500 årlige konkurser, som kendetegnede de stærke vækst-år op til krisen i 2008 - og starten af 2000-tallet.

- Decembers tal giver grundlag for optimisme - men også en erkendelse af, at der fortsat er et stykke vej, før vi har en endelig stabilisering af dansk erhvervsliv. For at nå dette er der behov for et fortsat fald. Faktisk skal vi se yderligere to år med tilsvarende fald, før vi er tilbage på sporet, siger Frank Papsø, der er nordisk chef for analyse og forretningsudvikling hos Experian.

- Når vi kigger på udviklingen gennem 2014, kan vi konstatere, at faldet i konkurser ikke har været jævnt. I begyndelsen af året så vi store forbedringer - men især i den sidste del af 2014 synes konkurserne at matche 2013 niveauet. Det tyder på en opbremsning og måske ligefrem en svag forværring i den positive udvikling. Anden halvdel af 2014 var da også en tid præget af store internationale spændinger, hvilket har påvirket især de eksportorienterede erhverv, siger han.

Der er ifølge Experian fortsat grund til at udvise agtpågivenhed. Og der kan være behov for yderligere initiativer for at sikre væksten og dermed øge overlevelseshraten af danske virksomheder. Men erhvervslivet kan ifølge Frank Papsø selv gøre noget.

- Dels bør ledelser sikre, at der opdyrkes nye forretningsområder, så deres risici spredes, dels øge digitaliseringen for at opnå en bedre planlægning og mere automatisering, så data kan omsættes til stærke beslutninger, siger han.



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!



Har du sat X i kalenderen 19.-21. marts 2015?

Danske Busvognmænd holder årsmøde i forbindelse med transportmessen i MCH Messecenter Herning.

Mød op og få en dialog med de mange udstillere, network på tværs og bliv opdateret på nyhederne i busbranchen.

Årsmøde

Festlig fredag

Årets transportfest

Udstilling

Seminar

Ledsagertur

Husk ekspresbussen med daglig afgang fra Sjælland via Fyn og direkte til MCH.



Læs mere og tilmeld dig på busmessen.dk

Mød os på:



MCH

Rejsekortproblemer er på vej til løsning

Transportminister Magnus Heunicke's énmandsaktion på Københavns Hovedbanegård i november har ført til en ny handlingsplan for løsning af en række problemer med rejsekortet - få uger før salget af klippekort i hovedstadsområdet ophører

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

Tirsdag 2. december fra morgenstunden kunne man møde transportminister Magnus Heunicke (S) på Københavns Hovedbanegård, hvor han havde opstillet en lille bod med titlen "rejsekortbøvl". Aktionen kom angiveligt som reaktion på en lang række henvendelser til ministeren fra utilfredse rejsekortbrugere. Og mange flere kom og besøgte ministeren på Hovedbanegården, hvor antallet af notater på blokken voksede og voksede.

Resultatet blev en liste på 17 punkter, som Magnus Heunicke overgav til Rejsekort A/S og kredsen af trafikelskaber bag rejsekortet. Og fredag 19. december kunne parterne præsentere en handlingsplan, som viste vejen til forbedringer på alle 17 punkter - nu eller lidt senere.

Dummebøde eller ej

Ét af de vigtigste klagepunkter var de mange såkaldte "dummebøder" ved manglende check ud. Rejsekortet trak automatisk 50 kroner ved check ind fra passagerens rejsekortkonto. Det blev anset som en a conto betaling. Ved check ud tilbagebetaltes et evt. overskydende beløb, for eksempel ved at rejse i én eller to takstzoner. Hvis passageren glemte at checke ud, beholdt trafikelskabet de 50 kroner. Typisk ville prisen for turen være dobbelt så høj som taksten, og den mener mange passagerer er høj nok i forvejen.

Fredag 19. januar i år blev a conto beløbet nedsat til 25 kroner ved check in. For de korte rejser passer a conto beløbet nogenlunde til rejsens pris. Hvis man skifter for eksempel fra tog til bus undervejs, skal man ikke checke ud på stationen, men man skal checke ind igen i bussen, og så checke ud, før man stiger af bussen. Hvis man glemmer af checke ind i bussen (transportmiddel nr. 2) har det hidtil kostet en ekstrapris ("dummebøde") på 50 kroner. Fra 19. januar 2015 er prisen 10 kroner.

A conto beløbet på 50 kroner var sat ud fra, at rejsekortet både bruges til korte og lange rejser. Manglende check ud på lange rejser var tilsyneladende - og er stadig - en smart fidus, så passageren kan rejse for eksempel fra København til Esbjerg for 50 kroner. Nedsættelsen af a conto betalingen gør umiddelbart dette problem større. Midlet mod denne form for snyd er skærpet kontrol og en øget brug af den registrering, som kommer fra billetkontrollen på rejsen.

To nyt apps og en tilfreds minister

Handlingsplanen indeholder løftet om to nye apps, som skal lette hverdagen for rejsekortbrugere.

Den første app har navnet "Rejs nemt" og er udviklet af firmaet NewDanishDesign med støtte fra Rejsekort A/S. App'en viser for det første nogle af rejsekortets skjulte informationer: saldoen, om man har checket korrekt ind. Den kan også vise detaljer om en valgt rejse og give påmindelse før check ind og ud.

Den anden app, som følger senere, skal give passagerer en mulighed for at checke ud via mobiltelefonen, når de har glemte det. Det kan nemlig være svært at finde en check ud mulighed, hvis man for eksempel er steget af en bus et sted langt fra en station, og hvor der er længe til at næste bus kommer. Rejsekort A/S udskriver en idékonkurrence om en app med denne funktion.

- Jeg er tilfreds med, at selskaberne på tre uger har leveret en oprydningsplan, som er den mest fundamentale ændring af rejsekortet, siden det blev indført. Vi får et system med de rette proportioner. Passagererne på korte ture risikerer ikke længere at skulle betale det tre- eller firedobbelte for en tur på grund af en banal forglemmelse. Og på de lange rejser vil betalingen for glemt check-ud også svare mere til virkeligheden. Der er også udsigt til, at kortet bliver mere brugervenligt, og det har været stærkt påkrævet, siger transportminister Magnus Heunicke om planen.

Salget af klippekort stopper 8. februar

Efter to udsættelser stopper salget af klippekort i hovedstadsområdet 8. februar i år. 30. juni er sidste dag, hovedstadsklippekort kan bruges i bus, tog og metro. Hermed afsluttes en halvanden år lang overgangsfase med dobbelt billetteringsudstyr. Udfasningen af klippekort har været særlig vanskelig i hovedstadsområdet. I Nordjylland, Sydjylland og på det øvrige Sjælland er klippekortene udfaset for længst og uden større problemer.

