

Magasinet Bus

Torsdag 26. februar 2014 til onsdag 25. marts 2015 - nummer 2 - 3. årgang

Iværksætterånden lever hos Johns Turistfart

Læs mere side 19 - 23

Danish Coach award havde fire videre

Læs mere side 36 - 40

Dom i Højesteret åbner for løndumping

Læs mere side 4 - 10

Busmessen har selv 32 udstillere

Læs mere om messen på side 26 - 30

Busproducent og elektronikkoncern samarbejder om hjertestartere

Læs mere side 33

Elbusser i lokale trafik-selskaber kan få tilskud

Læs mere side 16

Midttrafik har succes med videofilm

Læs mere side 10

Kundeambassadører var på turné og kom hjem med idéer

Læs mere side 11 - 12

Busbranchen fandt nogle fyrtårne

Fyrtårne, rollemodeller, idoler. De fleste af os har vel et eller andet sted en tro på, at vi gør et eller andet godt. Når vi har gjort noget ud over det sædvanlige, bliver vi glade, hvis andre lægger mærke til det.

På busområdet er fire virksomheder blevet så bemærket, at de har fået en pris - Danish Coach Award 2015. De fire prismodtagere havde gjort en forskel på hver deres måde i hver deres kategori. Ok, to af dem måtte dele prisen, men alligevel.

De fire blev valgt af ud af et samlet felt på i alt ti virksomheder, så der var altså seks andre, der havde gjort sig mere end almindeligt bemærket på den positive måde.

Det viser, at der er noget at køre for, når det gælder busrejser. De fire vindere - og de øvrige seks nominerede til Danish Coach Award - er alle eksempler på, at der stadig er et marked for busrejser, selvom om de er i hård konkurrence med fly-rejser og rejser med privatbil.

Med prisen følger muligheden for at bruge titlen som modtager af Danish Coach Award i det daglige. Det kan være i markedsføring over for potentielle kunder, som man gerne vil have til at vælge netop det, man selv tilbyder - eller indadtil for at styrke sammenholdet i virksomheden.

Der er i hvert fald ikke nogen grund til at sætte "trofæet" ind på hylden, før det har gjort nytte.

Vi vil her på Magasinet Bus benytte lejligheden til at ønske prismodtagerne til lykke med titlerne - og håbe, at en pris som Danish Coach Award kan være med til at sætte fokus på busrejser - korte eller lange - for der er helt klart brug for at vi kan rejse sammen.

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*

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

Dom i Højesteret åbner for løndumping i flextrafikken

Trafikstyrelsen tabte den såkaldte NORTRA-sag i Højesteret. Trafikselskaberne og taxibranchens organisationer har lænet sig til myndighedskontrollen for at få ordnede forhold til chauffører, der kører flextrafik. Men nu er Trafikstyrelsens principper for overenskomstkontrol blevet underkendt. Der skal andre midler til at forhindre løndumping og bremse konkurrence på chaufførløn i flextrafikken

Af journalist Mikael Hansen, Magasinet Bus/transportnyhederne.dk

NORTRA-sagen handler dybest set om løndumping. Den handler om provisionsløn over for timeløn, og den handler om, hvordan nogle vognmænd kan få en konkurrencefordel ved at konkurrere på chaufførlønnen.

Men Højesterets dom i NORTRA-sagen 4. februar handler juridisk set udelukkende om organisationsfrihed - om arbejdsgiveres og arbejdstageres ret til selv at organisere sig og indgå aftaler.

NORTRA-sagen blev først behandlet i Vestre Landsret. Dommen fra 13. april 2013 gik NORTRA-vognmændene imod, men ankesagen i Højesteret gav vognmændene ret den 4. februar 2015.

Sagen var oprindeligt anlagt mod Trafikstyrelsen af vognmandsforeningen NORTRA, som består af en gruppe taxi-vognmænd fra Nordjylland, som alle udfører flexkørsel på grundlag af Offentlig Service Trafik tilladelser. NORTRA-vognmændene krævede, at Trafikstyrelsen anerkendte, at deres lokale overenskomst med NORTRA-chaufførforeningen opfyldte henholdsvis bus- og taxilovens overenskomstbestemmelse, som siger, at vognmanden som én af betingelserne for at have sin tilladelse skal aflønne sine chauffører "efter de pågældende kollektive overenskomster".

Men hvad er en "kollektiv overenskomst"? Trafikstyrelsen har fortolket det sådan, at såkaldte "toneangivende overenskomster" skulle være retningsgivende. Denne fortolkning har Højesteret underkendt. En overenskomst er en overenskomst i lovens forstand. Trafikstyrelsen kan ikke stille krav til et bestemt indhold, hvis arbejdsgivere og arbejdstagere er enige.

Timeløn eller provisionsløn

Taxibranchen adskiller sig fra de fleste andre brancher ved en lav organisationsprocent for både vognmænd og chauffører. Og der eksisterer en lang række lokale overenskomster ud over nogle landsdækkende overenskomster, som bl.a. arbejdsgiverforeningen ATAX og fagforbundet 3F forsøger at udbrede til en større del af branchen.

Provisionsløn er almindelig for taxikørsel. Provisionslønnen er et såkaldt produktivitetsfremmende lønsystem, som skal få chaufføren til at opsøge kørselsopgaver.

- Taxichaufføren kan og skal være opsøgende i forhold til kørselsopgaver, og så har han sit taxameter, som sikrer ham betaling for både køretid og servicetid, og taxachaufføren har også en garantiløn, hvis søgningen efter ture viser sig forgæves, siger Jens Vegge Bjørck, direktør i taxiarbejdsgiverforeningen ATAX.

Hans modpart i 3F, forhandlingssekretært Allan Andersen har samme synspunkt.

Kollektiv trafik

- Provisionsløn kan vi kun acceptere til taxameterkørsel, hvor chaufføren aktivt kan opsøge turene.

Men flexkørsel er andeledest. Her er det alene trafikskabsplanlægningssystem, der tildeler ture til de indmeldte vogne. Chaufføren kan risikere at sidde i vognen og vente på en tur. Derfor har Trafikstyrelsen talt med store bogstaver mod provisionsløn til flextrafikchauffører, siger han.

Som for eksempel i Trafikstyrelsens afgørelse af 9. september 2011, som er citeret i dommen I NOTRA-sagen fra Vestre Landsret.

"Sagsøgers chauffører har således i modsætning til taxichauffører ingen mulighed for gennem omfanget af deres daglige arbejdsindsats at påvirke omsætningens størrelse og dermed størrelsen af deres personlige indkomst, eftersom tilrettelæggelsen af kørslen og af dennes omfang helt afhænger af trafikskabs efterspørgsel".

NORTRA-vognmændene har omvendt hævdet, at provisionsløn var almindeligt i taxibranchen, og de kunne derfor ikke se problemet med at bruge provisionsløn til flexkørsel, fordi flexkørsel og taxikørsel efter deres mening havde mange lighedspunkter.



Højesteret - fotograf Per Johansen.

Organisationer afviser provisionsløn

Hos fagforbundet 3F forklarer forhandlingssekretær Allan Andersen i 3F's transportgruppe fagforbundets holdning til Magasinet Bus.

- Højesteretsdommen siger, at en hvilken som helst overenskomst kan opfylde lovens krav. Og det betyder, at der er åbnet for social dumpning på området. Vores konklusion er, at loven ikke er god nok. 3F vil sammen med alle gode kræfter i branchen lægge pres på politikerne for at få loven præciseret.

- I udvalgsarbejdet om taxilovgivning i 2013 var der bred enighed om, at timeløn var det eneste, der kunne sikre ordnede forhold for flexkørsel, især kørsel med vogne på Offentlig Service Trafik-tilladelse. Repræsentanterne for Transportministeriet forsikrede os, at myndighedskontrollen af lovgivningens overenskomstkrav var den eneste rig-

Kollektiv trafik

tige måde at sikre timelønsbetaling for flexkørsel. Højesteretsdommen fjerner desværre helt grundlaget for den type myndighedskontrol, siger Allan Andersen og fortsætter:

- 3F er helt på linje med Trafikstyrelsens hidtidige fortolkning, og som også ligger bag NORTRA-sagen, nemlig at timeløn er det eneste rimelige for flexkørsel, hvor det er trafikskabet, der fordeler turene på de enkelte vogne.

Allan Andersen er desuden positivt indstillet over for brug af arbejdsklausuler som et supplement til lovgivningens overenskomstparagraf.

ATAX overenskomsten har krav om timeløn for offentlig servicetrafik - flexkørsel. Herved sikres ifølge ATAX, at chaufføren kan tage vare om kunderne i kommunernes og regionernes kørsel, og at der kan tages vare om trafiksikkerheden. Direktør i ATAX, Jens Vegge Bjørck, peger på, at problemet er bare, at de offentligt ejede trafikskaber giver kontrakterne til de vognmænd, der ikke er organiserede i arbejdsgiverforeninger, hvor der er krav om timeløn ved offentlig servicekørsel.

- Herved er der lukket en ladeport op for løndumping og understøttelse af lykkeriddere og useriøse vognmænd, i urimelig konkurrence med de seriøst organiserede OST- og taxivognmænd, siger han.

Provisionsløn bør være produktivitetsfremmende

Provisionsløn er én blandt mange såkaldte produktivitetsfremmende lønsystemer. Magasinet Bus spørger Jens Vegge Bjørck om, hvad en flextrafikchauffør kan gøre for at være mere effektiv og dermed optimere sin indtjening?

- Flextrafikchaufføren er 100 procent afhængig af de ture, som hans vogn tildeles fra trafikskabets planlægnings-system. Han kan faktisk intet gøre på eget initiativ for at få flere eller bedre ture. Og hans løn afhænger desuden helt af, hvad hans vognmand har budt i det seneste udbud. Hvis der er pauser imellem turene er det endda chaufføren selv, der skal finansiere dem.

- Det er præcis derfor ATAX tager afstand fra provisionslønning af flexkørsel – der er ingen seriøs begrundelse - ud over at vognmanden kan byde lavere og få flere ture - og på chaufførens bekostning. Provisionsløn på de vilkår er ren løndumping, og det er uforståeligt, at både Christiansborg-politikerne og lokale politikere har accepteret disse vilkår så længe, siger Jens Vegge Bjørck.

Et konkurrenceproblem

Brugen af provisionsløn til flexkørsel rummer også et konkurrenceproblem, især hvis det er NORTRA-overenskomsten, der tænkes anvendt. NORTRA-overenskomsten blev forhandlet mellem NORTRA-vognmændene og NORTRA-chaufførerne ved et heldagsmøde i et forsamlingshus i 2010. Resultatet blev en provisionsoverenskomst, men uden garantiløn, uden løn under sygdom og uden arbejdsmarkedspension. NORTRA-overenskomsten rummer altså en række fordele for vognmændene og tilsvarende ulemper for chaufførerne - sammenlignet med dagens almindelige normer på arbejdsmarkedet. Det betyder også, at NORTRA-vognmændene har en betydelig fordel på chaufførlønnen, som er den vigtigste omkostningstype, når der skal bydes på flexkørsel. Og netop timeprisen er ét af de afgørende parametre, når Flextrafiks bestillingssystem beregner, hvem der skal køre en given tur.

Det er altså chaufførerne, der tager en væsentlig del af den risiko, som normalt tages af vognmanden. Og det er lige præcis på den måde, at provisionslønnen kan betegnes som konkurrenceforvridende - og som løndumping.

Se også citatet fra NORTRA-dommen nedenfor fra Vestre Landsret 13. april 2013.

Dommen giver af disse grunde anledning til bekymring hos Danske Busvognmænds formand, John Bergholdt.

Kollektiv trafik

- Vi må tage kendelsen til efterretning, men jeg er fundamentalt uenig i, at enhver kollektiv overenskomst – uanset dens indhold - sikrer konkurrencevilkårene og færdselssikkerheden inden for vores branche. For eksempel mener jeg ikke, at provisionsaflønning kan ske uden, at det går ud over færdselssikkerheden. Vi må bare erkende, at lovgivningen ikke er skarp nok på det punkt.

Magasinet Bus har spurgt John Bergholdt, om det spørgsmålet om timeløn eller provisionsløn egentlig er en sag for lovgivningen. Den danske model bygger på aftaler mellem arbejdsgivere og arbejdstagere.

- NORTRA-dommen peger jo på, at loven som den er i dag i hvert fald ikke kan sikre det, vi kalder "ordnede forhold" for medarbejderne. Men jeg vil gerne løfte spørgsmålet op på et mere generelt plan. Hvis vi accepterer akkordarbejde for specialkørselschauffører, hvornår skal rutebilchaufførerne og turistbuschaufførerne så til at arbejde på akkord? Og hvad med sygeplejerskerne og lærerene? Vi er inde på en glidebane, som der ikke er nogen ende på. Jeg tror alle seriøse kræfter i persontransportsektoren må besinde sig og stå sammen mod de vilkår, som provisionsløn kan føre henimod. Jeg ser også trafiksikkerheden som et meget tungtvejende argument, og det er vel blandt andet derfor, overenskomstparagraffen findes i godskørselsloven, busloven og taxiloven, siger han

Trafikstyrelsen og trafikelskaber tøver

Trafikstyrelsens pressetjeneste oplyser til Magasinet Bus, at man endnu ikke er klar med en kommentar til højsteretsdommen.

Trafikelskabernes organisation "Trafikelskaberne i Danmark" opfordrer en dialog mellem alle parter herunder arbejdsmarkedets parter. Trafikelskaberne i Danmark giver overfor transportnyhederne.dk denne foreløbige reaktion på Højesterets dom:

"Trafikelskaberne har på baggrund af Færch-afgørelsen (dommen i NORTRA-sagen i Højesteret) anmodet Trafikstyrelsen om et møde snarest. I regi af Trafikstyrelsen er nedsat en gruppe med deltagelse af arbejdsmarkedets parter samt trafikelskaberne. Trafikelskaberne finder det naturligt, at den videre dialog om denne sag finder sted i regi af Trafikstyrelsen – samt med inddragelse af de andre aktører på området".

Fra NORTRA-dommen april 2013 - Fra vognmand Jørn Færchs forklaring:

"Da Trafikstyrelsen truede med at inddrage hans EP-tilladelser, meldte han sig pr. 1. januar 2011 ind i Kristelig Arbejdsgiverforening, Han blev derfor automatisk omfattet af overenskomsten på området. Han havde nogle forhandlinger med den juridiske chef hos Kristelig Arbejdsgiverforening, Nikolaj Nikolajsen. De blev enige om, at den kørsel, som hans virksomhed udførte, ligner taxikørsel. Når der udbydes flextrafik, er det også taxiselskaber, som afgiver bud.

Det er hans opfattelse, at flexkørsel og taxikørsel har store lighedspunkter. Ved begge typer af kørsler er vognen ikke belagt hele tiden, og man kan ikke påvirke størrelsen af sin omsætning. Der er en given mængde kørsel både ved flexkørsel og taxikørsel.

Ved indgåelse af overenskomsten blev det dyrere for ham af aflønne sine chauffører, idet han for eksempel skal betale pensionsbidrag og udbetale løn under sygdom".

3F kræver lovændring efter NORTRA-dom

Den nuværende paragraf i taxiloven kan ikke sikre ordnede forhold for flexkørsel, konkluderer forhandlingssekretær Allan Andersen fra 3F's transportgruppe

Højesteret gav 4. februar medhold til vognmandsforeningen NORTRA om, at de kan opfylde taxilovens overenskomstbestemmelse ved at bruge deres egen overenskomst flexkørsel. Den bygger på provisionsløn i stærk modsætning til Trafikstyrelsens fortolkning, som forudsætter timeløn for flexkørsel. Trafikstyrelsen må nu ændre sin praksis. Trafikstyrelsens presstjeneste oplyser til transportnyhederne.dk, at man først om ca. 14 dage vil være klar med en kommentar til højesteretsdommen.

3F: Loven bør præciseres

Hos fagforbundet 3F er der til gengæld ingen tvivl om holdningen.

