

Magasinet Bus

Torsdag 19. november til onsdag 16. december 2015 - nummer 11 - 3. årgang

Busvognmand fra Holstebro:

Vi forsøger at skabe gode rammer

Læs mere side 11 - 18

Trafikstyrer i Flextrafik:

Det er Anja, der tager telefonen

Læs mere side 56 - 58

Kunder kårer Midttrafiks bedste bus-selskab 2015

Læs mere side 4

Aarhus får mere letbane - og færre busser i fremtiden

Læs mere side 7

VDL leverer 55 busser til sjællandsk busselskab

Læs mere side 23

Dansk-tysk rapport anbefaler investeringer i jernbaner, broer og veje

Læs mere side 49

Danmark har fået en grøn køreplan for transportområdet

Læs mere side 29

Tunge gas- og dieslbiler er blevet sammenlignet

Læs mere side 33

Kære cyklister og fodgængere:

Det er mørkt

Læs mere side 39 - 42

HOLSTE
TURISTBU

Busproducenterne og energisektoren viser vejen til grøn omstilling

Folketingsvalget i juni markerede markante ændringer i transport- og energipolitikken. Med udgangspunkt i det såkaldte kasseeftersyn har V-Regeringen lagt op til markante besparelser i alle dele af den offentlige sektor. Meget overraskende har det været, at særlig store besparelser er bebudet inden for forskning, miljø, energi og transport - også på vitale fremtidsrettede områder. Mistanken er, at der mest ligger partitaktiske og kortsigtede politiske vurderinger bag denne politik.

V-Regeringens skrotning af køreplanen for en grøn omstilling af transportsektoren til fossilfri drift i 2050 - den såkaldte roadmap - hører til de meget overraskende og problematiske beslutninger. Fremtiden transportteknologi er langt fra færdigudviklet, og det er vigtigt allerede nu at få sat realistiske delmål og milepæle, men det haster tilsyneladende ikke for V-Regeringen.

Nu har energisektoren barslet med en alternativ roadmap, som er omtalt i denne udgave af Magasinet Bus. Planen viser, at de første 40 procent af CO₂-reduktionen kan gennemføres billigere for samfundet end hidtil antaget - endda selv om brændstofpriserne er så lave som i øjeblikket. Den alternative roadmap bygger på kendte teknologier: Mere biobrændstof blandet i diesel og benzin, mere biogasdrift og flere køretøjer på el. Køretøjs- og motorproducenterne er godt på vej, og de kan hjælpes endnu mere på vej med afgiftsændringer på dansk og europæisk plan.

Det nye i den alternative roadmap er, at de foreslåede afgiftsændringer er politisk overkommelige - hvor flere grønne gevinster indbygges i afgiftssystemet. Ikke et ord om road-pricing.

Det er fortsat de offentlige indkøbere, der er i førersædet med indførelse af gas-, hybrid- og eldrift, og dermed står bustrafikken og anden offentlig betalt persontransport i forreste række. De aktive klimakommuner er godt i gang med at investere i den nødvendige infrastruktur - gasfyldestationer og ladeanlæg til elkøretøjer.

Alle er klar over, at gasbusser, hybridbusser, elbusser og elbiler med den nuværende teknologi ikke er de endelige teknologiske løsninger for en fossilfri transportsektor, men der er tale om nødvendige overgangsteknologier. Producenterne har fattet denne pointe, som det er fremgået af reportagerne fra Busworld 2015 i Magasinet Bus.

Mange vognmænd og chauffører i gods- og busbranchen har stadig svært ved at forestille sig en fremtid uden diesel i tanken. De lave brændstofpriser kan måske få nogen til at tro, at al den snak om klima og CO₂ er ren teori og ønsketænkning. Her er det klogt at se på bus- og motorproducenternes udmeldinger. Gasdrift, hybriddrift og eldrift er på programmet hele vejen rundt - det er også en slags roadmap for fremtidens bustransport.

Jesper Christensen
Mikael Hansen

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

Magasinet Bus udsendes frit til alle med interesse i området for passagertransport - med fokus på transport med bus, minibus og taxi. Magasinet Bus ser også på andre områder for passagertransport, der berører transport med bus, minibus og taxi - eksempelvis tog og færger. Magasinet Bus udkom første gang i efteråret 2012.