Hvad er så problemet i hovedstadsområdet?

Det første og mindste problem er, at der er tre trafikkselskaber: Movia, Metroselskabet og DSB. Det andet problem, er at dagspressens redaktører og journalister synes at have et næsten entydigt negativt forhold til rejsekortet. Ministerens énmandsaktion 2. december sidste år havde blandt andet den effekt, at luften blev taget ud af en ny pressekampagne, som øjensynligt havde til formål at så ny tvivl om det forsvarlige i at udfase klippekortene 8. februar.

Rejsekortet har fået det rygte, at det er en forældet teknologisk løsning for billettering. Intet tyder på, at det er tilfældet, men plastic-kort løsningen kritiseres - og foragtes - af mange mere avancerede brugere af digitale, app-baserede tjenester.

Men Rejsekort er kommet for at blive. Rejsekort er under indførelse i Region Midtjylland, og FynBus har besluttet at indføre Rejsekort i 2017.

Udfasningen af DSB-klippekort til lange rejser er der endnu ikke sat dato på.

17 kritikpunkter

- Problemer med generhvervelse af spærrede kort
- For mange glemmer at checke ud
- Ingen mulighed for at checke ud, når man opdager, at man har glemt det
- For høj straf for glemt check-ud for korte rejser
- For lav straf for glemt check-ud på lange rejser
- For svært af ændre dankortoplysninger
- For dyrt at glemme skifte check-ind
- Utryghed omkring personfølsomme oplysninger
- For få har tank-op aftaler
- Ikke penge nok på tank-op aftalen
- Besværlig vej fra bestilling på selvbetjening til brug af sin bestilling
- For høj forudbetaling på rejsekort anonym på rejser mellem landsdele
- Forvirring omkring reglerne for fortsatte rejser
- En fortsat rejse kan være dyrere end 2 separate rejser
- Proceduren for ændring af Rejsekort-type er for besværlig
- Rejsekortets og kundecentrets image er for dårligt
- Det er uklart, hvilke løsninger der findes for turister

Hele handlingsplanen kan læses på www.rejsekort



Trafikselskaber rydder op i rejsekort-problemer

Rejsekortets ejere peger på mulige løsninger på 17 problemer, som transportminister Magnus Heunicke (S) og de øvrige transportpolitikere har sat på en oprydnings-liste. Først og fremmest bliver prisen for at glemme check-ud på korte rejser halveret

Med løsninger på de punkter, der står på oprydningslisten, vil det i løbet af de kommende måneder blive langt mere attraktivt og lettere at bruge rejsekortet i den kollektive transport.

Først og fremmest bliver prisen for at glemme check-ud på korte rejser halveret fra midten af januar. I dag opkræves en forudbetaling på 50 kroner. Fremover bliver det reduceret til 25 kroner. Det svarer næsten til prisen for en to-zoners enkeltbillet i Hovedstadsområdet, der koster 24 kr.

Passagerer, der glemmer check-ind ved skift, vil heller ikke blive straffet så hårdt som hidtil. Kontrolafgiften bliver sat ned fra 50 kroner til 10 kroner. I 2015 vil trafikselskaberne undlade at opkræve afgiften, men nøjes med at minde kunderne om, at de skal huske det.

På de lange rejser vil systemet for betaling for glemt check-ud også blive ændret fra det nuværende faste beløb på 50 kroner. Opkrævningen vil i stedet blive baseret på den kontrol, togføreren har foretaget på turen, og på check-ind ved skift.

For at vænne kunderne til systemet med at check-ind og ud, vil der i det kommende år være forskellige kampagner om reglerne, og der vil blive designet nye apps til mobiltelefoner. I første omgang kommer der en app, som skal minde kunderne om at føre kortet op til den blå rejsekortstander. Og inden årets udgang skal kunderne kunne foretage check-ud via en app, hvis de har glemt det i bussen eller på stationen.

Trafikselskaberne og Rejsekort A/S gør det også lettere for passagererne at bestille nye kort og skifte betalingskort.

Transportministeren om Rejsekortsløsninger:

Oprydningsplanen er den mest fundamentale ændring af rejsekortet

Transportminister Magnus Heunicke er tilfreds med, at trafikskaberne på tre uger har leveret en oprydningsplan, som han betegner som den mest fundamentale ændring af rejsekortet, siden det blev indført

- Vi får et system med de rette proportioner. Passagererne på korte ture risikerer ikke længere at skulle betale det tre- eller firedobbelte for en tur på grund af en banal forglemmelse. Og på de lange rejser vil betalingen for glemt check-ud også svare mere til virkeligheden, siger han og peger på, at der også er udsigt til, at kortet bliver mere brugervenligt.

Med den plan, der er kommet fra selskaberne, er transportminister Magnus Heunicke tryk ved, at trafikskaberne fortsat arbejder hen i mod at gå i gang med at udfase klippekortet i Hovedstadsområdet fra 8. februar.

- Trafikskaberne har allerede betalt for, at rejsekortet bliver indført. Og da det nu ser ud til, at det kommer til at fungere, skal vi også arbejde for, at flere passagerer vil bruge det, siger transportministeren.

Skive har fået rejsekort i bybusserne


Fra 14. januar har buspassagerer kunnet bruge rejsekort i bybusserne i Skive og på en række regionale og lokale ruter. I forbindelse med introduktionen af rejsekortet i Skive stillede Midttrafik en info-stand op på Skive Trafikterminal, hvor kunder kunne få svar på spørgsmål omkring rejsekort

Med introduktionen af rejsekortet i Skive blev "Vi tester-skiltene" på kortlæserne i Skive bybusser og i regionalruterne 40, 50 og 67 taget væk. Rejsekort kan nu benyttes som billet i busserne.

Midttrafik peger på, at det stadig er muligt at rejse på kontantbillet, klippekort og periodekort fra 14. januar. Kunderne skal dog være opmærksomme på, at de fremover skal bestille klippekort og forny periodekort på midttrafik.dk eller på et Midttrafik salgssted. Der kan fortsat købes kontantbilletter i busserne.

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.

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

Rejsekort er endnu ikke indført i hele Midttrafik. Derfor er det vigtigt, at kunderne husker check ud, hvis de skifter til en bus, der ikke har rejsekort. Har bussen ikke rejsekort skal kunderne benytte de sædvanlige billetformer. 