- Det var ikke, hvad vi havde ventet, siger forhandlingssekretær Allan Andersen i 3F's transportgruppe til transportnyhederne.dk og fortsætter:

- Højesteretsdommen siger, at en hvilken som helst overenskomst kan opfylde lovens krav. Og det betyder, at der er åbnet for social dumpning på området. Vores konklusion er, at loven ikke er god nok. 3F vil sammen med alle gode kræfter i branchen lægge pres på politikerne for at få loven præciseret.

Allan Andersen understreger, at taxibranchen i forvejen har en meget broget overenskomstdækning med mange lokale overenskomster og mange uorganiserede chauffører og vognmænd.

- I det udvalgsarbejde om taxilovgivning i 2013 var der bred enighed om, at timeløn var det eneste, der kunne sikre ordnede forhold for flexkørsel, især kørsel med vogne på Offentlig Service Trafik-tilladelse. Repræsentanterne for Transportministeriet forsikrede os, at myndighedskontrollen af lovgivningens overenskomstkrav var den eneste rigtige måde at sikre timelønsbetaling for flexkørsel. Højesteretsdommen fjerner desværre helt grundlaget for den type myndighedskontrol, siger Allan Andersen og fortsætter:

- 3F er helt på linje med Trafikstyrelsen hidtidige fortolkning, og som også ligger bag NORTRA-sagen, nemlig at timeløn er det eneste rimelige for flexkørsel, hvor det er trafikselskabet, der fordeler turene på de enkelte vogne. Provisionsløn kan vi kun acceptere til taxameterkørsel, hvor chaufføren aktivt kan opsøge turene.

Allan Andersen er desuden positivt indstillet over for brug af arbejdsklausuler som et supplement til lovgivningens overenskomstparagraf.

Læs også i dette nummer af Magasinet Bus:

Danske Busvognmænd advarer mod konsekvenserne af NOTRA-dommen

Dom i Højesteret åbner for løndumpning i flextrafikken

Danske Busvognmænd advarer mod konsekvenserne af NORTRA-dommen

Kendelse fra Højesteret betyder, at chauffører i OST-vogne kan aflønnes på provisionsløn. Danske Busvognmænds formand, John Bergholdt, er bekymret for dommens konsekvenser for konkurrenceforholdene og trafikikkerheden i den danske persontrafik

Af Mikael Hansen

I både busloven og taxiloven fremgår det, at man som vognmand "skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster". Det betyder dog ikke - som Trafikstyrelsen mente i sagen - at der skal udfindes et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår for kørsel efter busloven eller taxiloven. Det var Højesterets vurdering i en appelsag i den såkaldte NORTRA-sag, der første gang blev afgjort i Vestre Landsret den 1. april 2013.

Højesteret anerkender, at formålet med overenskomstkrauet er at forbedre konkurrencevilkårene og færdselssikkerheden, men det formål er opfyldt, når blot man følger en gældende, kollektiv overenskomst. Derimod mener Højesteret ikke, at loven betyder, at der skal fastsættes et bestemt niveau for løn- og ansættelsesvilkårene. Det vil være i strid med aftalefriheden, vurderer dommerne. Det skriver Danske Busvognmænd i deres digitale nyhedsbrev.

Dommen kan få konsekvenser i hele transportsektoren

Konkret betyder det, at det nu er muligt med provisionsaflønning for OST-kørsel, men det kan også få betydning for, hvilke kollektive overenskomster Trafikstyrelsen i øvrigt skal anerkende som værende i overensstemmelse med kravene for buskørsel, godskørsel og kørsel efter taxiloven.

Kendelsen giver anledning til bekymring hos Danske Busvognmænds formand, John Bergholdt.

- Vi må tage kendelsen til efterretning, men jeg er fundamentalt uenig i, at enhver kollektiv overenskomst - uanset dens indhold - sikrer konkurrencevilkårene og færdselssikkerheden inden for vores branche. For eksempel mener jeg ikke, at provisionsaflønning kan ske uden, at det går ud over færdselssikkerheden. Vi må bare erkende, at lovgivningen ikke er skarp nok på det punkt.

Berører kontrakter og udbudsvilkår

Formanden understreger, at Danske Busvognmænd nu vil lægge sig i selen for at sikre konkurrencevilkårene og færdselssikkerheden fremadrettet. Både lovgivningen i bus- og taxiloven og trafikelskabernes udbuds- og kontraktvilkår for flextrafikken skal tages op til overvejelse, mener formanden. Han peger også på, at arbejdsgiverforeningerne og de faglige organisationer bør samle sig om nogle tiltag, der kan sikre, at fremtidens personbefordring kommer til at foregå på lige og gennemsigtige konkurrencevilkår uden kompromis med trafikikkerheden.

Bergholdt: Pas på glidebanen

Transportnyhederne.dk har spurgt John Bergholdt, om det spørgsmålet om timeløn eller provisionsløn egentlig er en sag for lovgivningen. Den danske model bygger på aftaler mellem arbejdsgivere og arbejdstagere.

- NORTRA-dommen peger jo på, at loven som den er i dag i hvert fald ikke kan sikre det vi kalder "ordnede forhold" for medarbejderne. Men jeg vil gerne løfte spørgsmålet op på et mere generelt plan, siger John Bergholdt til transportnyhederne.dk

Kollektiv trafik

- Hvis vi accepterer akkordarbejde for specialkørselschauffører, hvornår skal rutebilchaufførerne og turistbuschaufførerne så til at arbejde på akkord? Og hvad med sygeplejerskerne og lærerne?

- Vi er inde på en glidebane, som der ikke er nogen ende på. Jeg tror alle seriøse kræfter i persontransportsektoren må besinde sig og stå sammen imod de vilkår, som provisionsløn kan føre til. Jeg ser også trafikikkerheden som et meget tungtvejende argument, og det er vel blandt andet derfor, overenskomstparagraffen findes i godskørselsloven, busloven og taxiloven.



BUSSEN 2 - Buskunden



Midttrafik

Abonner 178

81.027

Midttrafiks passager er blevet set

Klokken 14.40 tirsdag 24. februar kunne youtube-seere konstatere, at Midttrafiks nyeste video - The Sequel - var blevet set 313.403 gange, siden den blev lagt på youtube 30. januar. Den danske udgave uden engelske undertekster, var på samme tidspunkt blevet set 81.027 gange

Der er tale om en video, som med masser af humor, gør opmærksom på, at det kan være en god idé og et godt alternativ at tage bussen. Også når buschaufføren vil køre en til Lystrup, når man vil til verdens ende.

Kollektiv trafik



Kundeambassadører rykkede i felten for Sydtrafik

Sydtrafik sendte først i februar sine to nye kundeambassadører i marken i begyndelsen af februar. Kundeambassadørerne skulle køre rundt med busserne og tale med passagererne, som kunne genkende dem på deres Sydtrafik-uniform og et ID kort med navn og foto

De to kundeambassadører, Kirsten Frich Lund og Majbritt Bak, har forladt deres gamle job i Sydtrafik til fordel for ambassadørjobbet. Med stor entusiasme og i de nye uniformer, skal de hellige sig opgaven med at skaffe flere kunder til Sydtrafik og flere tilfredse kunder.

De har deres kontor i Sydtrafik, men det meste af tiden vil de besøge virksomheder, skoler, rutebilstationer, ældreforeninger, den lokale brugs lørdag formiddag - og messer med mere.

De vil informere og hjælpe, hvor der er behov, og de vil fortælle om fordelene ved at have et rejsekort og en tank-op-aftale.

Ambassadørernes første opgave gik til Sønderborg, hvor Sydtrafiks nye rute 22, der er designet til ansatte ved sygehuset i Aabenraa, har for få passagerer. Ambassadørerne skal forsøge at finde ud af, hvorfor der er så få, der tager bussen. Kirsten Frich Lund og Majbritt Bak talte bandt andet med dem, der tager bussen.

Deres plan var, at køre ugen igennem på samtlige afgang med Sydtrafiks rute 22 og enkelte afgang på Sydtrafiks rute 123.

Kundeambassadører kom hjem med mange tilbagemeldinger

Sydtrafik havde i uge 6 to kundeambassadører ud at køre med trafikskabets nye Rute 22 og den eksisterende Rute 123, der forbinder sygehusene i Sønderborg og Aabenraa - men godt kunne bruge flere passagerer. En af kundeambassadørerne, Majbritt Bak har fortalt transportnyhederne lidt om, hvad hun og kollegaen Kirsten Frich Lund tog med hjem

Af Jesper Christensen

De to ambassadører talte med omkring 150 mennesker i den uge, de var ude at køre i busserne på Rute 22 og Rute 123.

- Vi talte først og fremmest om Rute 22 og de nye afgange på Rute 123 til Sygehus Sønderjylland. Vi talte med folk, som ikke bruger bussen, men vi talte også med dem, som bruger den allerede og som gav deres besyv med på spørgsmålet om, hvorfor den ikke bliver brugt mere - ligesom vi fik en masse gode input af chaufførerne, siger Majbritt Bak til transportnyhederne.dk.

De to kundeambassadører omdelte ca. 550 flyers og isskrabere i Sygehus Sønderjyllands P-hus på nogle forskellige tider af døgnet, så de ramte både morgen- og aften personalet.

- Vi havde også en stand på sygehuset fra onsdag i uge 6 klokken 14 og til og med onsdag i uge 7 klokken 17, hvor man kunne indhente materiale om Sydtrafiks Erhvervskort og køreplaner. Vi var selv på standen to timer hver dag i tre dage, hvor vi talte med en masse mennesker, siger hun videre.

Efter indsatsen opsummerer Majbritt Bak, at kundernes ønsker først og fremmest gik på, at få rettet tiderne til i køreplanen til, så flere kan "nå" bussen. Ifølge kundernes var hovedproblemet med Rute 22 og de nye afgange på Rute 123, at busserne kører for tidlig fra sygehuset, når personalet har fri - både eftermiddags- og aftenafgangene.

- Mange kunne også tænke sig, at den ankom noget tidligere, så der var mere tid til at skifte tøj med videre, forklarer Majbritt Bak

De to kundeambassadører vil senere følge op på deres indsats på Rute 22 og Rute 123 på et senere tidspunkt.

I øjeblikket har Majbritt Bak og kollegaen Kirsten Frich Lund en del erhvervsbesøg i støbeskeen ligesom de skal have udviklet en hel masse materiale som de skal have med sig ud til de virksomheder og institutioner, de skal besøge.



Sydtrafik vil have arbejdsplads-pendlere til at lade bilen stå

Kikkerten er indstillet på arbejdsplads-pendlere, når Sydtrafik skyder en stor pendler-kampagne i gang. Budskabet er enkelt: Lad bilen stå og tag bussen - der er tusindvis af kroner at spare. Sydtrafik understreger budskabet med at henvise til selskabets prisberegner, der viser, at der er noget at spare, uden at man skal sælge sin bil. Den vil man fortsat kunne bruge, når man skal af sted til fritidsaktiviteter, station eller stoppested

Prisberegneren viser, at det koster 3.242,37 kroner om måneden at køre med bil mellem Kolding og Aabenraa. Med et rejsekort koster det 2.060,00 kroner, mens det med et Erhvervs kort fra Sydtrafik koster 1.361,55 kroner og 1.535,00 kroner, hvis man har et periodekort.

Det er Sydtrafiks mål at få én procent flere passagerer i busserne hvert år fra 2015 - 2018. Mange af passagererne kan komme fra gruppen, der i dag bruger bilen til arbejde, hvis Sydtrafik kan overbevise dem om, at det er en god idé at tage bussen.

Sydtrafiks pendlerkampagne koncentrerer sig om de områder i Syd- og Sønderjylland, hvor det rent faktisk er muligt at tage bussen på arbejde. Det vil sige de større byer hele vejen fra nord til syd på østkysten plus Billund, Grindsted, Esbjerg, Ribe og Tønder.

Sydtrafik vil kontakte virksomheder med over 50 ansatte

- Vi vil meget gerne tale med virksomhederne om muligheden for at tilbyde medarbejderne et erhvervs kort. Med et erhvervs kort bliver rejsen 11,3 procent billigere end med et almindeligt periodekort. Dertil kommer, at medarbejderen ikke skal betale skat af udgiften til kortet, fordi arbejdsgiveren trækker beløbet i lønnen før skat, siger Sydtrafiks direktør, Lars Berg, der nævner fire gode grunde til at tage bussen

Bussen er billigere - det kan man tjekke på www.Sydtrafik.dk/prisberegner

- Bussen er grøn - Personbiler står for 72 procent af den samlede CO2 udledning for vejtransport i Danmark. Sydtrafiks busser er så miljøvenlige, at de ikke behøver køre med partikelfiltre.
- Bussen er din tid, fordi man kan læse, lytte, slappe af i stedet for at holde i et rat
- Bussen er sund, fordi man skal gå til og fra bussen i stedet for bare at flytte sig fra morgenbordet til bilsædet.

Under kampagnen kan man på www.Sydtrafik.dk/prisberegner få chancen for at vinde en rejse eller en iPad Air 2.

Fakta om de generelle forudsætninger

- Variable driftomkostninger til bil indeholder brændstof, dæk og vedligeholdelse og er fastsat til 1,46 kr./km baseret på FDM-beregninger af gennemsnitlige driftomkostninger ved 20.000 km/årligt gennem 5 år i en bil købt til nypris 200.000 kr.
- Driftsomkostninger dækker ikke udgifter til anskaffelse af bil, afskrivninger, forsikring og grøn ejerafgift.
- Hvis man vælger ikke at have bil, kan man opnå yderligere besparelser.
- For beregninger med Erhvervs kort gælder, at befordringsfradrag ikke kan anvendes for samme strækning.
- Kilde: Sydtrafik - alle beregninger er vejledende.

SR-Regeringen fremlægger energiplan sammen med SF og Enhedslisten

Energiplanen fokuserer på at nedbringe udledningen af CO₂-til atmosfæren - særligt fra transportområdet og landbrugsområdet, som er to områder, der skaber megen CO₂. SR-Regeringen har sammen med SF og Enhedslisten fordelt 151,9 millioner kroner, der er afsat i en pulje til klimaindsatser i Finansloven for 2015. Den samlede klimapakke fra Finansloven vil barbære op mod 500.000 ton af udledningen af drivhusgasser i Danmark - på transportområdet sker det blandt andet ved hjælp af fokus på elbusser, miljøvenlig drift og indkøb

SR-Regeringen peger på, at vejsektoren udleder 90 procent af transportens samlede drivhusgasudledninger - og at vejtransporten vil stige i fremtiden. Derfor vil transportsektorens rolle i det samlede drivhusgasregnestykke fremover blive større - og derfor vil SR-Regeringen sammen med SF og Enhedslisten gøre en indsats for at begrænse CO₂-udledningen fra transportområdet.

Omstilling af vejtransporten er en hjørnesten i indsatsen mod fossilfrihed og CO₂-reduktion, og derfor gennemfører SR-Regeringen sammen med SF og Enhedslisten fire tiltag, som skal bidrage til en mindre CO₂-udledning.

Samlet set afsættes 27 millioner kroner til tilskud til elbusser, krav til det offentlige indkøb af køretøjer, erhvervsrettet indsats og energirigtig transport i trafikskaber og kommuner.

Transportminister Magnus Heunicke (S) glæder sig over, at aftalen blandt andet kan nyttiggøre de mange erfaringer, der er opnået gennem de seneste års forsøg med grønnere transportløsninger.

- De nye initiativer betyder, at vi får skabt konkrete CO₂-besparelser i transportsektoren. Projekterne sætter skub i brugen af energieffektive køretøjer og alternative drivmidler, særligt i den offentlige sektor. Det fortsætter den gode udvikling i transporten, vi ser med den seneste energifremskrivning. Den viser, at vi er kommet godt i gang med at udfase de fossile brændstoffer i transportsektoren. Det arbejde skal selvfølgelig fortsætte mod vores mål, hvor vi som samfund ønsker at være helt fossilfrie i 2050, siger Magnus Heunicke.