En verdenspræmiere frem mod en grøn fremtid.

Det var med stor glæde, at vi på dette års BusWorld Kortrijk kunne præsentere vores nyeste Citaro NGT. Med en brændstofbesparelse på op imod 20% og en betragtelig lavere CO2 emission sætter vi standarden for en grønnere fremtid.

Vi vil gerne takke for den store interesse omkring vores produkter på BusWorld Kortrijk, og ser frem til et fortsat godt samarbejde.

Mercedes-Benz

The standard for buses.





Kunder kårer Midttrafiks bedste busselskab 2015

En gang om året kårer Midttrafik det busselskab, der har den højeste kundetilfredshed. I uge 40 var Midttrafiks kunder med til at finde det busselskab, der gør en ekstra indsats for at få glade og tilfredse kunder i busserne - og kunderne pegede på Malling Turistbusser som vinder af titlen i 2015

Tilfredhedsmålingen er en del af Midttrafiks incitamentsprogram, der sætter fokus på god kundeservice i bussen.

- I Midttrafik arbejder vi målrettet på at få flere tilfredse kunder. Derfor bruger vi tilfredhedsmålinger til løbende at udvikle og tjekke kvaliteten af vores produkt, siger Vicedirektør Mette Julbo.

Malling Turistbusser topper målingen

Malling Turistbusser vinder med den højeste tilfredshedsscore titlen som Midttrafiks bedste busselskab 2015. Busselskabet scorer desuden højest på både chaufførernes service, chaufførernes kørsel og på den overordnede tilfredshed med rejsen. Malling Turistbusser kører bybusser i Odder og flere X-Busser.

Udover titlen modtager busselskabet 100.000 kroner i bonus og får lov til at dekorere busserne med diplomklistermærker.

- Vi gør meget ud af at træne chaufførerne i at give kunderne en god service. Det er vigtigt, at chaufførerne er klædt på og føler sig sikre, så de har overskud til service, siger Anne Olsen, ejer af Malling Turistbusser.

Kollektiv trafik

Tre chauffører fra firmaet, Ebbe Hemmingsen, Jørn Lavdal og Per Dalgård Jensen, er enige om, at netop overskuddet til at give god service gør, at de kan give kunderne mere end forventet.

Kunderne er tilfredse

Målingen viser, at kunderne generelt er tilfredse med at rejse med Midttrafik. Busselskaberne scorer mellem 7,45-8,89 på en skala fra 0-10. I top 3 ligger også busselskaberne Venøbussen og Holstebro Turistbusser. Venøbussen kører bybusser og lokale ruter i Struer. Holstebro Turistbusser kører bybusser, lokale og regionale ruter i Holstebro.

Midttrafiks incitamentsprogram består også af "Bedste chauffør", der kørte første gang i foråret 2015. Her nominerer og stemmer kunderne på deres yndlingschauffør.

Efterladte flasker i nordjyske busser gav bidrag til "Knæk Cancer"-kampagnen

De sidste par år har Arriva Aalborgs klargøringsteam samlet alle de flasker, der er blevet efterladt i Arrivas bybusser og regionalbusser i Nordjylland. De har foræret flaskepanten til velgørenhed. I 2014 blev der alt i alt indsamlet flaskepant for 9620,25 kr., som blev doneret til "Flaskepant til Knæk Cancer - Aalborg". I år er teamet samlet flaskepant for mere end 12.000 kr.

Alle på klargøringsteamet var med på at fortsætte initiativet i 2015 til fordel for "Flaskepant til Knæk Cancer - Aalborg". Dels fordi det føles godt at gøre en forskel, og dels fordi alle er enige om, at "Knæk Cancer" er en god sag at støtte. Det skriver Nordjyllands Trafikselskab i en netnyhed.

"Flaskepant til Knæk Cancer - Aalborg" er startet af to ildsjæle, der hedder Jeanett og Kenneth. De har hentet den indsamlede flaskepant på klargøringsbanen hos Arriva ca. en gang om måneden, hvorefter de to initiativtagere har omsat flaskerne til kontanter til Knæk Cancer kontoen.