Rejsekortpassagerer har sparet 100 millioner kroner

Besparelsen ved at køre uden for myldretid kan gøres op i kolde kontanter for passagerer med rejsekort i hovedstadsområdet. Cirka 100 millioner kroner er det foreløbige udbytte, siden rabatordningen blev indført i januar for to år siden

Eksempelvis er prisen for en to zoners-tur gennem byen med bus, tog og metro uden for myldretiden 12 kroner. Det svarer til halv pris i forhold til en kontantbillet og 3 kroner mindre end prisen for at køre med klippekort.

- Det er blot et par uger siden, at Forbrugerrådet Tænk offentliggjorde en rapport om passagertilfredsheden i den kollektive trafik i Danmark. Ifølge undersøgelsen efterspurgte passagererne særligt to ting - billigere billetter og bedre sammenhæng mellem trafiksselskaberne. Her er rejsekortet et helt konkret eksempel på, at der kan være en hel del penge at spare, hvis man har mulighed for at rejse uden for myldretid. Det har rigtig mange passagerer nydt godt af, siden rabatordningen blev indført, og det er vi naturligvis glade for, siger Rebekka Nymark, kundedirektør i Metroselskabet.

Om rabatordningen, rejsekortet og klippekort

Rabatordningen fortsætter, så passagerer med rejsekort kan se frem til at spare endnu flere penge uden for myldretiden. Rabatordningen og muligheden for at bestille et personligt rejsekort til 0 kroner er muliggjort via en bred politisk beslutning blandt Folketingets partier.

I 2014 blev der foretaget 49,1 millioner rejser med rejsekort. Det er en stigning på 60 procent sammenlignet med 2013. En fjerdedel af passagererne i den kollektive trafik i hovedstaden har rejst med rejsekort i løbet af de seneste tre måneder. Mere end ni ud af ti passagerer med rejsekort husker at checke ud, når rejsen er slut. Cirka en fjerdedel af befolkningen i hovedstadsområdet har rejst med rejsekort i løbet af de seneste tre måneder - og endnu flere har anskaffet sig et rejsekort.

De gammeldags papklippe kort er ved at blive et historisk kapitel. Maskinerne er nedslidte og tiden er løbet fra kortene. Sidste salgsdag for klippekortene er 8. februar. Muligheden for at købe et klippekort via sin mobiltelefon fortsætter.

Systematisk gratiskørsel førte gennem porten til fængslet

En 46-årig mand fra Greve snød sig i en årrække fra 2008 til 2014 til at køre gratis med tog og S-tog i Storkøbenhavn. De mange "gratis" ture havde en pris, viste det sig - en fængselsstraf på 60 dage og et erstatning til DSB på 299.825 kroner

Ifølge sn.dk forklarede den 46-årige mand i retten, at han har kørt i tog regelmæssigt fra 2008 til 2014 uden at købe billet - fordi det var så nemt at lade være. Retten lagde ved strafudmålingen lagt vægt, at snyderiet havde stået på i flere år. Sn.dk skriver videre, at den 46-årige mand fra Greve tidligere er straffet med fængsel i 30 dage for dokumentfalsk.

Nyheder fra Mekasign

- En verden af ny Teknik!

Mekasign Intelligent Trafik System (MITS) med ProSys'en



Tænk på børnenes sikkerhed i bussen!

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

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

 **Mekasign as**

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



Færgerute har oplevet fremgang

Trafiktallene for 2014 viser fremgang for AlsFærgen mellem Bøjden på det sydvestlige Fyn og Fynshav på Als. Ruten, der drives af rederiet Færgen, viser fremgang - både når det gælder antallet af fragtede passagerer og antallet af fragtede personbiler

For et år siden var der tilbagegang for AlsFærgen på både antallet af fragtede passagerer og antallet af fragtede personbiler.

- De er enormt glædeligt, at det er lykkedes at vende udviklingen på Bøjden-Fynshav. Det har vi i høj grad de lokale turisme-aktører at takke for. De har gjort et fantastisk arbejde for at promotere markeringen af 150-året for slaget ved Dybbøl. Den begivenhed var med til at åbne rigtig mange danskeres øjne for, hvilke helt særlige og mangfoldige muligheder Als besidder som ferie- og oplevelsesdestination, siger Lindy Kjøller, der er salgs- og marketingchef hos Færgen.

Antallet af fragtede passagerer på AlsFærgen er i 2014 steget med 1,7 procent i forhold til 2013, mens antallet af fragtede personbiler er steget med 0,9 procent.

Antallet af fragtede lastvogne er faldet med 16,2 procent, mens antallet af fragtede busser steget med 20,8 procent. For både lastvogne og busser er tallene dog relativt små, hvorfor variationerne kan være relativt store fra år til år.

Færgen håber at kunne fastholde den positive udvikling - ikke mindst som følge af indsættelsen af færgen »Kyholm«, der tidligere har været benyttet på den indstillede rute mellem Kalundborg og Kolby Kås på Samsø. Indsættelsen af »Kyholm« betyder tæt på en fordobling af kapaciteten på ruten, ligesom passagerfaciliteterne bliver opgraderet markant.

Totalt har Færgens i alt otte ruter til seks danske øer fragtet 4.415.067 passagerer i 2014, hvilket er over 41.000 flere end i 2013. Antallet af fragtede personbiler lyder på 1.112.040, hvilket er omkring 12.000 flere end i 2013. I alt er Færgens trafiktal steget med 0,9 procent for antallet af fragtede passagerer og 1,2 procent for antallet af fragtede personbiler.

I 2014 har Færgen samarbejdet med Visit Sønderborg, Sønderborg Slot, Universe Oplevelsespark og Historiecenter Dybbøl Banke med det formål at promotere markeringen af 150-året for slaget ved Dybbøl. Derudover har der været fokus på blandt andet Sønderborg Sommerrevy og Ringriderfesten.

Færgen mellem Lolland og Langeland sejlede frem i 2014

Trafiktallene for 2014 viser fremgang på alle områder for LangelandsFærgen, der sejler mellem Spodsbjerg på Langeland og Tårs på Lolland. Ifølge rederiet Færgen skyldes fremgangen, at danskerne har fået øjnene op for ø-ferier

- De lokale turistorganisationer har været gode til at gøre opmærksom på mulighederne ved indenlandske ferier og i særdeleshed ø-ferier. Det gælder i udpræget grad for Langeland og Lolland, som begge rummer nogle helt særlige og mangfoldige tilbud som ferie- og oplevelsesdestinationer. At budskaberne bliver gentaget og hørt, smitter naturligvis positivt af på os som færgerederi, siger Lindy Kjøller, der er salgs- og marketingchef hos Færgen.