Fakta om klimaplanen på transportområdet:

- Der afsættes i alt 15 millioner kroner til tilskud til el-busser. Tilskuddet vil i alt bidrage med op til 25 nye elbusser
- Der afsættes i alt 3 millioner kroner til krav til det offentlige indkøb af køretøjer
- Der afsættes i alt 6 millioner kroner til en erhvervsrettet indsats for grøn transport og grøn mobilitet
- Der afsættes i alt 3 millioner kroner til energirigtig transport i trafikskaber og kommuner. Midlerne skal bruges til analyser af mulige potentialer, krav og driftsøkonomi samt standardiseret udbudsmateriale

Det offentlige skal købe energieffektive køretøjer og transport

SR-Regeringen afsætter sammen med SF og Enhedslisten penge til krav til at udarbejde obligatoriske krav om offentlige indkøb af energieffektive og miljøvenlige køretøjer og transport - og til administration samt til udarbejdelse af vejledninger. Sammen med transportbranchen skal der endvidere fastlægges standarder for beregning af CO₂, som offentlige indkøbere af transportydelser vil kunne benytte sig af

Der afsættes to millioner kroner i år og én millioner kroner årligt i 2016 og 2017. Det nuværende grundlag for offentlige indkøb af køretøjer er Miljøstyrelsens bekendtgørelse om miljøbevidste indkøb af køretøjer til vejtransport samt Trafikstyrelsens anbefalinger om offentlige indkøb af energieffektive og miljøvenlige køretøjer.

De obligatoriske krav skal tage udgangspunkt i en revision af Trafikstyrelsens anbefalinger.

Sammen med transportbranchen fastlægges endvidere standarder for beregning af CO₂, som offentlige indkøbere af transportydelser vil kunne anvende.

Analyse skal finde muligheder for at spare energi i den kollektive trafik

SR-Regeringen er sammen med SF og Enhedslisten blevet enige om udmøntning af en række støttekrone til projekter på transportområdet. Et område, der får støtte, er den kollektive bustrafik, hvor der skal sættes en analyse i gang, som skal finde mulige potentialer for at reducere energiforbruget i den kollektive bustrafik, således at den kollektive trafik bliver grønnere uden, at det går udover servicen over for passagerne. Støttebeløbet på tre millioner kroner i år

Analysen skal eksempelvis se på forslag til effektiviseringskrav, der kan indbygges i udbudsbetingelserne, når trafik-selskaberne indkøber bustrafik hos busentreprenørerne.

Når analysearbejdet er afsluttet, vil der skulle tages stilling til, om det grønne effektiviseringskrav skal indarbejdes i fremtidige udbud.

Arbejdet gennemføres i et samarbejde mellem kommunerne, regionerne, trafik-selskaberne og Trafikstyrelsen.



Elbusser i lokale trafikselskaber kan få tilskud

SR-Regeringen er sammen med Enhedslisten og SF blevet enige om at afsætte 14 millioner kroner i perioden 2015-2017 til at fremme anvendelsen af elbusser i lokale trafikselskaber. Pengene kommer fra en pulje på 151,9 millioner kroner, der er afsat i Finansloven for 2015 til klimatiltag

Baggrunden for at give penge, som skal fremme anvendelsen af elbusser i lokale trafikselskaber, er, at elbusser i dag har en rækkevidde og funktionalitet, som gør dem egnede til almindelig bybusdrift. Herudover er der for længere ruter mulighed for at anvende plug-in hybridbusser. Busdriften har hermed potentiale for i stort omfang at blive elektrificeret. Støtten vil bidrage til at afklare den reelle meromkostning ved elbusser og udfordringer ved organisering af el-busdrift, og dermed reducere risikoen for busoperatører ved at indsætte elbusser i rutedrift.

Støtten ydes til trafikselskaber, som ønsker at indfase elbusser i rutedrift enten i form af elektrificering af hele busruter, indsættelse af en eller flere elbusser i rutedrift eller løbende udskiftning af dieselbusser med elbusser i eksisterende koncessioner.

Elbusser har en væsentlig højere anskaffelsespris end dieselbusser. En el-bus, der svarer til de almindelige busser (12 meter), koster ca. 3-3,2 millioner kroner, hvor en dieselbus koster 1,6-1,8 millioner kroner. Herudover er der usikkerhed om elbussernes brugtværdi, hvilket medfører en væsentlig investeringsrisiko for busoperatørerne. Hvis elbusser skal blive et reelt alternativ til dieselbusser, er der behov for at yde tilskud til busoperatørernes omkostninger til anskaffelse af elbusser. Ordningen forventes at resultere i, at der indsættes op imod 25 elbusser i alt.

Det forventes, at ordningen vil bidrage til at modne markedet, udbrede kendskabet til elbusser og give operatører større mod på at byde ind med el i fremtiden. Tilskuddet understøtter dermed udbredelse af eldrift af busser i stor skala.

Anvendelsen af elbusser giver mulighed for væsentlige CO₂-besparelser og energieffektiviseringer fra buskørsel. Dette skyldes blandt andet, at el-busser er omkring tre gange så energieffektive som dieselbusser. Samtidig vil elbussers typiske ladeprofil kunne udnytte den stigende vindkraft-energi.

Havnebusser udleder flere partikler end bybusser - opgjort pr. personkilometer

København har både landbusser og vandbusser, som indgår i trafikkselskabet Movias kollektive transport i Hovedstadsområdet. Movia har som mål at nedbringe partikeludslippet løbende. Frem til år 2020 skal udslippet være skåret ned med 75 procent i forhold til 2008. Et af områderne, hvor der kan ske store procentvise forbedringer, er havnebusserne, der sejler i Københavns Havn og gør det lettere at komme mellem Amager og den øvrige del af hovedstaden

Dagbladet Ingeniøren har set i Movia's miljøregnskab og har fundet frem til, at partikeludslippet fra havnebusserne opgjort pr personkilometer ligger mange gange højere end det tilsvarende tal for en bus på land. Ifølge Ingeniøren var partikeludslippet fra havnerute 993 i 2013 målt pr. personkilometer 85 gange højere end fra en bus, der kørte i de københavnske gader.

Ifølge Ingeniøren er der i øjeblikket en dialog i gang mellem Movia og producenterne af havnebussernes motorer for at se, om der er noget, der kan gøres mere præcist i forhold til bådenes udledning.

I 2003 var partikeludslippet på en af havnebusserne 121 gange højere end det var fra en bus på landjorden. Generelt set er der siden 2008 sket en gradvis reduktion af det samlede partikeludslip og udslip af andre skadelige stoffer fra den kollektive trafik under Movia.



Havnebusserne i København leverer partikler til atmosfæren. Nogle flere end andre. Billedet viser en af havnebusserne i København.

(Foto: Movia)

230.000 virksomheder mangler at registrere deres ejere

Mandag 15. december sidste år trådte der nye regler i kraft, der betød, at de fleste virksomhedstyper skulle registrere deres ejere - eller mangel på samme - hos Erhvervsstyrelsen. Efter to måneder har 15.000 ud af 245.000 har gjort det

Dermed mangler 230.000 virksomheder i Danmark stadig at "betydelige ejere" hos Erhvervsstyrelsen.

- Virksomhederne bryder ikke nødvendigvis nogle regler endnu. Selvom det er virksomheden, der har pligten til at foretage registreringen, sker registreringen på baggrund af meddelelser til virksomheden fra de relevante ejere, og der gælder en overgangsordning for virksomheder stiftet før 15. december 2014, siger Lars Hammer-Jespersen, der er chefkonsulent i DI inden for erhvervsjura.

Virksomhederne har frem til 15. juni i år til at få registreret deres betydelige ejere. Det nye register er et resultat af selskabsloven, som blev vedtaget under den tidligere VK-regering i 2009. Formålet er at øge gennemsigtigheden omkring ejerforholdene i danske virksomheder.

- Det er vigtigt at gøre virksomhederne opmærksom på den nye registreringspligt, da virksomhederne kan straffes for overtrædelse. Man skal huske, at registrering også skal foretages, selvom virksomheden ikke har nogen "betydelige ejere", siger Lars Hammer-Jespersen.

Kravet om registrering af "betydelige ejere" omfatter aktieselskaber, anpartsselskaber, iværksætterselskaber og partnerselskaber.





Iværksætterånden lever hos Johns Turistfart

De nye initiativer står i kø hos busvognmand John Jalkiewicz i Nykøbing Falster. Nyeste skud på stammen er en fjernbusrute mellem Bornholm og København fra 4. marts 2015

Af journalist Mikael Hansen, Magasinet Bus og transportnyhederne.dk

Busvognmand John Jalkiewicz startede som vognmand for 23 år siden med en enkelt turistbus. Selv om det er 23 år siden, lever iværksætterånden i hans turistbusselskab, som holder til på Englandsvej i Nykøbing Falster. Teknisk set er han ikke længere iværksætter, men realiteten er, at han hører til blandt de mest opfindsomme og innovative busvognmænd i Danmark.

Hans optimisme og idérigdom har givet ham hele to nomineringer i Danish Coach Award 2015 - i kategorierne "Årets Turistbusvirksomhed" og "Årets Innovatør".

Og han og hans busselskab Johns Turistfart vandt prisen som "Årets Innovatør", som blev uddelt fredag 20. februar 2015 på messen "Ferie for Alle" i Messecenter Herning.

Bornholmerruten

Johns Turistfart har i de seneste tre år arrangeret busrejser til Bornholm. Ud fra den erfaring er ideen til en ny rute mellem Bornholm og København opstået.

- Vi satser på høj service og tryghed på hele rejse, siger John Jalkiewicz til Magasinet Bus.

Arbejdspladsen

- Derfor overføres bussen også med færgen til og fra Bornholm, og vores rute har sit udgangspunkt i Svaneke og med stoppesteder i Nexø, Aakirkeby og Rønne. På sjællandssiden standser vi ved Hovedbanegården, Rigshospitalet, Bispebjerg Hospital og Glostrup Hospital.

Bornholmerruten har fået betegnelsen rute 700 og den har i første omgang én dobbelttur alle ugens syv dage. Ruten er orienteret mod bornholmere, som har ærinde i København, men ruten kan også bruges af rejsende, som har weekendophold på Bornholm. Ruten er for de morgenfriske. Afgang fra Svaneke er kl. 05.05 med ankomst til København mellem 9.20 og 10.15 - alt efter destination.

- De tre hospitaler er alle centralt beliggende i Hovedstadsområdet og med stoppesteder med ledig kapacitet. De er velegnede for mange passagergrupper, forklarer John Jalkiewicz og fortsætter:

- Den direkte transport og vores personlige service ser jeg som den store forskel fra de transportmuligheder, der har været hidtil. Når man er steget på bussen, klarer vi resten.

Han påpeger også, at børn på rejse mellem Bornholm og København kan rejse trygt med den nye rute.



Rute 800 spillede bolden op

Da John Jalkiewicz i 2010 valgte at drive rute 800 mellem Nykøbing Falster og Odense som privat fjernbusrute, måtte mange kipe med flaget er indrømme: Her var der en modig mand, som turde noget, de fleste ville opgive på forhånd.

Rute 800 mellem Nykøbing F og Odense blev oprettet midt i 1990'erne af trafikselskaberne STS og FynBus, og var en ganske stor succes i mange år, men et par år efter strukturreformen i 2007 blev trafikselskaberne Movia og FynBus enige om at nedlægge ruten.

Det var nok ikke tilfældigt, at initiativet til at bevare ruten kom fra Lolland-Falster-siden, for det var her rute 800 havde sit største kundeunderlag, og det er det stadig. John Jalkiewicz siger:

- En så god rute kunne jeg ikke se på bare skulle forsvinde. Og tiden var også vist, at der var basis for ruten, godt nok på lidt lavere niveau end før. Vi har et højt serviceniveau og meget overkommelige priser.

Arbejdspladsen

Rute 800 kører i dag med én daglig dobbelttur, men John Jalkiewicz har en fordobling af betjeningen i støbeskeen.

- Næste trin bliver at satse mere de fynske passagerer, så de kan rejse til Lolland-Falster og tilbage igen på én dag, siger John Jalkiewicz.

Rute 900 Rødby-København

Da togdriften mellem Sjælland og Lolland-Falster i 2012 blev meget uregelmæssig, fordi Storstrømsbroen slog revner, var John Jalkiewicz på pletten med en ny busrute mellem Rødby og København. Rute 900. En "ægte" fjernbusrute var det ikke, for den forløber kun i ét trafikselskab, men Johns Turistfart fik tilladelsen, og ruten kørte også godt i begyndelsen. Men da togdriften kom i orden igen, kneb det med at holde på passagererne.

- Som fjernbusvognmand er man nødt til at bruge meget tid på politisk lobbyarbejde, fortæller John Jalkiewicz til Magasinet Bus.

- Sammen med Danske Busvognmænd har jeg arbejdet for, at sådan én som mig også kunne søge støtte fra den såkaldte Yderpulje, for Rødbyruten handler jo om at skabe gode trafikforbindelser i yderområder som Lolland og Falster. Jeg synes jo det ville være oplagt, at jeg også kunne søge den pulje.

Men selvom flere politikere er med på ideen, er det desværre ikke lykkedes. Yderpuljen kan stadig kun søges af kommuner og trafikselskaber.

Fremgang for fjernbusser

I de seneste fem år er der kommet adskillige nye privat fjernbusruter til, og antallet af passagerer er stigende på alle ruter og hos alle operatører. Trafikstyrelsen har for nylig dokumenteret væksten. Men hvad er forklaringen? Fjernbusruter har eksisteret siden 1948, og kun få fjernbusser har overlevet de indledende vanskeligheder i årene før årtusindskiftet. Det er først i de allerseneste år, at fjernbusser er slået igennem hos et bredere publikum.

- Den ændrede lovgivning har en meget stor betydning, det er blevet meget nemmere at oprette en rute end før 2003, siger John Jalkiewicz.

John's Turistfart kan tilbyde en bred vifte af betalingsmuligheder: Netbetaling eller som her betaling med Dankort. Kontantbetalingen er der stadig mange mennesker, der foretrækker, og den vil stadig være vigtig i mange år frem.



Arbejdspladsen



- Den anden vigtige faktor er internettet og smartphones. Det er blevet meget nemmere at overskue trafikudbudet, og når man så kan bestille og betale

billet over nettet, er det noget, som passer godt til rigtig mange kunders behov. Vi har selvfølgelig netbestilling til vore ruter, og man kan også betale med Dankort - eller kontant.

Kontantbetalingen er der stadig mange mennesker, der foretrækker, og den vil stadig være vigtig i mange år frem, understreger John Jalkiewicz. Mange ældre foretrækker sedler og mønter, og en del mennesker har ikke mulighed for at få et betalingskort.

- Men måske er det allervigtigste, at bussen er meget fleksibel. Det er nemt at sætte en ekstra bus ind, når der er behov for det, og både ruter og antallet af afgangene kan reguleres med forholdsvis kort varsel. I dag er det en selvfølge at bruge gode turistbusser på fjernbusruterne, og her kan vi altså tilbyde en rigtig god komfort og en god service fra selskabets og chaufførens side. Samtidig er vores priser absolut konkurrencedygtige med alternativerne. Så det er vel ikke så mærkeligt, at mange mennesker synes om det tilbud, siger John Jalkiewicz.

For ham selv personligt er det helt afgørende, at han har fingeren på pulsen og kender sin busdrift helt ned i detaljen. Udsigten ud over busparkeringspladsen fra hans kontor i en lille barakbygning sammen med mobiltelefonen er livs-

Arbejdspladsen

nerven i virksomheden. Der er her, der tænkes tanker, og der er ikke langt fra tanke til realisering.

Udsigten omfatter også det nyindrettede busværksted og en helt ny vaskehal. Og hele anlægget er for nylig blevet miljøcertificeret efter ISO 14001-normen.

- De kolleger, som kører for Movia, har været tvunget til miljøcertificeringen, men vi har gjort det frivilligt som indtil videre den eneste turistbusvirksomhed. For mig er det sund fornuft, at vi skal udnytte bussens god miljøegenskaber, så det er rigtig godt af have papir på det. Gamle vaner omkring tomgang og køreteknik er bestemt ikke altid af det gode, og det hjælper både på miljøet og på økonomien at optimere brændstofforbruget. Så er det altså ikke sværere eller værre, slutter John Jalkiewicz.