Sølvmedalje i intern Arriva- priskonkurrence

Tidligere på året vandt klargøringsteamet i Arriva Aalborg en sølvmedalje ved Arriva Community Action Award. Det er en pris, som man kan indstilles til hos Arriva i England, og priserne tildeles medarbejdere, der gør noget godt for andre. Sølvmedaljen kom med en check på 5.000 kr., som blev doneret til Knæk Cancer oveni den indsamlede flaskepant.

Udover indsamlingen af glemte flasker i busserne, har klargøringsteamet også fået opstillet to indsamlings-containerer på Arrivas garageanlæg i Aalborg, hvor chauffører og kontorpersonale har kunnet donere deres flaskepant til Knæk Cancer. For kort tid siden blev den sidste flaskepant for i år hentet, og der blev gjort status. Samlet set er der indsamlet 12.243,75 kr. i år, som er blevet doneret til "Flaskepant til Knæk Cancer- Aalborg".

"Flaskepant til Knæk Cancer- Aalborg" holder en lille pause i 2016 på grund af familieførøgelse hos parret bag initiativet, men Arrivas klargøringsteam fortsætter deres flaskepantsindsamling.

Sydtrafik har valgbilletter til en femmer

Sne, slud, regn eller lommesmarter skal ikke afholde nogen for at afgive deres stemme ved folkeafstemningen 3. december. Sydtrafik tilbyder en billet til en flad femmer, når man skal til og fra det lokale valgsted

Dermed bidrager trafikskabet i Syd- og Sønderjylland til den demokratiske proces omkring folkeafstemningen om Danmarks retsforbehold.

- Vi vil ikke lade transporten være en hindring for, at nogen får stemt, siger Jesper Frost Rasmussen, der er formand for bestyrelsen i Sydtrafik. Han forklarer, at prisen dækker turen indenfor kommunegrænsen til og fra ens lokale valgsted.

- Dermed skulle en undskyldning for ikke at få stemt være ryddet ad vejen, siger han.

Billigt med bus og Vestbanen

På kampagnebilletter kan man køre til valgstedet i ens egen kommune og hjem igen for fem kroner både med bus i Sydtrafiks område og Vestbanen. Hver kommune har sin egen billet, og den kan benyttes i hele kommunen mellem klokken 8.00-21.00 på valgdagen 3. december.

Den billige billet kan købes af alle, der har en mobiltelefon eller en smartphone. Den købes som SMS- eller mobilbillet.

På Sydtrafiks web-siden - www.sydtrafik.dk - kan man finde den særlige kode, man skal bruge for at købe en sms-billet i ens hjemkommune. Sydtrafik oplyser, at selskabet ikke har mulighed for at lave kampagnebilletter på andre billettyper. Den særlige valgbillet er kun gyldig på valgdagen 3. december.

Movia fordobler billetkontrollen i busserne

Trafikselskabet Movia har sendt de første billetkontrollører fra det private sikkerhedsfirma G4S ud i de Københavnske busser for at tjekke, om passagererne har korrekte billetter eller kort.

De private billetkontrollører er en del af en større oprustning, som Movia er i gang med. Til januar vil antallet af billetkontrollører være fordoblet, og Movia regner med at gå fra en halv million kontrollører om året til en hel million. Det skriver Politiken. Søren Englund, Centerchef i Movia, forklarer, at Movia har ladet sig inspirere af den succes Midttrafik, har haft med den øgede billetkontrol i de aarhusianske bybusser. Midttrafik engagerede sidste år G4S til at stå for billetkontrollen i Aarhus.

Midttrafik får i dag 9 procent mere ind i billetindtægt, hvis man sammenligner med 2012. Det betyder over 15 millioner ekstra penge i kassen. Indtægten fra bøder til snydterne er også steget med 12,6 procent inden for samme år-række. Det svarer til 1,8 millioner kroner mere i bødeindtægter.