Antallet af fragtede passagerer på LangelandsFærgen er i 2014 steget med 6,5 procent i forhold til 2013, mens antallet af fragtede personbiler er steget med 5,7 procent. Samtidig er antallet af fragtede lastvogne steget med 9,7 procent og antallet af fragtede busser med 13,3 procent.

Totalt har Færgens i alt otte ruter til seks danske øer fragtet 4.415.067 passagerer i 2014, hvilket er over 41.000 flere end i 2013. Antallet af fragtede personbiler lyder på 1.112.040, hvilket er omkring 12.000 flere end i 2013. I alt er Færgens trafiktal steget med 0,9 procent for antallet af fragtede passagerer og 1,2 procent for antallet af fragtede personbiler.

Færgen samarbejder med både Business Lolland Falster, VisitLangeland og Udvikling Fyn om at trække rejsende til ruten mellem Spodsbjerg og Tårs. Blandt andet ved at promovere det kommende Lolland Kystkulturcenter, ligesom Færgen er primus motor på et samarbejdsprojekt mellem de største turistdestinationer på Lolland og Falster. Her er formålet at trække flere fynboer og jyder fra trekantområdet til sydhavsøerne.



Chaufføruddannelsesbeviserne bliver billigere

For andet år i træk nedsætter Trafikstyrelsen gebyret for at få udstedt et chaufføruddannelsesbevis. Det betyder, at man på to år har halveret udgiften for de danske chauffører

- Jeg er meget tilfreds med, at administrationen i forbindelse med udstedelse af beviserne i løbet af to år er blevet effektiviseret så meget, at prisen nu er halveret til 250 kroner, siger transportminister Magnus Heunicke.

For to år siden kostede det 500 kroner at få udstedt et chaufførbevis hos Trafikstyrelsen, men ved hjælp af et nyt it-system og en ændret arbejdsgang er det nu blevet muligt at halvere gebyret.

- For en branche, der bestemt har sine udfordringer, så er dette et lille, men positivt skridt i den rigtige retning, fremhæver transportministeren.

I Danmark skal alle nye bus- og lastbilchauffører gennemføre et mindst fire uger langt kursusforløb, hvor man efterfølgende skal have udstedt et uddannelsesbevis. Derudover skal alle chauffører hvert femte år på et fem-dages efteruddannelse, hvor det også er påkrævet, at man får udstedt et bevis.

Det resulterer i, at Trafikstyrelsen hvert år udsteder omkring 20.000 beviser.

Arbejdsforhold

Danske Busvognmænd kommer med på ITD's TachoWeb

En ny aftale mellem transportorganisationen ITD og Danske Busvognmænd sikrer Danske Busvognmænds medlemmer mulighed for opbevaring af køre- og hviletidsdata ved hjælp af TachoWeb.

- Vores aftale med ITD giver vores medlemmer mulighed for at samle deres køre- og hviletidsaktiviteter hos en leverandør, vi har utrolig stor tillid til, siger Steen Bundgaard, der er direktør for Danske Busformænd i forbindelse med underskrivelsen af aftalen.

Arbejdsforhold

I mange år har Danske Busvognmænds medlemmer kunnet gøre brug af telefonisk rådgivning i køre- og hviletidsreglerne gennem en hotline, der i dag varetages af ITD. Med den nye aftale får medlemmer af Danske Busvognmænd mod en mindre betaling også adgang til værktøjet TachoWeb, som blandt andet giver revisionsikker opbevaring af køre- og hviletidsdata.

ITD's direktør Jacob Chr. Nielsen ser frem til at forstærke samarbejdet mellem de to organisationer.

- Vi har allerede et godt samarbejde med Danske Busvognmænd, og det er min forventning, at vi med denne aftale kan knytte et endnu stærkere bånd til foreningen og dens medlemmer, siger Jacob Chr. Nielsen.

Steen Bundgaard, administrerende direktør i Danske Busvognmænd (tv) og Jacob Chr. Nielsen, administrerende direktør i ITD underskriver aftalen om TachoWeb.

Faglige sager har givet chauffører 2,4 millioner kroner

I perioden fra årsskiftet og frem til og med november har Chaufførernes Fagforening i København skaffet 2.435.972 kroner hjem i faglige sager

I oktober og november fik københavnske chauffører samlet 90.282,77 kroner udbetalt i forbindelse med afgørelser i faglige sager.

Københavnske chauffører har fået over fem millioner kroner

Chaufførernes Fagforening i København har skaffet 5.067.552 kroner hjem i arbejdsskade sager i perioden fra årsskiftet og til og med november

I oktober og november fik københavnske chauffører samlet udbetalt 100.553 kroner i forbindelse med afgørelser i arbejdsskadesager.

To 15-årige piger blev anholdt for vold og tyveri i toget

Forleden anmeldte personalet i et DSB-tog, at et par unge piger havde taget ting fra en servicevogn og efterfølgende nægtet at oplyse deres identitet. Da personalet efterfølgende ville sætte dem af toget, var den ene pige blevet voldelig over for togpersonalet

Politiet kørte derfor til Roskilde station, hvor politiet anholdt to piger på 15 år fra Sorø og Hillerød. Den 15-årige fra Sorø havde slået og sparket en 36-årig kvindelig DSB-ansat, da hun ville bortvise den 15-årige pige fra toget. Pigen blev derfor sigtet for vold mod en offentlig ansat og afhørt til sagen.

Politiet sigtede den anden 15-årige fra Hillerød for tyveri af diverse varer fra salgsvognen. Begge blev løsladt efter afhøring til sagerne, og begge vil høre nærmere fra politiet, når sagerne skal afgøres.

Organisationer skriver til regeringen om den tyske lov om mindsteløn

Tyskland har indført en lov om, at alle, der arbejder i Tyskland, skal have mindst 8,50 euro i timen - det er lidt over 63 kroner i timen med dagens euro-kurs på 7,44 kroner. Kravet om mindsteløn gælder også lastbil- og buschauffører, der kører i Tyskland - uanset om de er på gennemfart eller skal levere eller hente godt i landet. Ifølge transportorganisationerne DI Transport, ATL, Danske Busvognmænd, Danske Speditører og ITD udfordrer den nye tyske lov sammenhængen i det indre marked. Organisationerne henvender sig til den danske regering med deres opfattelse - og for at få regeringen til at gå ind i sagen om Tysklands nye lov om mindsteløn

Baggrunden for organisationernes fælles front er, at Tyskland har valgt at håndhæve den nye lov om mindsteløn overfor alle, der arbejder i Tyskland - uanset om man er ansat i et tysk firma eller et udenlandsk. Lovkravet gælder som beskrevet også chauffører fra andre lande, der kører i Tyskland.