Danish Coach Award - nominering som "Årets Innovatør"

- John's Turistfart er et eksempel på en busvognmand i et tyndt befolket område, der er i stand til at tænke nyt og gøre en forskel for lokalsamfundet.
- Komiteen har lagt særlig vægt på virksomhedens miljøcertificering, der er blevet gennemført uden nogen eksplicite krav eller motivation fra købere eller myndigheder. Virksomheden er således blandt de første i turistbusbranchen til at få foretaget en sådan certificering.
- Antallet af busrejsegæster og det kreative udbud af endagsture i den forholdsvis lille turistbusvirksomhed har også imponeret komiteen. Også de to fjernbusruter til København og Odense har været med til at overbevise komiteen om, at John's Turistfart er i stand til at gribe chancen, når den byder sig, og konstant være et skridt foran.
- Fjernbusruten til Odense blev startet efter, at den offentligt finansierede rute blev nedlagt (til stor frustration for brugerne), og fjernbusruten til København blev i 2014 oprettet som følge af svingende togdrift i forbindelse med renovation af Storstrømsbroen. Det er innovativ busdrift, der forer lokalt samfundsengagement med driftig virksomhed.

I de kommende numre af Magasinet Bus vil vi forsøge at bringe artikler om de tre andre vindere af Danish Coach Award 2015

Peter Lannig Nielsen sætter sig i førersædet hos Keolis

Fra 1. marts får Keolis Danmark ny direktør. Det sker når Peter Lannig Nielsen overtager rollen som adm. direktør for Keolis Danmark efter Michael Brandt-Nielsen

Selskabet, der er et af de førende busselskaber i Danmark, er resultatet af sammenlægningen mellem City-Trafik og Nettbuss i 2014. Et busselskab der, med 1.500 medarbejdere og 450 busser, er et af de største i landet. Det skriver Keolis i en pressemeddelelse.

Peter Lannig Nielsen overtager posten efter Michael Brandt-Nielsen, der efter eget ønske har valgt at træde tilbage. Det sker efter 19 år i spidsen for selskabet, og markerer samtidig afslutningen på sammenlægningen af de to selskaber til et.

Keolis, der er en af verdens største selskaber inden for kollektiv transport, har klare ambitioner for udviklingen af den danske forretning de kommende år, hvor en række spændende trafikprojekter inden for busdrift men også letbaner, vil være i udbud. Projekter Keolis vil deltage aktivt i.



Peter Lannig Nielsen har siden 2010 været adm. direktør i Nettbuss, og indtog i forbindelse med sammenlægningen rollen som vice administrerende direktør indtil det planlagte generationsskifte, der gennemføres pr. 1. marts 2015.

Michael Brandt-Nielsen vil fremadrettet være tilknyttet Keolis Danmark som projektdirektør, hvor han får ansvaret for gennemførelsen af en række konkrete projekter. I forbindelse med skiftet vil der blive afholdt reception 6. marts 2015 for venner af huset.

Peter Lannig Nielsen (th) overtager ledelsen af Keolis Danmark efter Michael Brandt-Nielsen.



Reservedelsvirksomhed vil sætte mere fokus på teknisk support

Virksomheden Besko, der lagerfører det meste inden for reservedele og tilbehør til lastbiler, busser, påhængs- og sættevogne, har med virkning fra 2. februar ansat Michael Jensen som ny teknisk chef

Michael Jensen har brancheerfaring efter ni år hos Arla Foods, som først værkstedsleder og senere som serviceinspektør/indkøber på kørende materiel. Michael Jensen fik efter sin tid hos Arla i februar 2008 ansættelse som teknisk chef hos Europart i Kolding. Senest har Michael Jensen haft ansættelse hos Wabco som Technical Supporter Aftermarket.

Som teknisk chef hos Besko får Michael Jensen ansvaret for at sikre kvaliteten af den tekniske support. Ambitionen er, at Besko's tekniske afdeling - som i alt består af fire mand - skal være branchens fortrukne valg. Dette både når det gælder tekniske spørgsmål eller ønsket om efteruddannelse inden for alle typer af ABS og EBS, samt multi-diagnose til tunge køretøjer.

Teknisk support hos Besko er desuden ansvarlig for at servicere danske BPW-serviceværksteder, samt at tilbyde kurser hos Besko og ude hos kunden.

- Jeg er utrolig glad for at have fået Michael ombord hos Besko. Han er super kompetent på det tekniske felt, og så er han et kendt ansigt ude hos vores kunder. Ingen tvivl om at han vil blive et stort aktiv for vores kunder, der altid kvit og frit kan trække på vores tekniske afdelings viden, siger driftschef hos Besko Kim B. Jepsen.

Besko deltager som udstiller på Transport 2015, hvor man vil kunne møde Besko's nye tekniske afdeling.

Besko har afdelinger i Aalborg, Århus, Herning, Kolding, Padborg, Esbjerg, Odense, Greve og Næstved. Besko lagerfører stort set alt inden for reservedele og tilbehør til lastbiler, busser, påhængs- og sættevogne.



Driftschef hos Besko Kim B. Jepsen (tv) ser store perspektiver i ansættelsen af Michael Jensen (th) som teknisk chef.





Minibusserne fra Fiat tager på messe

Fiat Professional har udstillet på samtlige transportmesser i MCH Messecenter Herning - og er også med på Transport 2015 i dagene fra 19. til 22. marts. På den særlige busmesse, der arrangeres i samarbejde med Danske Busvognmænd i Hal H, tager Fiat Professional sit program for minibusser med

- Vi mener det er meget betydningsfuldt at komme ud og møde kunderne og vise dem de sidste nyheder og muligheder for opbygninger, siger Erik Holm fra Fiat Professional.

- Det giver et meget større udbytte for begge parter. Dels finder vi nye kunder, dels får vi talt med de eksisterende, og det skaber en tættere dialog og bedre relationer end blot at tale i telefonen eller sidde foran computeren, siger han videre.

Fiat Professional's busser er nogle af de mest solgte busser i Danmark og kan leveres i over 1.500 varianter med hensyn til model, motorer og udstyr - en med enten manuelt eller MTA gear.

Erik Holm oplyser til Magasinet Bus, at Fiat Professional udstiller sit komplette busprogram.

- Helt nøjagtig, hvilke er ikke på plads endnu. Det er dog sikkert, at Fiat Ducato - hvis pendant i varebil blev valgt til Årets Varebil 2014 af de danske motorjournalister - bliver den fremtrædende model blandt de fem busser, som Fiat Professional forventer at udstille, siger Erik Holm.

Han opfordrer alle de besøgende busvognmænd til at komme forbi Fiat Professional standen for at se nyhederne og for at høre mere om mulighederne for at spare i den dyre ejerafgift og få et godt tilbud på nye busser.

MAN kører busser til messen i Herning

Transportmessen i Herning vil i dagene 19. - 21. marts byde på en hal med fokus på busser. Tyske MAN er med i hallen med sine to busmærker MAN og Neoplan

Busmessen er kommet i stand i et samarbejde med Danske Busvognmænd. På MAN's busstand vil man blandt andet kunne møde "Bus of the Year 2015" - en 18,75 meter lang MAN Lions City GL CNG, der har fem automatiske døre. Der vil også være et par rejsebusser fra Neoplan på standen.



MAN vil under busmessen åbne dørene for, at interesserede med et passende kørekort kan komme ud at prøvekøre en bus på vejene omkring Herning.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Nyt chipkort øger sikkerhed ved tankning

Energiselskabet OK kan nu tilbyde et betalingskort, der er udstyret med en chip, som ikke kan kopieres. Chipkortet, som bliver lanceret sammen med en app til smarte telefoner, er første led i en række tiltag, der vil styrke sikkerheden generelt for OK's kunder i transportbranchen

Kravene til sikkerhed er store i transportbranchen, hvor misbrug ved tankninger er en reel risiko. Det er derfor essentielt for den enkelte vognmand, at tankningen foregår på en måde, hvor det er svært at snyde, og at forbrugsmønstre løbende bliver registreret og kortlagt. I den forbindelse lancerer OK et nyt, forbedret OK Truck Diesel-kort, udstyret med chip, som kan tilpasses den enkelte vognmands behov.

- Vi vil gerne give vores kunder den bedste sikkerhed. Det skal være nemt og enkelt at være Truck Diesel kunde hos OK, og derfor skal kunderne selvfølgelig sikres bedst muligt mod misbrug. Med vores lancering af chipkortet, som er markedets mest sikre, vil kunderne uden tvivl få en oplevelse af større tryghed i forbindelse med tankninger, siger Henrik Guldmann, der er produktchef hos OK.

Nemt og sikkert

OK Truck Diesel-kortet vil fortsat være med magnetstribet, som chauffører ofte benytter, når de for eksempel krydser Storebæltsbroen eller Øresundsbroen. Men ved tankninger på OK's Truck Diesel station i Danmark vil chaufførerne fremover skulle benytte sig af chippen på kortet ved blot at lægge kortet op på en skærm og indtaste pinkoden.

Dermed kan man i modsætning til magnetstribet-kort ikke kopiere den information, der ligger i chippen. Der vil heller ikke være samme slitage som ved kort med magnetstribet og dermed færre fejllæsninger.

- Vores koncept giver sikkerhed mod skimming og mod kopiering af kort. Chippen kan ikke kopieres, og derfor kan uvedkommende ganske enkelt ikke benytte kortet, da OK Truck Diesel-stationer kun vil aflæse chippen og ikke magnetstriben, siger han og peger på, at der følger en række andre funktioner, der styrker sikkerheden og trygheden for vognmanden.

- Ved hjælp af 'Min OK' på ok.dk vil man kunne styre sine tankninger og sætte begrænsninger på sine kort. Vi vil hos OK fortsat overvåge og holde øje med atypisk forbrug. Den enkelte vognmand kan også få tilsendt individuelt tilpassede købsrapporter og lignende, siger han videre.

Fakta: OK Truck Diesel-chipkort:

- Chip kan ikke kopieres - markant forhøjelse af sikkerhed i forhold til magnetstribekort
- Færre læsningsfejl ved chip i forhold til magnetstribet
- Chip benyttes på standen i stedet for kortlæser
- Ingen andre brændstofselskaber tilbyder lignende chipkort-løsning
- En række muligheder for individuelt tilpasning af kort
-

Energiselskabet OK er en af udstillerne på busmessen i Herning i dagene 19. - 21. marts.

Moving people. Changing minds.



Danmarkspremiere!

Mød os i hal H på Busmessen – Transport 2015

Scania er med på Busmessen - du kan finde os på stand 6250 i hal H.

Vi byder på en Danmarkspremiere, nemlig den nye Scania Van Hool Altano luksusbus til Abildskou.

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 har Danmarkspremiere på Van Hool Altano luksusbus

For første gang præsenteres en Scania Van Hool Altano luksusbus i Danmark. Abildskou A/S, der er kendt for sine busruter mellem Jylland og København - og mellem Aarhus, Hamburg og Berlin - udstiller Danmarks første Scania Van Hool Altano luksusbus på Scanias stand på busmessen i Herning i dagene 19. - 21. marts

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

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

Luksusbussen skal indsættes på ruten Aarhus-Berlin.

Ordren kom kort tid efter, at Scania Danmark offentliggjorde et tættere samarbejde med den belgiske producent af buskarosserier, Van Hool, omkring salg og markedsføring af luksusbusser til det danske marked.

Abildskou vil indsætte den nye Scania Van Hool Altano på ruten til Berlin.

Fakta om Scania Van Hool Altano TDX21

- 14,6 meter luksusbus med plads til 67 passagerer (63+2+2)
- Karosseri: Van Hool Altano TDX21 højdedækker med passagerstole i hele bussens længde og førerpladsen placeret separat på nederste dæk.
- Chassis: 3-akslet Scania K450 EB 6x2*4 med styrbar bogieaksel
- Motor: Scania DC13, 13-liters 6-cyl. række motor på 450 hk, Euro 6
- Drivline: 12-trins gearkasse med overgear og integreret Retarder samt fuldautomatisk Opticruise gearskiftesystem.

Fakta om Abildskou A/S:

- Blev etableret i 1960 som Abildskous Rutebiler med rutekørsel i Aarhus-området.
- Linie 888 kom til i 1983 og har siden udviklet sig til en vigtig del af persontrafikken mellem Jylland og Sjælland.
- Etablerede i 2001 fast rutetrafik mellem Aarhus og henholdsvis Hamborg og Berlin.
- Abildskou A/S råder over 22 topmoderne langtursbusser med alle tænkelige faciliteter som aircondition, toilet, flystole og meget mere.

Den nye bus til Abildskou kan ses på stand 6250 i Hal H under Busmessen i Herning i dagene 19. - 21. marts.



Tourismo K

En sikker investering

10.32 meter rullende økonomi

Med Mercedes-Benz Turismo K kan selv små grupper komme store steder hen. 41 sæder på kun 10.32 meter, særdeles brændstoføkonomisk og bygget til at holde.

Kom og oplev Turismo K på vores stand til Transportmessen 2015 i Herning.



Mercedes-Benz – et mærke fra Daimler



Mercedes-Benz
The standard for buses.

Busmessen i Herning har 32 udstillere

Torsdag 19. marts åbner Transport 2015, hvor der er en særlig hal til busområdet. På Busmessen er der tilmeldt 32 udstillere

De 32 udstillere i den særlige hal til Busmessen er:

Acercon
Autocuby.DK ApS
Autotank A/S
Care4all
Christonik ApS

Dansk Firmagaver
Danske Busvognmænd
EvoBus Danmark A/S
Fiat Group Automobiles Denmark A/S
Frogne

Handicare Auto A/S
Hanover Danmark ApS
Irizar Danmark Aps
ITD
Jyske Finans A/S

MAN Truck & Bus Danmark A/S
Meka sign as
Nordisk Dæk Import A/S
OK
Onspot
Partex Gruppen ApS - Partex Data
Scania Danmark A/S
Skantech ApS

Statoil A/S
Stroco ApS

Sydglass Danmark
TUC DEKRA
Tøj Til Alle
Vagn Erik Hvid A/S
VDL Bus Danmark

Vejstruprød Busimport ApS
Volvo Group Trucks Danmark A/S





Elektronik-koncern og busproducent vil samarbejde om tryghed for buspassagerer

Det to hollandske virksomheder - elektronik-virksomheden Philips og busproducenten VDL - har indledt et samarbejde, som betyder, at VDL's busser fra fabrikken kan leveres med hjertestartere (AED - Automated External Defibrillators) fra Philips. Med samarbejdsaftalen vil VDL Bus & Coach gøre busrejser - korte som lange - endnu mere trygge for passagererne. Hjertestarterne kan eksempelvis kobles til trådløse forbindelser og forsynes med GPS-enhed, så redningsmandskab helt præcist kan se, hvor der er brug for hjælp

Hjertestarterne - EAD-enhederne - kan leveres med flere forskellige muligheder for kommunikation. Ud over en GPS-enhed, der præcist viser, hvor enheden befinder sig, kan det eksempelvis være online kommunikation mellem dem, der betjener enheden i bussen og en vagtcentral med sygeplejersker og læger. Derudover kan den direkte forbin-

Materiel

delse til og fra AED-enheden i bussen sikre løbende vedligeholdelse og service af enheden, så der hele tiden er funktionsduelig enhed i bussen.

- Vi oplever en stigende efterspørgsel fra forskellige organisationer om at installere hjertestartere, så mennesker har en bedre chance for at overleve et pludseligt hjerteanfald, når de er på arbejde eller på rejse, siger Leon Lumens, der er Senior Manager AED Market Development hos Philips.

- Aftalen med VDL Bus & Coach, om at busser kan leveres med en hjertestarter, viser, at det er ved at blive almindeligt at have en hjertestarter til rådighed. Det er en god ting, da en hjertestarter kan være med til at redde liv, siger han videre.

Hos busproducenten VDL er man godt tilfredse med aftalen med Philips.

- VDL stræber efter at kunne garantere det højeste komfort- og tryghedsniveau for alle de millioner af passagerer, som vore kunder kører med verden over. Samarbejdet med Philips giver os mulighed for at tage endnu et skridt i den retning, siger Pieter Gerdingh, der er Product Manager hos VDL Bus & Coach.