Det har med andre ord været en god forretning for Midttrafik at udlicite billetkontrollen. Movia vurderer, at omkring 3-3,5 procent af busgængerne snyder. Det er langt færre end i S-tog og metroen.

Aarhus får mere letbane - og færre busser i fremtiden

Trafikselskabet Midttrafik, der blandt andet står for den kollektive trafik med busser - og snart også letbane - i Aarhus-området, har udarbejdet et forslag til ny kollektiv trafikplan, hvor letbanen for første gang er med. Letbanen vil generelt give aarhusianerne et stort serviceløft i den kollektive trafik med hyppigere afgang på nogle af de mest belastede strækninger og større komfort. Men nogle borgere må også indstille sig på, at servicen i deres område bliver ringere

Når første etape af Aarhus' letbane bliver indviet i foråret 2017, kan byens borgere og gæster hvert syvende minut stige på et letbanetog på den inderste strækning mellem midtbyen og sygehuset i Skejby. På store dele af resten af banen mellem Odder og Grenå bliver der flere afgang end i dag. Det har hele tiden været planen, at letbanen skulle erstatte en del af bustrafikken på strækningen, og at det derfor ville blive nødvendigt at tilpasse busdriften her. Imidlertid har det af økonomiske årsager også vist sig nødvendigt at justere på bustrafikken på strækninger, som ikke erstattes af letbanen. Midttrafiks nye trafikplan omfatter letbanen, A-buslinier, øvrig samt regional bustrafik i Aarhus.

Midttrafiks nye trafikplan anbefaler, hvor busserne skal køre med ændret frekvens, have ændret linieføring, eller i enkelte tilfælde helt fjernes. Midttrafik fremhæver, at det stadigt er muligt at påvirke, hvordan busserne skal tilpasses.

Inden byrådet i Aarhus skal træffe den endelige afgørelse, sendes planen ud i offentlig høring, så alle borgere har mulighed for at blive hørt.

Mange af de nuværende buslinier i den nordlige del af kommunen kører på den fremtidige letbanes strækning. Det nye kvalitetsløft med letbanen ad Randersvej er årsag til en del af tilpasningerne i busdriften i området.

I dele af sydområdet er der også forslag til ændringer i busdriften. Det skyldes, at letbanen vil tilbyde flere afgang i forhold til den nuværende togbetjening.

I det vestlige Aarhus og i andre dele af kommunen mod syd kommer letbanen ikke, men for at opnå en tilstrækkelig besparelse, er der forslag om nedskæringer i bustrafikken, hvor der i dag kan være en vis overkapacitet.

Flere lokalområder har ønsket forbedringen i busbetjeningen af deres område, og derfor indeholder planen også et forslag til en helt ny lokallinie, som vil dække en række lokale transportbehov, herunder på Langenæs, i Gl. Åby/Åbyhøj, Gellerup og Hasle. Desuden får Trøjborg en A bus-linie.

Proces om trafikplanen

Forslaget til en ny kollektiv trafikplan i Aarhus Kommune forventes at blive præsenteret for magistraten på mødet 23. november og for byrådet på mødet 2. december.

Der vil blive lagt op til, at Midttrafik herefter sender forslaget til trafikplan ud i en offentlig høring i starten af 2016. Her vil der blive rig lejlighed til at drøfte alle de foreslåede tiltag, der indgår i planen - herunder kommentere konsekvenserne af omlægningerne både overordnet og lokalt.

Den politiske stillingtagen til den kollektive trafikplan vil først ske i sommeren 2016, når resultatet af den offentlige høring er kendt.

Kollektiv trafik

Udgangspunktet

Da letbanen i sin tid blev vedtaget, blev det forudsat, at Aarhus Kommunes andel af finansieringen af letbanens drift skulle komme fra tilpasninger af bybusstrafikken, idet letbanen kommer til at betjene nogle områder, hvor der i dag er parallel busdrift. Når letbanen tages i brug i 2017, skal der derfor ske en række tilpasninger af det samlede busnet i Aarhus.

Midttrafik er blevet bedt om at udarbejde en samlet kollektiv trafikplan 2017 for letbane, bybusser og regionale busser i Aarhus. Planen er udarbejdet i samarbejde med Teknik og Miljø samt Region Midtjylland.