Ifølge de fem organisationer betyder den nye lov mere administrativt arbejde og skaber tvivl om udenlandske transportvirksomheders retsstilling, når de kører i Tyskland.

- Det er problematisk, at personer, der kører et læs varer ind eller ud af Tyskland eller igennem Tyskland, reelt bliver regnet som en del af det tyske arbejdsmarked, påpeger de fem organisationer i deres fælles brev til regeringen.

Brevet er sendt til fire danske ministre - herunder transportminister Magnus Heunicke (S). I brevet peger organisationerne på, at den tyske fremgangsmåde er uhensigtsmæssig for det danske transporterhverv og for EU's indre marked i almindelighed. Organisationerne opfordrer regeringen til at tage sagen op over for de tyske myndigheder.

- Den nye tyske lov er efter vores opfattelse en alvorlig udfordring for EU's indre marked og varernes frie bevægelighed. Der bør fra dansk side sendes et klart signal om, at EU's grundprincipper om fri bevægelighed af arbejdskraft, varer og tjenesteydelser ikke de facto sættes under pres som følge af den tyske mindstelønslov, hedder det i brevet.

Organisationerne henviser i øvrigt til regeringens rapport fra udvalget om modvirkning af social dumping fra oktober 2012, hvoraf det fremgår, at "Som et overordnet princip ved international kørsel er chaufføren undergivet de løn- og arbejdsvilkår, der gælder i det land, hvor lastbilen er registreret."

Sammen med mindstelønnen har tyskerne indført et kædeansvar, så det ikke blot er chaufførens arbejdsgiver, som står på mål for, at chauffører får deres mindsteløn, men også køberne længere oppe i kæden.

- Dette kædeansvar er vi ligeledes stærkt betænkelige ved at indføre overfor international transport, hvor det kun er en del af kørslen, der foregår i Tyskland, påpeger organisationerne med henvisning til, at det i praksis er umuligt for transportkøberen at se, hvad chaufføren har fået i løn på den tyske strækning, når en tur er gået igennem flere lande.

De nye tyske regler trådte i kraft fra årsskiftet. Overtrædelse medfører bøder på helt op til 500.000 euro.

Organisationerne understreger, at det ikke er niveauet for den tyske mindsteløn, der efter deres opfattelse giver problemer.

Nyt samarbejde skal sikre, at chauffører har gyldige beviser

Svenska Taxiförbundet har skrevet under på en samarbejdsaftale med Sveriges Bussföretag og Sveriges Åkeriföretag om et nyt system for kontrol af, om chauffører har det nødvendige kørekort. Dermed får Sveriges lastbil-, bus-, og taxiselskaber adgang til et effektivt værktøj, der skal sikre, at deres chauffører har gyldige beviser på, at de har gennemført lovpligtige uddannelsesforløb

Den nye tjeneste, der bliver lanceret i løbet af foråret, går ud på, at Svenska Taxiförbundet, i samarbejde med Transportstyrelsen, åbner en webservice, hvor taxi-, bus- og lastbilvognmænd kan uploade en fil med chaufførernes personnummer. Systemet svarer så tilbage med oplysninger, der fortæller, om den pågældende chauffør har et gyldigt eller ugyldigt bevis eller om der savnes oplysninger.

Hvis man sender filen den ene dag inden klokken 17, vil man kunne regne med at få svar senest klokken 6 næste dag. Sveriges Bussföretag ser tjenesten som en positiv og længe ventet mulighed - og lægger vægt på, det er enkelt, hurtigt og pålideligt at kontrollere, om de ansatte har gyldige beviser, hvilket letter vognmændenes hverdag.

- For busvirksomhederne er det et værktøj, som giver vore medlemsmuligheder for på en effektiv måde at sikre, at chaufførerne har gyldige beviser. Det er noget, vi har kæmpet for i lang tid, siger Peter Jeppsson, der er administrerende direktør i Sveriges Bussföretag

Hos taxi-vognmændene, hvor opfattelsen er tilsvarende, peger Per Juth, der er forbundsdirektør Svenska Taxiförbundet, på flere fordele.

- Med det smidige og effektive værktøj kan en taxi-virksomhed bortvise en chauffør, der har opført sig så dårligt, at han har mistet sine beviser. Det gavner kunderne, virksomhederne og hele den seriøse del af taxierhvervet, siger Per Juth.

Mikael Kyller fra den svenske Transportstyrelsen er godt tilfreds med at kunne tilbyde et let tilgængeligt alternativ for at kunne kontrollere chaufførernes beviser.

- Vi håber nu på en bred opbakning, så de rejsende og andre trafikanter kan stole på, at landets chauffører har deres beviser i orden, siger Mikael Kyller.





Kontrollører får et ekstra øje

Det skal være mere sikkert at være billetkontrollør i trafikelskabet Movias busser. Derfor har selskabet udstyret sine kontrollører med små bodycams, der er små kameraer, som bliver en integreret del af kontrollørernes uniformer

Kameraerne er en del af en forebyggende indsats mod den stigende tendens til vold og trusler mod billetkontrollørerne, som Movia har 16 af til at kontrollere i busserne på Sjælland.

- Vi vil højne sikkerheden og skabe mere tryghed ved at sætte kameraer på uniformerne. På den måde kan vi sænke det stigende antal voldsepisoder mod vores kontrollører og få skabt et bedre arbejdsmiljø for dem. Desuden kan optagelserne bruges som bevismateriale i politiets efterforskningsarbejde, siger centerchef Søren Englund fra Movia.

Movias kontrollører vil i en forsøgsperiode på et halvt år bære bodycams, som de kan aktivere, hvis de føler sig truet.

Kameraet gemmer kun optagelserne, hvis kontrolløren aktiverer det. Kontrolløren vil så vidt muligt informere kunden om, at kameraet aktiveres. Optagelsen opbevares herefter hos Movia i op til 14 dage, hvorefter den slettes.

- Bodycams er et af flere initiativer, vi har sat i gang for at øge sikkerheden. Vi håber, at de kan være med til at sikre, billetkontrolløren kan foregå i god ro og orden til glæde for både vores personale og for de øvrige passagerer i bussen, siger Søren Englund.

Blandt de øvrige initiativer, Movia har sat i gang, er et øget samarbejde mellem kontrollører og politi samt efteruddannelse af kontrollørerne i konflikthåndtering. Erfaringer fra Sverige og England med bodycams hos p-vagter viser, at antallet af voldsepisoder kan nedbringes væsentligt. Movias mål er at få reduceret antallet med 20 procent.