- Alle kan selvfølgelig blive ramt af et hjertetilfælde. Men mennesker lidt oppe i alderen har en større risiko. I et samfund, hvor der bliver en større og større gruppe af ældre mennesker, som aktivt rejser ud - med busser - ser vi hjertestartere i vore busser som et ekstra bidrag til en mere tryk transport, siger han videre.



Et Daimler selskab

www.
bus-store
.com

Tried. Tested. Trusted.

Bredt udvalg i afprøvet kvalitet. *BusStore* har en helt ny hjemmeside, der med den nye søgefunktion gør din vej til en brugt bus meget lettere. Besøg os på www.bus-store.com. Eller kontakt vores *BusStore* ansvarlige Claus Korsgaard - Tlf.: +45 56 37 00 30

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

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



Nødbremsning bliver standard

Den svenske producent af lastbiler og busser, Scania, standardiserer avanceret nødbremsnings- og sporassistent-systemer på sine busser og lastbiler

Avancerede nødbremsningssystemer (AEB), der bliver et krav på alle nye busser og lastbiler fra 1. november i år, vil kunne forebygge, at en lastbil kører op i en anden - eller i det mindste reducere påkørselshastigheden.

Om AEB

AEB er et avanceret nødbremsesystem, som ved hjælp af kamera og radar kan dæmpe følgerne ved trafikuheld med køretøjer foran. Med et AEB-system vil man kunne forhindre eller i det mindste reducere følgerne af for eksempel bagdepåkørsler ved kødannelse på motorveje.

Når AEB registrerer en risiko for kollision, aktiveres systemet i tre trin:

1. En rød advarsel med lydsignal vises i instrumentgruppen.
2. Hvis chaufføren ikke reagerer, og risikoen vedvarer, bremser AEB køretøjet let.
3. Hvis der ikke er yderligere respons, bremser AEB køretøjet med fuld kraft.

Chaufføren kan afbryde advarslerne eller bremsningen ved at:

- Trykke på kontakten for AEB på instrumentpanelet.
- Aktivere bremsepedalen.
- Tydeligt og hurtigt aktivere speederen.
- Træde speederen ned til kickdown-position.
- Aktivere blinklysene

AEB er til rådighed når hastigheden overstiger 15 km/t.

Feriemessen dannede rammer om Danish Coach Award

Kort tid efter åbningen af messen Ferie for Alle i Messecenter Herning blev vinderne af Danish Coach Award 2015 kåret ved et arrangement i Hal M

Danish Coach Award 2015 havde 10 nominerede i tre kategorier.

I kategorien Årets Busrejsearrangør vandt

Vitus Rejser foran Nilles Rejser, Gislev Rejser og Hanstholm Rejser.

I kategorien Årets Turistbusselskab vandt Papuga Bus A/S i Vejle foran John's Turistfart og Helsingør Turistfart.

I kategorien Årets Innovatør vandt Hanstholm Rejser og John's Turistfart foran Egons Turist og Minibusser - SneXpressen.

Busformand:

Danish Coach Award kan bruges både ud ad til og ind ad til

Fredag 20. februar kunne Danske Busvognmænd uddele Danish Coach Award for tredje gang. Efter prisoverrækkelsen spurgte vi her på transportnyhederne.dk John Bergholdt, der er formand for Danske Busvognmænd om, hvad de foregående års prisvindere har fået ud af det - ud over det skulderklap det er, at få en pris som Danish Coach Award

Af Jesper Christensen

John Bergholdt vurderer, at prismodtagerne alle har fået et eller andet ud af det. En af sidste års videre - busselskabet Papuga i Brørup - fik endda en tilsvarende international pris for sine initiativer og måde at drive virksomhed på.

Formanden for Danske Busvognmænd peger på, at når prisen er overrakt på scene under Ferie for Alle i Messecenter Herning, er det op til den enkelte virksomhed at vurdere, hvordan de vil bruge den. Det kan eksempelvis være i markedsføringen udadtil eller indadtil, hvor prisen kan bruges til at styrke sammenholdet i virksomheden.

John Bergholdt fremhæver, at man selvfølgelig skal gøre et eller andet og ikke bare stille statuetten hen på hylden med fodboldpokaler og golftrofæer. Men så er der også nogle oplagte frugter at plukke.

Internettet er afgørende

De seneste år har flere private busvognmænd haft succes med at oprette fjernbusruter. Det gælder eksempelvis en af årets prisvindere i kategorien Årets Innovatør - Johns Turistfart i Nykøbing Falster - der begyndte at køre mellem Fyn og Lolland-Falster via Rute 9 og færgen mellem Spodsbjerg og Tårs, da den offentlige rute blev indstillet.

Busrejser

For ikke så mange år siden var det nærmest umuligt for en privat vognmand at oprette en fjernbusrute, hvis ikke et trafikselskab var med inde over og tog sig af markedsføringen. Men i de senere år har internettes meget hurtigere hastighed og tilgængelighed sammen med en opdateret lovgivning ændret på markedsforholdene, så det i dag er muligt eksempelvis at oprette nye fjernbusruter, der kan holde i længden.

John Bergholdt nævner i forbindelse med overrækkelsen af Danish Coach Award fredag, at det er afgørende at kunne udnytte internettes muligheder, for kunderne søger eksempelvis ikke af sig selv på Hanstholm Rejser, som Johns Turistfart måtte dele prisen som Årets Innovatør med, når de søger efter en rejse til Nordkap, København eller Odense.

- Når kunderne søger efter rejsemål, er det vigtigt for busselskaberne at komme frem øverst oppe, siger John Bergholdt til transportnyhederne.dk.

Formanden for Danske Busvognmænd peger på, at prisen Danish Coach Award er værd at bruge, når man vil profilere sin virksomhed.



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

Vitus Rejser blev kåret som Årets Busrejsearrangør

Det blev Vitus Rejser fra København, der i år kunne køre hjem fra Ferie for Alle med prisen Danish Coach Award 2015 i kategorien "Årets Busrejsearrangør"



Priskomiteens begrundelse lød

Vitus Rejser er det nye navn på den gode gamle kendte busrejsearrangør 65-Ferie, der hører til blandt de største busrejsearrangører i branchen.

Med navneskiftet ønsker Vitus Rejser med egne ord at løsrive sig i busrejsens image og gennem den tilhørende markedsføring at formidle livsglæde og rejselyst, der viser, at Vitus' busrejser henvender sig til nysgerrige, aktive og vidende voksne.

Med det nye navn – der udover at deles med den danske opdagelsesrejsende Vitus Bering også betyder 'livets vej' på latin – følger en ny visuel identitet, der bl.a. kommer til udtryk på en ny tablet- og smartphone-venlig hjemmeside. Med det nye navn viser Vitus Rejser, at busrejsen er for alle, der ønsker ferie med fællesskab, og med den tilrettede markedsføring, der præsenterer rejserne mere inspirerende og mindre faktuel, henvender Vitus Rejser sig til et bredere busrejsepublikum end tidligere.

Priskomiteen var i øvrigt særligt imponeret over Vitus Rejsers lancering af deres eget bud på en moderne luksusbus, der er blandt de højeste standarder for buskvalitet i branchen. Dertil kommer gennem Albert Olsens Rejsefond et engagement i rejser for fysisk og psykisk handicappede samt mindrebemidlede pensionister, der viser, at Vitus Rejser brænder for at udbrede den sociale rejseform.

Administrerende direktør i Vitus Rejser i København, Heidi Maak (th), lige fået overrakt prisen af John Bergholdt, der er formand for Danske Busvognmænd.

Papuga Bus blev kåret som Årets Turistbusselskab

Papuga Bus A/S i Vejle kørte i år hjem fra Ferie for Alle i Herning med prisen Danish Coach Award 2015 i kategorien Årets Turistbusselskab

Priskomiteens begrundelse lød:

Papuga Bus A/S hører til blandt de mest succesrige virksomheder i branchen. Virksomheden kører blandt andet for Højmark Rejser og Riis Rejser, hvor man sammen gør en stor indsats for at hæve kvaliteten af busrejsen med løbende kvalitetsundersøgelser og særlig uddannelse af chaufførerne.

Ryggraden i Papuga Bus A/S er et meget velfungerende kørselskontor, der er en forudsætning for, at Papuga Bus

A/S kan levere de meget omfattende kørselsopgaver for blandt andet DSB, Riis Rejser og Højmark Rejser.

Papuga Bus A/S administrerer således kørsel for Højmark Rejser og Riis Rejser helt ned til den enkelte sædereservation og opsamlingsrute, når rejserne begynder. Dertil kommer den krævende erstatningskørsel for DSB, Papuga Bus A/S varetager, men som også giver kørsel for mange andre busvognmænd i branchen. Intet virker dog uden en stab af dygtige chauffører, som er stolte af at repræsentere firmaet.

Papuga Bus A/S forstår at udnytte vognparken uden at gå på kompromis med produktet. Derudover er Papuga Bus A/S en del af Green Network, der er et samarbejde om miljørigtig virksomhedsdrift i den lokale kommune.

I kategorien Årets Turistbusselskab vandt Papuga Bus A/S i Vejle. Her får Peter Papuga overrakt prisen.



To busselskaber delte prisen som Årets Innovatør på busområdet

To selskaber kunne køre hjem fra Ferie for Alle i Herning med prisen som Årets Innovatør på busområdet. Det ene selskab, Hanstholm Rejser, kørte mod nordvest, mens det andet, John's Turistfart kørte mod sydøst til Nykøbing Falster

Priskomiteens begrundelse for at give de to selskaber prisen lød:

Hanstholm Rejser er blevet nomineret for deres sæsonåbningsrejse, der i marts måned sender flere hundrede buspassagerer på rejse i det ukendte.

I fem år har Hanstholm Rejser udbudt denne sæsonåbningsrejse med to overnatninger, hvor de heldige deltagere møder op med deres pas og en pakket kuffert uden at vide, hvor turen går hen. Hanstholm Rejser fortæller, at turen dels fungerer som en særlig kundeplejetur, men den har også været med til at tiltrække mediedækning lokale medier, blandt andet fra TV2.

Udover at vidne om en stor tillid fra købernes side til Hanstholms Rejsers produkt, fremhæver sæsonåbningsrejsen også rejsebussen som en innovativ, uforudseelig og fleksibel rejseform, som man ikke finder med andre transportmidler. Åbningsturen er desuden med til at strække rejsesæsonen ud, hvilket gavner både kunder, virksomhed og medarbejdere.

En ny hjemmeside, sponserede introfilm og det imponerende årlige åbningsarrangement den anden lørdag i januar er med til at gøre Hanstholm Rejser til en aldeles innovativ virksomhed."

John's Turistfart er et eksempel på en busvognmand i et tyndt befolket område, der er i stand til at tænke nyt og gøre en forskel for lokalsamfundet.

Komiteen har lagt særlig vægt på virksomhedens miljøcertificering, der er blevet gennemført uden nogen eksplicitte krav eller motivation fra købere eller myndigheder. Virksomheden er således blandt de første i turistbusbranchen til at få foretaget en sådan certificering.

Antallet af busrejsegæster og det kreative udbud af endagsture i den forholdsvis lille turistbusvirksomhed har også

imponeret komiteen. Også de to fjernbusruter til København og Odense har været med til at overbevise komiteen om, at John's Turistfart er i stand til at gribe chancen, når den byder sig, og konstant være et skridt foran.

Fjernbusruten til Odense blev startet efter, at den offentligt finansierede rute blev nedlagt (til stor frustration for brugerne), og fjernbusruten til København blev i 2014 oprettet som følge af svingende togdrift i forbindelse med renovation af Storstrømsbroen. Det er innovativ busdrift, der forener lokalt samfundsengagement med driftig virksomhed.

I kategorien Årets Innovatør vandt Hanstholm Rejser og John's Turistfart. Her er de to vindere efter prisoverrækkelsen - Susan Vestergaard Jeppesen fra Hanstholm Rejser (tv) og John Jalkiewicz fra John's Turistfart.



Kilroy og Arriva afslutter samarbejdet

Samarbejdet mellem Arriva og ISIC Danmark om ungdomskortet WunderCard ophører pr. 1. marts, hvor parterne fortsætter med hver sin profil. ISIC Danmark markedsfører sig blandt andet under navnet Kilroy

- Vi har haft et rigtig godt samarbejde, siden WunderCard blev introduceret i 2008. Men vi mener, at tiden nu er inde til at fortsætte hver for sig. Arriva vil fremover koncentrere sig om salg af billige togbilletter til unge og studerende, mens ISIC Danmark vil fortsætte med at fokusere på studierabatter og fordele indenfor flere områder af de studerendes hverdag, siger Frederik Øhrgaard fra ISIC Danmark.

Indehavere af WunderCard kan fortsat benytte deres kort og opnå de samme fordele og rabatter, så længe deres WunderCard er gyldigt. Mister man kortet i gyldighedsperioden, kan man få udstedt et nyt.

ISIC Danmark fortsætter salget af kort fra ISIC (The International Student Identity Card) og IYTC (The International Youth Travel Card), der fortsat byder på nationale og internationale tilbud og rabatter.

Arriva lancerer et helt nyt koncept for unge og studerende, hvor omdrejningspunktet bliver app'en Arriva Ung. App'en giver ikke kun adgang til rabat hos Arriva, men rabat på togrejser i hele Danmark.

- Unge og studerende kan opnå de samme gode rabatter på togrejser i hele landet som hidtil, men i stedet for at have et kort i lommen, kan de nu benytte deres smartphone, som de fleste har ved hånden. Arriva Ung giver adgang til både rabat på togbilletter hos Arriva og i hele Danmark, siger marketingchef Britta Indraccolo fra Arriva Danmark.

For at få adgang til rabatter hos Arriva og ISIC Danmark skal man enten være maksimalt 25 år eller være under uddannelse og modtage dansk SU.

Nyhedsbrev - Marts 2015



Vejstrupød 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. lft 8 + 1	fra kr. 385.000.-
Mercedes sprinter 316 cdi 3880 kg R3 lft 11+1	fra kr. 405.000.-
Mercedes sprinter 516 cdi 5000 kg R3 lft 20+1	fra kr. 485.000.-
Mercedes sprinter 516 cdi 5300 kg R3L Este lang 23+1ft	kr. 450.000.-

Vi bygger din nye mini bus efter dine ønsker og behov. Taxi - flækskøretøj - byge transport - VIP. De anførte priser er standard opbygninger + moms.

MB Sprinter Euro 6 cdi VIP.
VIP Bus med sæto Cuby
Alt i udstyr, fuld læder ind-
farvet instrumentbord,
ned-bygget bagagerum osv.



Udvalg af brugte Mini Bussar

3 stk. MB Sprinter 316 cdi r3 lft årg. 08-10 pers. 5-11	fra kr.106.000.-	6 stk. MB Sprinter 316 cdi lft årg. 11, 5-8 pers	fra kr. 180.000.- B
3 stk. MB Sprinter 511,515 cdi r3l årg.07 - 09 19 pers lft	fra kr.175.000.- B	1 stk. Iveco Indcar Wing årg 10 pers. 22+1 klima/amonder	kr. 515.000.- B
1 stk. MB Sprinter 516 cdi årg. 2014 r3l VIP bus alt i udstyr	kr. 559.000.-	2 stk. Iveco Daily årg.07/09 fra km. 177.000 19+1 lft	fra kr. 250.000.- B



2 stk. Scania mobil c35 160 kg. Trappelifte brugt 1/2 årg. af p. kr. 96.000.- Kr. 29.900.-

Udvalg af brugte turistbussar

Irisbus Arway årg. 2010 km 350.000 pladser.54+1 wc, klima, køkken	Kr. 686.000.-
Irisbus Arway årg. 2010 km 550.000 pladser.54+1 wc, klima, køkken	Kr. 665.000.-
Irisbus Arway årg. 2008 km 290.000 pladser.54+1 wc, klima, køkken	Kr. 595.000.-
Irisbus Arway årg. 2008 km 208.000 pladser.54+1 lft klima, køkken	Kr. 605.000.-
Setra 431 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. 80.000 pl 55+1+1 wc, klima, køkken	Kr.995.000.-
MAN Lions Coach årg.2009 km.350 + 49+1 wc klima, køkken til omg. Lev	Kr. 650.000.-
Neoplan Startliner 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.815.000.-



Udvalg af brugte rute og by bussar

Iveco Crossway LE årg. 2009 km 370.000 pladser 44/46 klima, hæve/sænke	Kr. Røng
Iveco Crossway LE årg. 2009 km 410.000 pladser 44/46 klima, hæve/sænke	Kr. Røng
Man SU 313 km ca 450.000 årgang 2002 euro 3 m. lft m. seler	fra Kr. 175.000.-
Scania lavante årg 2003 km. 500.000 13 med klima og seler ny lak klar	Kr. 175.000.-
Renault Coman årg. 09 km 225-500.000 m. seler 14+1/5 lft	fra Kr. 175.000.-
Volvo 8600 årg. 06 km. ca. 700 t m. seler euro 4, plads. 50. 13 m.	Kr. Røng



Aile priser er på plads i danske kr. evt. syn, udbedringer, levering og moms skal tillægges.
Der tages forbehold for tryk fejl!

www.busimport.dk

Busrejsearrangør satser på cykelmotionister

Turistbusselskabet og rejsearrangøren Papuga A/S i Brørup i Sydvestjylland sætter ekstra fokus på rejser for cykelmotionister. Det sker i et nyt selskab, Papuga Cykelrejser, som udelukkende vil arrangere rejser for cykelentusiaster. Papuga A/S vandt i 2013 Danish Coach Award for sin satsning på cykelrejser og interaktive services for deltagerne. Og det blev også til den europæisk pris, IRU Coach Tourism Innovation Award 2013, for samme koncept, som aldrig før er gået til en dansk rejsearrangør. Siden er det gået stærkt for Papuga med cykelrejserne.

Cykelrejser er et hastigt voksende marked. Turene rundt i nærområdet er fint for mange, men flere og flere er begyndt at søge større udfordringer under fremmede himmelstrøg - enten i bjergene eller på de lange distancer. Hos Papuga A/S i Brørup har man i fire år været med i denne udvikling - både som rejsearrangør og som transportør, når motionscyklisterne efter endt cykelferie skal tilbage til Danmark. Papuga ser en stor fremtid i dette forretningsområde, og det skal nu videreudvikles i et nyt selskab, Papuga Cykelrejser. Det skriver Papuga A/S i en pressemeddelelse.

- Vi er overbevist om, at udviklingen vil fortsætte og formentlig også accelerere i de kommende år, siger direktør i Papuga A/S, Carsten Papuga.

- Papuga Cykelrejser vil vi profilere vores efterhånden store palet af cykelrejser til en række lande og cykelevents. Med cykelrejserne samlet i ét selskab, får det større fokus, og det betyder også, at vi nu får bedre mulighed for at udvikle nye produkter. Vi har mange ideer liggende i skufferne - de skal nu foldes ud, siger Papuga-direktøren.

Mød Tour de France-feltet i Paris med Papuga Cykelrejser

Det bliver også Papuga Cykelrejser, der i fremtiden står som udbyder og tilrettelægger af de populære motionscykelture fra Brørup til Paris, hvor de konditionsstærke motionister efter syv dage når den franske hovedstad fredagen før Tour Feltet ankommer til Paris.

- Desuden sender vi i april og maj et stort antal cykelturister til Mallorca, og der er cykelrejser til bla. Alsace, Dresden, Gardasøen og Berlin. Med det hele under samme hat, Papuga Cykelrejser, bliver dagligdagen på kontoret i Brørup mere rationel, og der frigøres resurser, som vi kan bruge på at udvikle nye ideer, fortæller Carsten Papuga.

Moderselskabet, Papuga A/S, fortsætter sine hidtidige forretningsområder som rejsearrangør med busrejser, charterkørsel og almindelig buskørsel.



Antallet af trafikulykker er faldet

Sidste år mistede 183 personer livet i trafikken, hvilket er det næstlaveste antal, siden man begyndte at føre statistik på området. Det viser de foreløbige tal fra Vejdirektoratet, der fører den officielle statistik på trafik-sikkerhedsområdet. Der skete i alt 10.846 trafikulykker på vejene i 2014 mod 11.022 i 2013

Året - foreløbig	2014	2013
Ulykker		
Med personskade	2.846	2.984
Alene materiel skade	8.000	8.038
I alt	10.846	11.022
Personskader		
Dræbte	183	191
Tilskadekomne	3.160	3.395
I alt	3.343	3.586

Antallet af ulykker med personskade var i 2014 på 2.846 mod 2.984 i 2013. Opgørelsen fra Vejdirektoratet viser også, at antallet af dræbte i trafikken er faldt i 2014 i forhold til 2013. I 2014 mistede 183 livet ved trafikulykker på vejene i Danmark mod 191 i 2013.

De nye tal viderefører en positiv udvikling, der har ført til et historisk lavt antal dræbte i de senere år, så antallet dræbte ved trafikulykker er nede på under halvdelen af det antal, der optrådte i dødsulykkesstatistikken for ti år siden.

- Det ser ud til, at det målrettede arbejde med at nedbringe antallet af de alvorlige trafik-ulykker har effekt. Men antallet af dødsulykker er stadig for højt. Derfor handler det om at bevare fokus. Og vi kan stadig gøre det bedre, så vi skal fortsat prioritere arbejdet med trafiksikkerhed højt, fordi forbedringer kan redde flere liv fremover og dermed hindre de tragedier, som dødsulykker i trafikken er, siger transportminister Magnus Heunicke (S).

Afdelingsleder i Vejdirektoratet, Marianne Foldberg Steffensen, fremhæver, at tendensen med færre dødsulykker er både glædelig og tydelig, og at den kan have mange årsager.

- Vi har i Vejdirektoratet gjort meget for at forbedre sikkerheden for bilisterne, blandt andet ved at ombygge kryds, etablere hastighedsdæpende foranstaltninger og i det hele taget gøre forholdene mere trygge og sikre på blandt andet hovedlandevejene. Det arbejde fortsætter vi naturligvis med, siger hun og fortsætter:

- Desuden er bilerne også blevet mere sikre, ligesom der er noget, der tyder på, at danskernes generelle trafikultur har forbedret sig. For eksempel ser vi færre eksempler på spirituskørsel.

Ud over det lave antal trafikdræbte er antallet af personer, der kommer til skade i trafikken, også faldet. Her endte antallet sidste år på 3160, hvilket var godt 200 færre end sidste år og klart det laveste i statistikkens historie.

- Og en rekord, som vi er uhyre glade for, siger Marianne Foldberg Steffensen.

- Ikke kun fordi bilisterne kan færdes tryktere i trafikken, men også fordi det er godt for samfundet som helhed. Trafikulykker medfører store omkostninger af både menneskelig og økonomisk karakter. Derfor er der gevinster at hente ved at nedbringe antallet af ulykker i trafikken, siger hun videre.

Interesserede kan læse Vejdirektoratets 2014-statistik om trafikulykker [her](#):

December	2014	2013
Ulykker		
Med personskade	242	257
Alene materiel skade	796	721
I alt	1.038	978
Personskader		
Dræbte	24	20
Tilskadekomne	259	280
I alt	283	300

EU-Parlamentet stemte ja til grænseoverskridende bødesamarbejde

- Det er kærkommen hjælp til dansk politi, at de nu får lettere ved at slå ned udenlandske fartsyndere og andre, der overtræder færdselsreglerne i Danmark, siger Ole Christensen, der er medlem af EU-Parlamentet for Socialdemokraterne. Direktivet skal være endeligt indført i EU-landene senest 6. maj 2017 - om godt to år

EU-Parlamentet stemte om et direktiv, der gør det lettere at udveksle oplysninger om færdselsovertrædelser. Det betyder konkret, at eksempelvis danske bilister skal tænke sig mere om, når de kører på ferie i udlandet, da der med direktiver er åbnet for, at overtrædelser af færdselsloven i udlandet får konsekvenser hjemme. Det betyder også, at den danske stat kan forvente at få flere bødepenge i kassen fra fartglade turister, der besøger Danmark.

- Det er kærkommen hjælp til dansk politi, at de nu får lettere ved at slå ned udenlandske fartsyndere og andre, der overtræder færdselsreglerne i Danmark. De nye regler betyder også, at fartglade danskere på ferie snart skal til at lette foden fra speederen. De risikerer også at få en bøde ind ad døren, siger Ole Christensen.

EU-Parlamentet har foreslået, at Danmark, Irland og Storbritannien får en forlænget frist på to år til at implementere direktivet i national lov med frist 6. maj 2017.

Sidste år fik knap 5.500 bilister fra et andet land en bøde for at køre for stærkt via en automatisk fartkontrol. Men det har hidtil været begrænset, hvor mange penge de danske myndigheder har fået ind på den konto.

Det er ifølge Ole Christensen et tilfredsstillende resultat, som tager højde for, at danske myndigheder har brug for længere tid til at implementere de 'nye' regler, end mange andre EU-lande.

Busser kørte over 80 km/t

Ved en fartkontrol ved Guldborgsund kunne politifolk fra Sydsjællands- og Lolland-Falsters politi konstatere, at omkring 40 busser kørte over 80 kilometer i timen. Politiets fotovogn tog i alt 860 billeder og ud fra billederne kunne politifolkene så tælle sig frem til de føre busser, der fik kameraerne til at klikke

Erik Mather, der er leder af færdselsafdelingen hos Sydsjællands og Lolland-Falsters Politi forklarer over for transportnyhederne.dk, at der er en generel fartgrænse ved Guldborgsund på 90 km/t.

Busser - og lastbiler - må generelt ikke køre hurtigere end 80 km/t, mens andre køretøjer må køre op til den skilte hastighed. Hvis en bus har en Tempo 100 tilladelse, der generelt tillader bussen at køre 100 km/t på motorveje, må disse busser også køre op til 90 km/t på motorvejen under Guldborgsund.

Politiet havde indstillet den automatiske fartkontrol til 92 km/t for busser og lastbiler og på 104 km/t for andre køretøjer. Trods den indstillede margin fik køretøjer med for høj fart kameraerne til at klikke de nævnte 860 gange.

Erik Mather forklarer, at der efterfølgende er gang i et arbejde, der skal klarlægge, hvilke busser, der kørte for stærkt. Var det busser med en Tempo 100-tilladelse beregnes bøden ud fra fartsbegrænsningen på 90 km/t, men var det en bus uden en Tempo 100-tilladelse bliver bøden beregnet ud fra den generelle fartsbegrænsning for busser og lastbiler på motorveje på 80 km/t.

- Der vil formentlig være en buschauffør i en bus med en Tempo 100-tilladelse, der har et forklaringsproblem, siger Erik Mather, der også peger på, at fredagens fartkontrol generelt var målrettet bilister - store som små - der var på vej på ferie.

- Vi gennemførte kontrollen velvidende, at det var store udrejsedag, siger han til transportnyhederne.dk.



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!



Busserne leverede den største fremgang

Trafikken mellem Sverige og Danmark via den faste forbindelse over og under Øresund steg med 3,4 procent sidste år. Den største fremgang leverede busserne efterfulgt af lastbiler og personbiler

Busserne kørte fem med 22,6 procent fra 113 busser i døgnet i 2013 til 138 i døgnet i 2014. På busområdet har Øresundsbron en markedsandel på 72,0 procent af trafikken mellem Danmark og Sverige via Øresund. Lastbilerne kørte også frem med en større stigning end gennemsnittet. I 2014 kørte 1.155 lastbiler via forbindelse hvert døgn mod 1.102 i 2013. Det er en fremgang på 4,8 procent. Lastbiltrafikens markedsandel faldt en smule og blev på 53,1 i 2014 mod 53,4 i 2013.

Personbiltrafikken, der udover personbiler også omfatter personbiler med påhængskøretøj, motorcykler og varebiler, kørte frem med en vækst på 3,4 procent fra 17.122 køretøjer i døgnet i 2013 til 17.671 biler i døgnet i 2014. Personbiltrafikken via den faste forbindelse havde i 2014 en markedsandel på 82,0 procent. I 2013 var den på 81,3. Totalt set havde den faste forbindelse en markedsandel på 79,4 procent af Øresundstrafikken i 2014 mod 78,7 procent i 2013.

Nyregistreringen af biler fik en god start på året

I januar blev der samlet leveret 18.681 biler (person-, vare, lastbiler og busser). Det er 0,6 procent over januar 2014. Personbilerne tegnede sig for 16.023 i januar i år mod 16.269 i januar sidste år. Faldet på 246 svarer til en tilbagegang på 1,5 procent

På personbilsområdet brød januar tendensen med større biler, idet A og B segmentet (lille klasse) steg igen, hvorimod mellemklassebilerne faldt noget.

- Der er dog blot tale om en enkelt måned, og derfor er der ingen grund til endnu at tro, at den klare tendens, vi så i 2014, mod større biler skulle ændre sig, siger Gunni Mikkelsen, der er direktør i De Danske Bilimportører.

Han peger på, at forudsigelserne fra 2014 om et fortsat pænt bilsalg fra første måned af året, ser ud til at holde.

Busser i et stabilt marked

Indregistreringen af nye busser er præget af udbud og licitationer i den kollektive trafik.

- Der blev solgt 494 busser i 2014, og med 36 busser i januar anser vi markedet for stabilt, siger Gunni Mikkelsen.



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

Djursland får rejsekort i busserne

Fra 18. februar kan busrejsende bruge rejsekort i busserne på Djursland. Der bliver i forbindelse med premieren opstillet en infostand på Grenaa Station og på Rønde Busterminal, hvor kunder kan få svar på spørgsmål omkring rejsekort. Infostanderne vil være bemandede mellem klokken 08.00 og 16.00

Midttrafik har det gennem det seneste års tid løbende indført rejsekort i de midtjyske busser. Nu er turen kommet til Djursland, hvor der kommer rejsekort i bybusserne i Grenaa og i regionalruterne 120, 121, 122, 123, 211, 212, 213, 214, 217, 351, 352 og 361.

Det er stadig muligt at rejse på kontantbillet, klippekort og periodekort fra 18. februar. 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 endnu ikke indført i hele Midttrafik. Derfor understreger Midttrafik, at det er vigtigt, at kunderne husker at tjekke ud, hvis de skifter til en bus, der ikke har rejsekort. Har bussen ikke rejsekort skal kunderne benytte de sædvanlige billetformer.

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

Midttrafiks ruter på Djursland har fået installeret læsere, så busrejsende kan bruge deres rejsekort, når de skal ud at køre.



Om Rejsekortet - og om Rejsekortet hos Midttrafik

Rejsekort er et fælles billetsystem, der efterhånden kan bruges i det meste af landet. Med et rejsekort behøver man som kunde ikke bekymre sig om antal zoner og rejsetidspunkt. Rejsekort udregner prisen for rejsen og rabatter trækkes fra helt automatisk. Vælger kunden et rejsekort personligt med tank-op-aftale sikrer den, at der altid er penge på kortet.

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

Der indføres løbende rejsekort i Midttrafiks område. Midttrafik har indført rejsekort i Midttrafik syd, vest og midt, og er nu i gang med Østjylland. Udrulning af rejsekortet slutter i Aarhus bybusser, som får 22. april. Fra den dato kan der bruges rejsekort i hele Midttrafik, undtagen på Lemvigbanen, på Samsø og på lokale ruter. Interesserede kan se udrulningsplanen på rejsekort.dk - klik **her**

Midttrafik kobler flere ruter på rejsekortet

Fra 25. februar har buspassagerer i busserne på regionalruterne 100, 103, 221, 302, 306, 319 og 331 i Midttrafiks område kunnet benytte rejsekort som betaling for turen. Ruterne kører til og fra Hornslet nord for Aarhus og til og fra Odder syd for Aarhus. I forbindelse med rejsekortpremieren opstiller Midttrafik en infostand på Odder Station, hvor kunder kan få svar på spørgsmål omkring rejsekort

Midttrafik, der er i gang med at indføre rejsekort i de midtjyske busser, oplyser, at det stadig er muligt at rejse på kontantbillet, klippekort og periodekort fra 25. februar. 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 endnu ikke indført i hele Midttrafik. Derfor fremhæver Midttrafik, at det er vigtigt, at buspassagerer med rejsekort husker at tjekke ud, hvis de skifter til en bus, der ikke har rejsekort. Har bussen ikke rejsekort skal kunderne benytte de sædvanlige billetter. På midttrafik.dk kan man under køreplaner søge på sin bus og se om den har rejsekort. Alle busser med rejsekort er markeret med det blå rejsekort-symbol.