I forvejen er der tv-overvågning i Movias busser med faste kameraer, som det enkelte busselskab har ansvaret for. De optager billeder, men ikke lyd. De nye bodycams optager både billeder og lyd.

Det er det enkelte busselskab, der har ansvaret for tv-overvågningen, og som dermed er dataansvarlig for optagelserne. Det er derimod Movia, der er ansvarlig for optagelserne med de nye bodycams, som opbevares i overensstemmelse med Persondataloven.

Movia har 16 kontrollører ansat til at kontrollere billetter i busserne på Sjælland. De har gennem de senere år oplevet et stigende antal voldsepisoder.

Rigspolitiet har orienteret om virksomhedskontrollen med køre- og hviletidsbestemmelser

Rigspolitiet tog i efteråret 2013 et nyt IT-system i brug ved kontrol af vognmandsvirksomheder og andre virksomheder, der har biler, der skal være udstyret med en fartskriver - analog eller digital - monteret. Systemet bruges til kontrol af diagramark fra gamle analoge fartskrivere og datafiler fra de digitale fartskrivere (tachografer). Kontrollen viser, om den udtagne virksomheds chauffører har overholdt og overholder af køre- og hviletidsreglerne

Det nye program udfører en grundigere kontrol af formatet og den digitale signatur af de modtagne datafiler end tidligere programmer. Det har betydet, at der i flere tilfælde er konstateret fejl enten på formatet af de fremsendte filer eller i filernes digitale signatur.

Det fremgår af bekendtgørelsen for køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport, at data fra det digitale kontrolapparat og fra førerkort skal gemmes og sikres i originalt format og med intakte digitale signaturer. Kontrollen af datafilerne og den digitale signatur sker blandt andet med henblik på at sikre, at datafilerne ikke er blevet ændret - eksempelvis i forbindelse med overførslen af filerne til virksomheden.

Rigspolitiet oplyser endvidere at det fremadrettet som udgangspunkt vil blive anset som en overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne, hvis virksomheder, der er udtaget til kontrol, ikke er i stand til at fremsende datafiler fra både de digitale kontrolapparater og fra førerkortene for chaufførerne i virksomheden til virksomhedskontrollen i originalt format og med intakte digitale signaturer.

Interesserede kan læse orienteringen fra Rigspolitiet **her**:

Taxachauffør anmeldte Uber og blev truet på livet

En taxachauffør samlede materiale om ti konkrete Uber-ture, lagde materialet på Facebook og anmeldte tjenesten til politiet for ulovlig taxi-kørsel. Kort tid efter blev han ringet op fra et hemmeligt nummer og truet på livet.

Samkørselstjenesten Uber mener selv at være både billigere og smartere end taxiselskaberne, og Uber afviser samtidig at de driver pirattaxikørsel. Nu har en taxachauffør angiveligt modtaget en dødstrussel, fordi han har anmeldt omkring ti tilfælde af dokumenteret pirattaxivirksomhed hos Uber. Det siger Søren H. Nicolaisen, der er formand for Brancheforeningen Taxiførere i Danmark (TID). Det skriver avisen.dk

- Nogle taxachauffører har bestilt nogle ture hos Uber som kunder og fået kvitteringer, der tydeligt viser, at der er tale om priser, der ligger over, hvad omkostningerne er, og det går altså ind under ulovligt taxakørsel, siger Søren H Nicolaisen til avisen.dk

Politianmeldelsen fra den omtalte taxachauffør indeholder måske netop det konkrete materiale, som politiet øjensynligt manglede, fra Trafikstyrelsen og Dansk Taxi Råd i november anmeldte Uber for pirattaxivirksomhed, og som, politiet har afvist at efterforske.

Taxi-kørsel



Frikørselsordningen for taxibiler er afskaffet

Torsdag 1. januar blev frikørselsordningen for taxier og limousiner afskaffet. Det skete med et meget bredt flertal i Folketinget. Kun Liberal Alliance stemte imod. Og det lykkedes ikke for taxibranchens organisationer at få gennemført en mere lempelig overgangsordning. Årsagen var, at forslaget indgik i vækstpakken 2014, som politikerne på Christiansborg indgik et meget bredt politisk forlig om i april sidste år. Ingen partier har ønsket - eller vovet - at genåbne denne aftale.

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

Reaktionen fra taxibranchen var meget voldsom. Repræsentanter for forskellige taxiselskaber advarede mod taxidød, dårligere taxibetjening i landområder, dårlige kundeservice, dårligere arbejdsmiljø for chauffører, ringere trafik-sikkerhed med videre.

Muligheden for afgiftsfri videresalg af brugte taxibiler har øjensynlig haft en ganske stor betydning for taxivognmændene, og har gennem årene i høj grad påvirket valget af køretøjstype.

Sammensætningen af taxiflåderne må derfor forventes at ændre sig i de kommende år i retning af en mere varieret og mindre luksusræget vognpark. Blandt andet kan det forventes, at taxivognmænd vil være mere åbne over for at investere i et større antal liftbiler end nu. I nogle egne af landet har det knebet med at dække behovet for liftbiler. Det må forventes at blive en relativ langsom udvikling, især fordi mange taxivognmænd har fremskyndet udskiftningen af taxibiler inden frikørselsordningen bortfaldt.

Taxi-kørsel

Der var ellers lagt op til en større modernisering af taxilovgivningen efter et grundigt udvalgsarbejde i 2013. Udvalget anbefalede indførelsen af en universaltilladelse udstedt af Trafikstyrelsen til erstatning for de fire tilladelsestyper: taxi, limousine, sygetransport og offentlig service tilladelse (OST). Nye regler for bestillingskontorer skulle til en vis grad fastholde kommunernes styring af antallet af taxier.

Udvalgets forslag var tænkt til at løse en række vanskelige problemer i taxibranchen - blandt andet samspillet mellem taxikørsel og trafiksekskabernes Flextrafik. Og i horisonten lurede nye udfordringer, nemlig konkurrencen fra de internationale app-baserede samkørselstjenester som Uber og Lyft.

Politisk set kunne ændringen af taxilovgivningen ikke løftes uden, at der blev tale om en vis liberalisering, men hvordan? Det var der stærkt delte meninger om. Og taxibranchens opråb om risikoen for "taxifri områder" blev stort set negligeret af politikerne.

Tilbage blev kun afskaffelsen af frikørselsordningen, og ideen til denne lovændring blev oprindeligt født i Forbruger- og Konkurrencestyrelsen.

Den egentlige årsag til, at taxilovgivningen alligevel ikke blev ændret, skal formentlig søges i taxibranchens forbitrede modstand mod selv den mindste liberalisering. Her tænkes ikke nødvendigvis på holdningen hos taxibranchens organisationer, men lige så meget på det lobbyarbejde som taxivognmænd og taxichauffører udfører, når politikere er kunder i vognen.

Og politikerne har desværre indrømmet, at de i høj grad lytter til snakken i taxaen.

Politikernes vurdering har formentlig været, at en lovændring for taxierhvervet ville være en politisk tabersag - endnu engang - for det er ikke første gang, taxilovgivningen er forsøgt moderniseret.

Det er desuden ganske påfaldende, at den almindelige taxikørsel - kaperkørsel, gadeture - er fraværende i såvel den nationale transportpolitik som i EU's transportpolitik. Forskningsmæssigt er billedet det samme. Der findes en del forskningsstudier af koordineret, offentlig betalt kørsel, men praktisk taget ingen af almindelig taxikørsel, og heller ikke at taxibranchens erhvervs-mæssige struktur og udvikling.

Sådan fungerede frikørselsordningen

Taxier og limousiner er fortsat fritaget for registreringsafgift. For køretøjer indregistreret før 1. januar 2015 kan køretøjerne videresælges uden registreringsafgift efter disse regler:

Taxier

Afgiften bortfalder for vogne, der omregistreres efter at have kørt følgende som taxi:

2 år og 250.000 km, heraf mindst 115.000 besatte kilometer eller

3 år og 210.000 km, heraf mindst 97.000 besatte kilometer.

Limousiner

Afgiften bortfalder for limousiner, når omregistreringen sker, efter at limousinen har kørt

2 år og 150.000 km, heraf mindst 135.000 besatte kilometer, eller

3 år og 125.000 km, heraf mindst 112.000 besatte kilometer.

Ved videresalg af taxier og limousiner indregistreret efter 1. januar 2015 pålægges fuld registreringsafgift af bilens værdi.

Taxi-tjeneste bliver undersøgt af politiet

Kørselskonceptet Uber, som Trafikstyrelsen meldte til politiet kort efter starten i efteråret, bliver nu undersøgt af Københavns Politi. Trafikstyrelsen mente ved anmeldelsen, at Uber-konceptet var i strid med lovgivningen på taxi-området

- Anmeldelsen er blevet vurderet juridisk, og den er nu sendt videre til politiet med henblik på efterforskning, oplyser advokaturchef Vibeke Thorkil-Jensen fra Københavns Politiets advokatur for Særlov til Ritzau.

Det amerikanske kørselskoncept åbner for, at private bilejere kunne samle personer op på gaden og køre dem til en i forvejen aftalt destination. Uber-konceptet tilbyder også kunderne at blive hentet i luksusbiler til en pris, der ligger 20 procent over den normale pris. Trafikstyrelsen pegede ved anmeldelsen på, at når man kører taxi, skal man have taxi-bevis og vognmandstilladelse. Og det manglede i Ubers koncept, da det amerikanske setup ankom til København.

Efter anmeldelsen bad Københavns Politi om yderligere oplysninger hos Trafikstyrelsen - eksempelvis, hvordan andre landes myndigheder havde stillet sig over for Uber-konceptet.

Letbaner

Letbanearbejdet kommer på sporet

Aarhus Letbane indleder nu arbejdet med at anlægge to nye letbanespor midt på Nørrebrogade og Nørreport, der er en vigtig vej til og fra Mols-Linien og centrum. Anlægsarbejdet medfører afspærring af de to midterste vejbaner fra Nørreport til Vennelyst Boulevard

Arbejdet med at anlægge Aarhus Letbane bliver dermed mere synligt i gadebilledet. Anlægsarbejdet er delt op i to faser. I fase ét graves der ud til efterfølgende etablering af sporkasser og skinner til to letbanespor. Det er denne del af arbejdet, der begynder nu og forventes afsluttet senere i år.

I fase to, der forventes påbegyndt i løbet af sommeren, etableres letbanens infrastruktur med skinner, elmaster, køreledninger og perroner.

Når anlægsarbejdet går i gang, afspærres de to midterste vejbaner på Nørrebrogade fra Vennelyst Boulevard til Nørreport ved Mejlgade. Til gengæld inddrages busbanerne i begge retninger til biltrafik. Bilister vil altså fortsat have to vejbaner at køre på, mens busserne må dele pladsen med den øvrige trafik, svarende til forholdene på strækningen frem til 2013, inden der blev anlagt busbaner.

- Vi forventer ikke de store gener for trafikken på strækningen, men alt andet lige kan afspærringen af de midterste vejbaner reducere fremkommeligheden - særligt i myldretiden, siger anlægschef i Aarhus Letbane, Jørgen Hansen.



Alle vejkryds på strækningen friholdes i første omgang for anlægsarbejde. Etablering af sporkasser og skinner i vejkryds vil blive udført samlet på et senere tidspunkt.

Afhængig af vejret kan perioder med megen frost og sne medføre pauser i anlægsarbejdet. De to midterste vejbaner vil dog være afspærret helt frem til 2017. På den måde sikres entreprenøren bedst mulige arbejdsforhold, lige som trafikanterne vænnes til, at der fremover kun vil være to vejbaner i hver retning - også når Letbanen kører i 2017.

Ud over trafikale gener vil de nærmeste naboer kunne opleve støj og støv fra anlægsarbejdet, der omfatter udgravning af store mængder asfalt og jord.

Nørrebrogade er begyndelsen

Anlægsarbejdet på Nørrebrogade er kun en del af det forberedende sporarbejde, som Aarhus Letbane i løbet af 2015 udfører på hele strækningen fra Mejlgade til Nehrus Allé.

Her bygger Aarhus Letbane på Nørrebrogade og Nørreport

Anlæg af sporkasser til to letbanespor på Nørrebrogade fra Vennelyst Boulevard til Nørreport ved Mejlgade. Etablering af to tunneler under Nørrebrogade der forbinder Aarhus Universitet og Aarhus Universitetshospital. Ny elevatorskakt i den eksisterende tunnel ud for Wilhelm Meyers Allé, der forbinder tunnelen med den kommende perron midt på Nørrebrogade.