Kunder, der har spørgsmål til rejsekort, kan den 25. februar besøge infostanden på Odder, som er bemannet fra klokken 9.00 til klokken 16.00.

Budskab fra færge-konference: Investering i vejforbindelse er en nødvendighed for Sydøstdanmark

Godt et halvt hundrede politikere og samfundsaktører var onsdag samlet på Langelandsfærgen for at sætte fokus på opgraderingen af Rute 9, der via Langeland forbinder Svendborg på Fyn og Maribo på Lolland. Opgraderingen betegnes som en nødvendig investering, hvis man vil fastholde erhverv og bosætning på Fyn, Langeland og Lolland

Rederiet Færgen, som driver LangelandsFærgen mellem Langeland og Lolland, var initiativtager til en konference onsdag om behovet for at investere i at opgradere Rute 9 mellem Svendborg og Maribo. Færgens sejlende forbindelse mellem Spodsbjerg på Langeland og Tårs på Lolland er et alt afgørende led i forbindelsen mellem Fyn og Lolland

- Væksten i trafikallene på LangelandsFærgen viser, at flere og flere benytter Rute 9. Presset på Rute 9 bliver endnu større i fremtiden blandet andet på grund af Femernforbindelsen. Derfor skal der investeres i en udbygning af vejen - ellers kan det blive en hæmsko for udviklingen i området, siger Jørgen Jensen, der er salgsdirektør i Rederiet Færgen.

Trafikforsker Henrik Harder fra Aalborg Universitet fortalte på dagens konference om, hvilken betydning gode veje og infrastruktur har for erhvervsudviklingen.

- Der er ikke blevet investeret i at opgradere eller vedligeholde Rute 9, og derfor har Rute 9 ikke tilstrækkelig tilgængelighed og fremkommelighed. Det er absolut en forudsætning, at der investeres i vejnettet på Rute 9, hvis man skal bibeholde og udvikle det eksisterende erhverv og bosætning i Sydøstdanmark, siger Henrik Harder.

Fynsk folketingsmedlem bakker op

Det fynske folketingsmedlem Erling Bonnesen (V) var en af flere deltagere fra Christiansborg.

- Fyn skal kobles bedst muligt op på den kommende Femernforbindelse, så det bliver attraktivt i højere grad at inddrage Fyn i overvejelserne til at skabe vækst, arbejdspladser og turisme. Derfor er det vigtigt, at vejnettet bliver opgraderet på Rute 9, siger Erling Bonnesen, der håber, at Rute 9 bider sig fast på den trafikpolitiske dagsorden.

- Det er vigtigt at få projektet ind på folketingsmedlemmernes og trafikpolitikernes dagsorden, således at projektet kan blive inddraget i kommende trafikforhandlinger, ligesom det er vigtigt, at der fortsat arbejdes for bred politisk opbakning til projektet, fortsatte Erling Bonnesen.



Fra venstre folketingsmedlem Erling Bonnesen (V), Færgens salgsdirektør Jørgen Jensen og trafikforsker Henrik Harder.



Fra venstre: chauffør Jan Rasmussen; busvognmand Per Andersen, Fladså Turist; chauffør Michael Jensen.

Busselskabet Fladså Turist ønsker to faglærte turistbuschauffører tillykke

Det sydsjællandske busselskab arbejder målrettet med at uddanne sine chauffører, sådan at de besidder de bedste kompetencer inden for faget international turistbuschauffør

- Vi er under konstant pres fra kollegaer på pris og kvalitet, både fra danske såvel som udenlandske, og med disse udfordringer satser vi hårdt på at uddanne vores chauffører til de mest kompetente i branchen, og til at levere professionel, miljørigtig og sikker bustransport, siger driftsleder Steen Elkjær, Fladså Turist, udtaler:

I samarbejde med Faglærer Michael Ødorf fra Learnmark Horsens, har Fladså Turist som eneste busselskab på Sjælland indledt samarbejde om denne merituddannelse for turistbuschauffører. Steen Elkjær forventer, at satsningen vil komme både firmaet, medarbejderne og kunderne til gode. Det fremgår af en pressemeddelelse fra Fladså Turist.

Derfor kan Fladså Turist A/S nu ønske medarbejderne Michael Jensen og Jan Rasmussen tillykke med skoleforløbet som fagudlærte internationale turistbuschauffører.

Firmaet Fladså Turist A/S har i over 28 år beskæftiget sig med professionel persontransport i såvel Danmark som udlandet, og udfører alle former for bustransport med 15 moderne mini- og turistbusser. Fladså Turist A/S er moderselskab for Agerup Turist, Sydsjællands Turistfart (Møller) Vordingborg, Haslev Busserne samt Kværkeby Minibus (Ringsted) og udfører udover turistikørsel kontraktkørsel for Næstved og Vordingborg Kommuner.

EU-Parlamentariker er tilfreds med høring om social dumping

EU's transportkommissær Violeta Bulc har holdt møde med ETF (European Transporters Workers Federation), som er paraplyorganisation for en række fagforeninger på transportområdet, herunder 3F. Et af de emner, som blev diskuteret på mødet, var social dumping i transportbranchen

Af Jesper Christensen

Mødet indikerer ifølge flere politikere og organisationer, at spørgsmålet om fair konkurrence og social dumping i transportbranchen er kommet højere op på dagsordenen i den nye EU-Kommission, der tiltrådte i efteråret 2014.

ETF udtrykte på mødet sin bekymring om den stigende sociale dumping indenfor særligt vejtransport og luftfart. Violeta Bulc sagde i den forbindelse, at hun havde i sinde at organisere en konference om dette, som vil finde sted i juni. Den udmelding bifaldes af Ole Christensen, som er medlem af EU-Parlamentet for Socialdemokraterne.”

- Violeta Bulc lovede netop konkrete tiltag mod social dumping, da hun sidste efterår blev indsat som transportkommissær. Det er altafgørende, hvis vi skal sikre gode forhold for chaufførerne og luftfartspersonalet i Europa. Det vil samtidig skabe fair konkurrence i branchen. Derfor skal konferencen følges op af konkrete initiativer, siger Ole Christensen.



Fagforening skaffede godt 2,6 millioner kroner til sine medlemmer i 2014

Chaufførernes Fagforening i København oplyser i det seneste nummer af fagforeningens medlemsblad, at det lykkedes at skaffe i alt 2.649.845,28 kroner hjem til medlemmer, der havde faglige sager kørende mod deres arbejdsgiver

I december alene blev der hentet 213.873,38 kroner hjem i faglige sager.

Faglige sager gav godt 5,2 millioner til fagforeningsmedlemmer

I løbet af 2014 fik Chaufførernes Fagforening i København skaffet i alt 5.227.143 kroner hjem i sager om arbejdsskader.

I december blev beløbet 159.591 kroner.

Danske Busvognmænd vil have bevaret udlånsordning for chauffører

Det er ifølge Danske Busvognmænd en populær, nyttig og fleksibel ordning, at vognmænd kan udlåne chauffører til hinanden. Ordningen er i fare, fordi SR-Regeringen foreslår ordningen fjernet i sin kamp mod social dumping

Lovforslaget, der er sendt i høring af Transportministeriet, afskaffer blandt andet adgangen for busvognmænd til at udlåne chauffører til hinanden.

- I dag benytter mange busvognmænd sig af muligheden for udlån. Specielt mindre virksomheder og virksomheder beskæftiget med turistbusstrafik, hvor man både skal håndtere sæsonudsving og situationer fra dag til dag med ekstra stor efterspørgsel, siger Steen Bundgaard, der er direktør i Danske Busvognmænd.

Han kalder det for et meget uheldigt træk, som vil gøre det sværere at drive busforretning og ifølge Danske Busvognmænd også forringe vilkårene for chaufførerne.

- Det ligger helt fast i udlånsordningen, at chaufføren er sikret overenskomstmæssig løn og arbejdsvilkår ligesom arbejdet skal tilrettelægges så køre- og hviletidsreglerne overholdes. Derfor ser jeg ikke fornuften i, at ordningen afskaffes som et led i regeringens kamp mod social dumping indenfor godstrafik, siger Steen Bundgaard, der forklarer, at udlånsordningen også er et værktøj til at fastholde og beskæftige de gode turistbuschauffører,.

- Ønskescenariet for alle vognmænd, arbejdsgivere og chauffører er selvfølgelig at kunne sikre gode, stabile fuldtidsstillinger til turistbuschaufførerne. Det hjælper udlånsordningen også med, da den giver mulighed for at sikre chaufføren beskæftigelse også i perioder, hvor man ikke selv har opgaver i ordrebogen, siger Steen Bundgaard.

Danske Busvognmænd vil arbejde for, at udlånsordningen for buschauffører bevares. Det forventer Steen Bundgaard vil ske i tæt samarbejde med andre transportorganisationer, hvis medlemsvirksomheder også bliver berørt af lovforslaget.



Movias Flextrafik har næsten nået målene

Høj kundetilfredshed og effektiv kørselsafvikling er de overordnede mål for Movia Flextrafik, og det bliver målt på en række nøgletal. For fem år siden blev der sat nogle mål for minutpris, afhentnings-tid, afleveringstid, brugerens spildtid og koordineringsgraden. I 2014 blev alle mål nået undtagen to.

Målet for aflevering til tiden er på 95 procent. I 2014 blev 92 procent af alle brugere afleveret til den lovede tid, tæt på, men ikke helt i mål.

- Det ærgrer mig voldsomt, for vi har knoklet med netop den målsætning, som simpelthen er den vigtigste af dem alle. Det er den som betyder noget for brugerne. Hvis du skal til en behandling på sygehuset og måske har ventet længe på at få en tid til behandling, så er det selvfølgelig vigtigt at man kan regne med at komme til tiden, siger Jens Peter Langberg til transportnyhederne.dk. Han er områdechef for Flextrafik i Movia.



Målet for brugernes spildtid er på højst 40 procent. Her ligger tallet for 2014 på 47 procent.

- Det skyldes, at vi har fået flere korte ture bl.a. fra patientbefordringen i hovedstadsområdet. Når den direkte kørroute er meget kort, tæller spildtiden eller omvejskørslen forholdsvis mere og vi må acceptere at procenten bliver højere.

Flextrafik er anderledes end bus og taxi

Patientbefordring er den kørselsordning, der fylder mest i Movias Flextrafik, som samler én helt stribe individuelle kørselsordninger i ét samlet kørselskoncept: patientbefordring, handicapkørsel, skolekørsel, lægekørsel samt den åbne ordning Flextur.

Flextrafik er noget for sig selv, en del af den kollektive trafik, men alligevel anderledes end både den traditionelle kollektive trafik og taxikørsel. Der kan være flere passagerer i vognen, der er en fleksibilitet i afhentnings- og afleveringstider, og brugerne kan risikere at komme ud på en lidt længere tur end den direkte rute.

Nøgletal viser udviklingen

Movia offentliggør nøgletallene for Flextrafik på moviatrafik.dk, og de viser, at de mål, som blev sat for fem år siden næsten er nået, nogle af dem er endda markant overgået. Det gælder f.eks. antallet af koordinerede ture, som er på 90 procent. Målet er på 80 procent. En tur defineres som koordineret, når der er mere end én passager i vognen, eller at vognen efter en aflevering fortsætter uden pause til næste opgave.

- Koordineringsgraden er et meget vigtigt parameter for os. Det er netop den tætte koordinering med samkørsel, der adskiller os fra taxikørsel. Sammenholdt med kørselsomkostningen, som vi opgør pr. minut, får man et godt billede

af Flextrafik fra maskinrummet, fortæller Jens Peter Langberg.

-Og minutprisen afspejler også minimeringen af tomkørslen, som vi også beskyldes for at rutte med. Vi ligger endda noget bedre end målsætningen på minutprisen, og tendensen er stadig nedadgående.

Jens Peter Langberg understreger, at ambitionen er, at alle målsætninger overholdes på én gang, men at det også er det svære.

- Opfyldelse af de enkelte målsætninger strider mod hinanden, så vores opgave er at holde balancen, så effektivitet og brugertilfredshed begge tilgodeses, slutter han.

Den seneste brugerundersøgelse af kundernes tilfredshed med Movias Flextrafik viste, at tilfredsheden stadig er stigende.

Handicappede betaler ulovlig overpris for transport

Mange kommunale bosteder opkræver penge for afskrivning, reparation og forsikring på "tilladelsesfri busser", og det er ulovligt. Kun omkostninger, som er direkte forbundet med kørslen må indgå i brugerbetalingen.

Dagbladet Politiken har spurgt alle 98 kommuner og brugerbetalingen på kommunale bosteder. 66 kommuner har svaret. Resultatet af undersøgelsen er, at mange kommunale bosteder opkræver alt for høj en brugerbetaling. Et eksempel er bostedet Solsikken i Skanderborg med 25 beboere. Politiken har beregnet, at beboerne har betalt 151.684 kroner for meget i 2014 for kørsel.

Ligesom på en lang række andre bosteder opkrævede Solsikken nemlig penge for udgifter til handicapbusserne, der ifølge loven ikke må opkræves betaling for.

Men det er ikke lovligt, fastslår Trafikstyrelsen over for Politiken. I reglerne om 'tilladelsesfri buskørsel' står der nemlig, at der kun må opkræves brugerbetaling for udgifter, der er direkte forbundet med kørslen - for eksempel brændstof, olie og sprinklervæske.

- Det er altid alvorligt, når folk bliver snydt. Men der er et særligt ansvar over for denne gruppe, fordi de ikke altid kan gennemskue, hvad det er, de betaler for, siger formanden for Danske Handicaporganisationer, Thorkild Olesen til Politiken.

Uenighed om reglerne i KL

I Kommunernes Landsforening (KL) mener man, at reglerne på området er uklare. Selv om busloven på den ene side siger, at der ikke må opkræves for andet end de direkte omkostninger, strider det ifølge KL imod en tilsynsudtalelse fra Statsforvaltningen fra 2006. Her står der nemlig, at kommunerne er forpligtede til at opkræve et beløb fra borgerne for alle omkostningerne ved kørslen. Derfor har KL ifølge Politiken henvendt sig til statsforvaltningen for at få en afklaring på, hvad kommunerne skal gøre.

18-årig er blevet fængslet for overfald på taxi-chauffør

I oktober sidste år blev en 65-årig taxi-chauffør overfaldet i Brønshøj ved København. Chaufføren blev gennembanket og gerningsmændene begik også røveri mod chaufføren, inden de flygtede. Den hårdt sårede chauffør blev bragt til Rigshospitalet, men døde af sine kvæstelser. Straks efter overfaldet kunne politiet anholde en 17-årig, der stadig sidder varetægtsfængslet for drabet

Politiet har nu fundet frem til endnu en person - en 18-årig mand - der er blevet sigtet for overfaldet. Den anholdte 18-årige mand er blevet fængslet i 14 dage. Både den 17-årige og den 18-årige er sigtet efter Straffelovens paragraf 245, der taler om vold af særlig rå, brutal eller farlig karakter.

“Den, som udøver et legemsangreb af særligt rå, brutal eller farlig karakter eller gør sig skyldig i mishandling, straffes med fængsel indtil 6 år. Har et sådant legemsangreb haft betydelig skade på legeme eller helbred til følge, skal dette betragtes som en særligt skærpende omstændighed.”

De to unge mænd er sigtet efter Straffelovens paragraf 245 for overfaldet på den 65-årige taxi-chauffør, som ved midnatstid 31. oktober var blevet kaldt ud til en adresse på Herbergsvej i Brønshøj. Da taxichaufføren nåede frem til adressen, stod de formodede kunder og ventede med en mindre cykel. Chaufføren steg ud af sin taxi for at finde et cykelstativ frem, hvorefter han blev overfaldet og gennembanket med et eller andet redskab. Før gerningsmændene flygtede, begik de røveri mod taxichaufføren.

Taxi-chauffør stoppede fuld lastbilchauffør

En polsk lastbilchauffør i en hollandsk indregistreret lastbil endte midt i februar i detentionen i Kolding. En taxi-chauffør var på vej nordpå af Motorvej E45 fra Christiansfeld og kom til at køre bag lastbilen, hvor chaufføren havde svært ved at holde kursen. Taxichaufføren - Tanja Rosenberg - fik ifølge newsbreak.dk - lastbilchaufføren til at køre ind på rastepladsen ved Hylkedal, hvor hun ringede til politiet

Politiet ankom kort efter og fik chaufføren til at blæse i et alkometer, der viste, at han havde kørt i spirituspåvirket tilstand. Ifølge newsbreak.dk fik chaufføren lov til at overnatte i detentionen i Kolding, hvorfra han blev løsladt søndag eftermiddag. Chaufføren fik en bøde for at have kørt spritkørsel. Den hollandske vognmand måtte lægge et depositum på 5.000 kroner for at få den beslaglagte lastbil igen.

Hovedbanegården har nået et gennembrud

Tunnelboremaskinerne Eva og Minerva brød sidst i januar igennem til Københavns Hovedbanegård. Tunnelhullet skal bruges til Cityringen, og passagertallet ventes at stige til mere end det dobbelte

Med tunnelmaskinernes gennembrud er metroen i København kommer et vigtigt skridt nærmere forbindelsen til resten af tognettet i Danmark.

- Københavns Hovedbanegård er det store trafikale knudepunkt, der forbinder hovedstaden med resten af Danmark. Den kommende metrostation vil derfor ikke blot komme københavnere til gavn, men også være til glæde for alle de mennesker, der bruger Hovedbanegården som adgang til byen, eller som skal videre fra hovedstaden og rundt i Danmark, siger overborgmester Frank Jensen (S), der overværede tunnelgennembruddet sammen med transportminister Magnus Heunicke (S) og statsminister Helle Thorning-Schmidt (S).

Med de kommende metrostationer på København H, Østerport og Nørrebro bliver der flere muligheder for at skifte fra metro til regional- og S-tog. Det betyder, at det bliver nemmere for passagererne i hovedstadsområdet at koble sig på det øvrige toget i Danmark.

- Når Cityringen åbner, bliver der lettere adgang til metroen fra både S-tog, regionaltoget, fjerntog og busser. For en masse passagerer betyder det færre skift og en nemmere hverdag. Og i sidste ende betyder det, at flere passagerer vil benytte kollektiv transport. Så det er en vigtig milepæl, byggeriet har nået, siger transportminister Magnus Heunicke.

I dag er Nørreport landets travleste station, men den plads ventes Hovedbanegården at overtage, når den nye metrolinje åbner. Det årlige passagertal forventes at stige fra omkring 40 millioner rejsende til 88 millioner. Cityringen vil også betyde, at seks af de ti mest travle stationer i Danmark bliver metrostationer. Alene på København H forventes det, at over 90.000 passagerer dagligt vil benytte metroen.

- Mens metroforbindelsen til lufthavnen gjorde det nemmere for folk at komme ud i verden, vil forbindelsen til Hovedbanegården gøre det langt nemmere at komme videre fra hovedstaden og rundt i hele Danmark. Og det tror vi, at passagererne vil sætte stor pris på, siger administrerende direktør for Metroselskabet, Henrik Plougmann Olsen.

Cityringen vil efter planen stå klar i sommeren 2019. Ud over de 17 stationer på selve ringforbindelsen bliver Cityringen også udbygget med forbindelser til Nordhavn og Sydhavn.

Fakta:

På en almindelig hverdag vil i alt 90.000 passagerer benytte metrostationen på København H.

Med Cityringen bliver seks af de ti travleste stationer i Danmark metrostationer.

Det samlede daglige passagertal på Hovedbanegården forventes at stige til 285.000 passagerer, når Cityringen åbner.

Metroselskabet er bygherre på Cityringen, mens entreprenøren på projektet er konsortiet Copenhagen Metro Team, der består af virksomhederne Salini-Impregilo, Seli og Tecnimont.

Metrostationen på Hovedbanegården:

Metrostationen på Hovedbanegården kommer til at hænge sammen med den eksisterende station med en tunnel under Reventlowsgade, der vil forbinde den nuværende gangtunnel mellem S-togs og regionaltogsperronerne og den ny gangtunnel til metroen. Metrostationen bliver placeret i Stampesgade med hovedtrappen op til Halmtorvet. Selve stationsrummet bliver udført i en varm og dyb rød farve, der signalerer, at man kan skifte til regional- og S-tog.



Langeskov på Fyn skal have ny station

Banedanmark anlægger i perioden marts - september i år en ny station i Langeskov. I tilknytning til stationen bliver der i samarbejde med Kerteminde Kommune anlagt en forplads med stisystem, bus-stop, taxaholdeplads, kiss-and-ride, handicapparkering, cykelparkering med videre

Der anlægges to nye perroner à 250 meter. Perronerne - én på hver side af sporet - kommer til at ligge forskudt i forhold til hinanden. Forbindelsen mellem perronerne vil ske via en ny stitunnel, og der etableres elevatorer fra tunnelen til perronerne

Rejsetiden mellem Langeskov og Odense forventes at blive ca. 8 minutter. Den trafikale betjening af Langeskov er endnu ikke fastlagt.

Udover at lette den daglige pendling er det hensigten, at den nye station skal bidrage til at skabe vækst i Langeskovområdet, som i forvejen har en del industrivirksomheder.

Arbejdet med at anlægge den nye station, vil påvirke togtrafikken. Det betyder, at det i forbindelse med etableringen af den nye stitunnel under banen bliver nødvendigt at totalspærre begge spor mellem Ullerslev og Marslev fra 3. april klokken 00.00 til 5. april klokken 8.00.

Toget kan køre til Hamburg på samme tid som en bil

En rapport fra analysefirmaet Atkins viser, at rejsetiden mellem Aarhus og Hamborg kan skæres ned med 70 minutter ved rent administrative ændringer. Flensborgs overborgmester Simon Faber og Aarhus-rådmand Kristian Würtz gør fælles front for at påvirke Transportministeriet, DSB og Deutsche Bahn (DB) til at gøre noget ved rejsetiden mellem de to byer

En velfungerende jernbane-forbindelse mellem Aarhus og Hamborg kan blive meget vigtig for borgere og erhvervslivet i de større byer langs jernbanestrækningen. Det mener politikere i Aarhus og Flensborg.

Flensborgs overborgmester Simon Faber har med baggrund i ønsket om en velfungerende jernbaneforbindelse mellem Aarhus og Hamborg via Flensborg haft besøg af Kristian Würtz, der er rådmand for Teknik og Miljø i Aarhus Kommune. Mødet fandt sted i Flensborg og de to politikere talte om, hvordan de kan sætte skub i ændringer, der kan korte rejsetiden mellem Aarhus og Hamborg ned med over en time.

- Der er brugt store ressourcer på at forbedre togforbindelserne mellem Danmark og Sverige, og så kan det ikke passe, at togene mellem Jylland og Tyskland skal

skrumle af sted i et overordentligt adstadigt tempo. Vi burde her have en højt profileret, hurtig og effektiv forbindelse mellem Hamborg og Danmarks næststørste vækstcenter i Østjylland, der kan være til gavn for såvel erhvervsliv som borgere i de to landsdele, siger Kristian Würtz (S).

Han suppleres af Flensborgs overborgmester Simon Faber (SSW), der peger på, at Flensborg netop har iværksat en omfattende analyse af baneinfrastrukturen omkring Flensborg.

- Den skal give gode bud på, hvordan vi optimerer den nord-syd gående trafik. Her må vi ikke tænke for småt, og jeg er derfor glad for opbakningen fra Aarhus, siger han.

Markant nedsættelse af rejsetiden

De to politikere peger på, at mange virksomheder i Jylland har store interesser i det nordtyske, og at interessen også går også den anden vej. Med en hurtig og effektiv forbindelse vil man kunne gøre det langt mere attraktivt at benytte toget.



- Ud over at mindske presset på vejene og forbedre miljøet vil det også være en gevinst for virksomhederne, da medarbejderne kan udnytte rejsetiden mere effektivt i toget end bag et rat. Vi håber, at vi i fællesskab med andre interesserede parter kan få skabt nødvendige forbedringer ved at lægge lidt pres på de ansvarlige, lyder det fra de to politikere.

Atkins har udarbejdet to undersøgelser, hvoraf den ene handler om de rent administrative ændringer i planlægningen af togdriften. Den anden fokuserer på ændringer omkring Flensborg - herunder en udflytning af banegården. Alene de administrative ændringer kan nedbringe rejsetiden mellem Aarhus og Hamborg fra 4 timer og 30 minutter til 3 timer og 20 minutter, hvilket svarer til den tid, strækningen kan tilbagelægges på i bil.

Fakta:

Punkter fra rapporter om rejsetiden mellem Aarhus og Hamburg

I forbindelse med et møde mellem Flensborgs overborgmester Simon Faber (SSW) og Aarhus' rådmand for teknik- og miljø, kristian Würtz (S) talte de to politikere om mulighederne for at skære af rejsetiden med tog mellem Aarhus og Hamburg. Udgangspunktet var to rapporter fra Atkins

Efter mødet mellem de to politikere er der opstillet en række punkter, hvoraf det fremgår, hvor mange minutter der kan spares på togrejsen, hvis punkterne gennemføres. Nogle af punkterne er allerede i gang med at blive sat på sporet mellem Aarhus og Hamburg.

2015 Scenarie del 1: Rent administrative ændringer.

Best practices, dvs. man tager den korteste rejsetid på alle delstrækningerne og summerer dem. (ca. 27 minutter)

Reduktion i antallet af station fra 13 til syv. (ca. 17 minutter)

Reduktion i køretidstillægget fra 19 % til 5 %, som er det den verdensomspændende tekniske jernbaneorganisation UIC anbefaler. (ca. 25 minutter)

2015 Scenarie del 2 (ca. 6 minutter)

Dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens inddrages (ifølge rapporten forventes det færdig i 2015).

Ikke at køre helt ind i Flensburg, men i stedet bruge Flensburg-Weiche Bahnhof

2020 Scenarie (ca. 3 minutter)

Strækningen mellem Aarhus og Fredericia elektrificeres, så der kan køres med elektrisk materiel.

Signalprogrammet er udrullet på den danske del af strækningen

Dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg samt hastighedsopgradering til 160 km/t.

2025 Scenarie (ca. 19 minutter)

Udover at timemodellen er implementeret skal banesløjfen ved Rendsburg udrettes.

Den danske transportminister Magnus Heunicke (S) mødtes i Berlin med den tyske transportminister Alexander Dobrindt (CSU).



Transportministre mødte hinanden i Berlin

Den danske transportminister Magnus Heunicke (S) mødtes i Berlin med den tyske transportminister Alexander Dobrindt (CSU). Et vigtigt samtaleemne mellem de to ministre var status på planlægningen af den faste forbindelse over Femern Bælt, som har været i fokus i de seneste uger på grund af en stigende pris og på grund af lokal tysk modstand på øen Fehmarn

- Den kommende Femern Bælt-forbindelse giver store gevinster for både Danmark og Tyskland, og jeg er glad for det konstruktive og gode samarbejde om forbindelsen, som vi har imellem landene, og som vi har bekræftet på mødet her i dag, siger transportminister Magnus Heunicke.

Danmark planlægger en knap 18 kilometer lang tunnel for vej- og jernbanetrafik under Østersøen mellem øen Fehmarn i Tyskland og Lolland i Danmark. Forbindelsen finansieres af Danmark og brugerbetales. Tyskland forpligtede sig i 2008 gennem statstraktaten med Danmark til at stå for tilslutningen af tunnelen på den tyske side.

- Tyskland står ved sin forpligtelse i henhold til traktaten til at udbygge landanlæggene på den tyske side. Delstaten Slesvig-Holsten undersøgte sidste år forskellige linjeføringer og anbefalede, at der etableres en i overvejende grad ny jernbanestrækning. Nyanlægget er mere tidskrævende, men betyder til gengæld langt færre støjgener for turistråderne ved Østersøkysten, siger den tyske transportminister Alexander Dobrindt.

Den tyske forbundsstat har bedt DB AG om at iværksætte den videre planlægning på grundlag af den linjeføring, som delstaten har anbefalet. Som ejer af jernbaneinfrastrukturen planlægger DB AG projektet i henhold til den tyske byggelovgivning og realiserer det på eget ansvar. Forbundsstaten finansierer investeringerne i den nye og udbyg-

Faste forbindelser

gede strækning, der skal være færdig senest i 2024.

Med EU's udvidelse mod øst øges trafikstrømmene i Østersøområdet betydeligt. I øjeblikket sejles tog, biler og gods over med færgen fra Fehmarn til Lolland. I højsæsonen om sommeren opstår der ofte kø fra færgehavnen i Puttgarden og tilbage til fastlandet - med ventetider på over fem timer. Med den faste forbindelse over Femern Bælt slipper Fehmarn for denne kø, mens rejsetiderne mellem eksempelvis København og Hamborg eller Berlin reduceres med 1,5 time.

EU-Kommissionen har siden 1994 anset den faste forbindelse over Femern Bælt for at være et af de særligt vigtige europæiske trafikprojekter.

Femern Bælt-forbindelsen når to vigtige milepæle

Anlægsloven, der skal danne basis for den faste forbindelse under Femern Bælt, er blevet fremsat for Folketinget. Samtidig har Danmark og Tyskland afleveret en fælles ansøgning om EU-støtte til projektet

Dermed har den planlagte faste forbindelse mellem Danmark og Tyskland under Femern Bælt nået to milepæle.

- Femern Bælt-projektet er inde i en afgørende fase lige nu, og det er vores opgave at arbejde målrettet og koncentreret for at minimere de risici, som projektet står over for. I dag er lovforslaget blevet fremsat for Folketinget, samtidig med at vi har sendt ansøgning om EU-støtte af sted. Det er et vigtigt skridt på vejen, siger transportminister Magnus Heunicke (S).

Lovforslaget indebærer, at Folketinget giver Femern A/S og A/S Femern Landanlæg bemyndigelse til at anlægge og drive en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark. Med anlægslovens vedtagelse gives den danske miljøgodkendelse til projektet.

Lovforslaget indeholder samtidig en forudsætning om, at Femern A/S ikke kan indgå aftale om de fire store tunnelkontrakter, før forligskredsen i løbet af efteråret har fået forelagt en fornyet vurdering af den samlede økonomi i projektet, herunder en opdateret risikovurdering.

- Anlægsloven er fundamentet for det kommende anlægsarbejde og den danske miljøgodkendelse af projektet. Men vi sætter ikke byggeriet i gang, før vi ved, hvad den endelige pris bliver på de fire store anlægskontrakter, hvor meget støtte projektet får fra EU, og vi har status for den tyske myndighedsgodkendelse, siger Magnus Heunicke.

Der søges om EU-støtte til anlægsfasen for Femern Bælt-forbindelsen (kyst til kyst) for perioden 2016-2020. Der er tale om en fælles dansk-tysk ansøgning, som også har opbakning fra Sverige og en lang række organisationer.

Parallelt hermed indsendes ansøgning om EU-støtte til anlægsfasen for Femern Bælt jernbanelandanlæg (strækningen Ringsted-Rødby).

- EU-Kommissionen har allerede tildelt den maksimalt mulige støtte til projekteringsfasen, og det er meget vigtigt for projekts økonomi, at der også tildeles EU-støtte til anlægsfasen, siger Magnus Heunicke og fortsætter:

- Jeg er glad for den flotte opbakning, ansøgningen har fået fra en række vigtige aktører i både Tyskland, Danmark og Sverige, inklusive fuld opbakning fra mine to transportministerkolleger i Tyskland og Sverige.

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 - 1

Na

side 4

*portmesse har
er 200 udstillere*

Læs mere side 18

Bus

7. øerge

udstyr

*øre bustrans-
orten 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

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

HOCHBAHN
HH-YF 1491