Dansk-tysk undervandsforbindelse sætter nye standarder for tunnelsikkerhed

Spørgsmål om sikkerheden i Femern-tunnelen og den oplevelse, som bilisterne vil få, når de kører igennem den - og dermed under vandet - har været oppe at vende. Femern A/S melder på den baggrund ud, at alle brugerne vil få en tryk og bekvem oplevelse, når de kører i tog eller bil gennem undervandsforbindelsen, der bliver verdens længste sænketunnel, når den står færdig

Sikkerheden i tunnelen har selvsagt stået - og står - øverst på listen hos Femern A/S . Femern-tunnelen overholder - og overgår i nogle tilfælde - alle sikkerhedskrav fra Danmark, Tyskland og EU. Fra Femern A/S lyder det, at sikkerheden er tænkt ind i alle aspekter af designet, og derfor bliver den 18 kilometer lange Femern-forbindelse ikke bare verdens længste sænketunnel til tog og biler. Den bliver også en af de mest sikre.

Samlet set bliver Femern-tunnelen sikrere end en tilsvarende strækning på vej eller jernbane i åbent land, viser rådgivernes analyser. Det skyldes blandt andet, at faktorer, der ofte udløser uheld - som mørke, dårligt vejr og modkørende trafik - ikke forekommer i tunnelen.

Ventilation af tunnelen er også en vigtig del af sikkerhedskonceptet. Ventilationen skal sikre frisk luft i tunnelen under almindelig drift og især sættes ind ved kø og andre hændelser. Tunnelen forsynes derfor med et stort antal jetventilatorer, som kan blæse i begge retninger og styres via tunnelens overvågnings- og kontrolsystem. Størstedelen af tiden vil ventilationssystemet ikke køre, fordi det er unødvendigt. Biler og tog vil presse luften i tunnelen ud og suge frisk luft ind og dermed sikre luftkvaliteten. Den mekaniske ventilation sættes først ind, hvis eksempelvis et uheld stopper trafikken i tunnelen.

Der bruges samme princip for langsgående ventilation som i tunnelen under Øresund. Konceptet er blevet videreudviklet, så det kan anvendes i Femern-tunnelen, selv om den er godt fire gange så lang som Øresundstunnelen. Det er enkelt, driftssikkert og kraftigt udstyr, som er dimensioneret til at kunne håndtere ekstreme situationer. Og det er gennemgået af uafhængige eksperter.

Femern A/S' beregninger viser, at mens trafikken gennem tunnelen vokser i årene efter den tages i drift, så falder mængden af udstødningsgasser samlet set. Faktisk går udviklingen stærkere nu, end Femern A/S af forsigtighedsårsager har antaget i beregningerne.

Som følge af blandt andet nye EU-krav udskiftes køretøjer herhjemme og andre steder i Europa med mere energieffektive køretøjer i et tempo, der overgår forventningerne. Desuden udvikler Femern A/S sammen med danske og tyske rednings- og beredskabsmyndigheder et sikkerheds- og beredskabskoncept for tunnelen, som skal minimere risikoen for uheld og sikre en effektiv redningsindsats, hvis et uheld alligevel sker.

Tunneltrafikken overvåges af personale døgnet rundt, og kødannelse afværges via et computerkontrolleret trafikstyringssystem med tilhørende skiltning og radioforbindelse til blandt andet bilradio.

Enhedslisten prioriterer togfonden frem for motorveje

De faldende oliepriser ryster umiddelbart grundlaget for togfonden.dk, som regeringen fik vedtaget sammen med Enhedslisten og Dansk Folkeparti. Ifølge beregninger fra tænketanken Kraka, vil der komme til at mangle 18 milliarder kroner, hvis de nuværende oliepriser holder

Henning Hyllested, der er transportordfører for Enhedslisten siger i den forbindelse, at det er rigtigt, at togfonden til en pris på 28 milliarder kroner er hæftet op på en formodet merindtægt fra skærpet beskatning af Nordsøolien.

- Men allerede, da vi indgik aftalen om togfonden, drøftede vi det scenarie, at indtægterne fra Nordsøolien blev mindre end forventet, siger han og forklarer at Regeringen den gang var indstillet på, at pengene skulle findes på de årlige finanslove. Under alle omstændigheder var pengene garanteret, siger Henning Hyllested, som derfor mener, at togfonden ikke burde være i fare for ikke at blive realiseret. Det ville da også være ærgerligt, da togfonden udgør et historisk - og tiltrængt - løft af jernbanen i Danmark, siger han.

Henning Hyllested mener, at togfonden kun kommer i fare ved et regeringsskifte.

- Det er hykleri, når ordførere fra Venstre og Konservative bruger de faldende oliepriser som begrundelse for, at togfonden ikke kan realiseres. Når de samtidig med den anden hånd er parate til at bevilge 30 milliarder kroner til nye motorveje - herunder blandt andet den berygtede Hærværksmotorvej ned gennem Jylland til 20 milliarder kroner alene. 30 milliarder kroner er identisk med det beløb, som er afsat til Togfondens mange projekter, nemlig 28 milliarder kroner, siger han og peger på, at det er et politisk spørgsmål, hvad der skal prioriteres - en styrkelse af jernbanen og den kollektive trafik eller motorveje.

Transportministeren skal svare på spørgsmål om gratis pendling over Storebæltsbroen

SF's tidligere formand Annette Vilhelmsen vil have transportminister Magnus Heunicke (S) til at svare på, om gratis pendling over Storebæltsbroen er SR-Regeringens politik. Transportministeren skal også svare på en idé om at føre den kommende letbane i Odense videre til Svendborg

Spørgsmålet er blevet aktuelt efter udmeldinger fra Socialdemokraternes ordfører, Trine Bramsen, som ved flere lejligheder har fremført et ønske om at gøre transporten over Storebælt gratis for pendlerne

Annette Vilhelmsen henviser til, at Trine Bramsen flere gange i Fyens Stiftstidende er citeret for at ønske at gøre transporten over Storebælt gratis for pendlerne. Trine Bramsen har også krævet, at Odense Letbane skal føres videre fra Odense til Svendborg.

Annette Vilhelmsen vil gerne vide, om det er ønsker, som SR-Regeringen arbejder aktivt for i denne eller eventuelt næste valgperiode.

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 vask
vask*

*an arbejder
Odense Kommunes
kontrolenhed*

Læs mere side 41

*Konkurstallet holdt
novemberniveau*

Læs mere side

*an social
ping opstå i
extrafik*

Læs mere side 43

*Arriva vandt
ArbejdsmiljøPrisen*

Læs mere side 36

*Større passagerkom-
fort kan give dårligere
trafiksikkerhed*

Læs mere side 29

Gik du glip af Magasinet Bus nummer 12 2014?
Så hent det her!