Forslaget indebærer en samlet årlig reduktion af nuværende buskørsel på cirka 83.000 køreplantimer, heraf cirka 68.000 bybustimer og 15.000 regionale bustimer. For bybussernes vedkommende svarer det til en reduktion på godt 12 procent af det nuværende kørselsomfang.

Trafikplanen

I forbindelse med vedtagelsen af letbanen var forventningen, at den eksisterende busstrafik ville kunne reduceres med omkring 80.000 timer, og at denne tilpasning kunne ske i busdrift parallelt med letbanens forløb. For at opnå denne reduktion har det imidlertid vist sig nødvendigt ikke kun at fjerne busstrafik parallelt med letbanen, men også at ændre på busservicen i andre byområder. Der foreslås derfor også reduktioner i områder langt fra letbanen. For at opnå den optimale dækning med den samlede kollektive trafik i Aarhus-området er trafikplanforslaget udarbejdet som én samlet plan for både bybusser, regionalbusser og letbane. Endvidere skal planen sikre en fastholdelse af eksisterende kunder, og gerne tiltrække nye kunder.

Udvalgte konkrete forslag

I trafikplanen indgår blandt andet forslag til følgende større ændringer med væsentlige betjeningsmæssige konsekvenser:

- Letbanen kører mellem Odder og Grenå. I forhold til nuværende driftsomfang på nærbanen bliver frekvensen øget mellem Mårslet og Ryomgård
- I selve Aarhus på den nybyggede letbanestrækning bliver der mellem Banegården og AUH Skejby afgang hver 7.-8. minut. Hvert andet tog fortsætter videre herfra til Lisbjerg
- Linie 1A/nord til Trige og Lystrup nedlægges. I stedet vil den nye letbane betjene størsteparten af strækningen, mens henholdsvis Trige og Lystrup får anden buskørsel
- Linie 4A/syd til Tranbjerg reduceres mellem Slet og Tranbjerg, som kun får halvt så mange afgang og et nyt linieforløb i Tranbjerg
- Linie 6A/nord reduceres mellem Skejby og Risskov
- Linie 13/nord til Vejlbj og 14/nord til Skejbyparken nedlægges og erstattes af to grene på en ny A-linie
- Linie 16/nord til Hasle nedlægges og erstattes delvist af ny lokallinie
- Linie 17/syd til Langenæs nedlægges og erstattes delvist af ny lokallinie
- Linie 18/nord til Lystrup-Elev-Mejlby nedlægges fra Lystrup og nordpå, og erstattes af lokale tilbringerbusser med omstigning til letbanen
- Linie 18/syd til Moesgaard Museum får reduceret frekvens fra Kridthøj via Skåde til Moesgaard
- Linie 19/syd til Mårslet nedlægges og erstattes af anden buskørsel med anden linieføring gennem Højbjerg
- Linie 20/nord til Åkrogen nedlægges og erstattes delvist af anden buskørsel
- Ny A-linie etableres fra Park Allé via Trøjborg til henholdsvis Vejlbj Nord og Skejbyparken
- Ny lokallinie med begrænset frekvens etableres. Lokallinien vil dække en række lokale transportbehov i Aarhus, herunder på Langenæs, i Gl. Åby/Åbyhøj, Gellerup og Hasle
- Herudover vil der blive kørt med lavere frekvens på linierne 11, 13, 100 og 200

Sydtrafik sætter flere busser ind til lufthavn

Fra 13. december øger Sydtrafik antallet af busafgange mellem Billund Lufthavn og Kolding.

De nye afgange vil først og fremmest være tidligt om morgenen og sidst på dagen

De flere afgange betyder, at første afgang fra Kolding bliver klokken 04.00, således at man kan nå de første flyafgange fra lufthavnen. Ankommer man sent til Billund, vil sidste busafgang mod Kolding på hverdage være klokken 24.00.

DSB leverer et resultat på 397 millioner kroner efter årets første ni måneder

Resultatet for årets 9 første måneder er 259 millioner kroner mindre end i samme periode sidste år. Korrigeret for poster af engangskaraktter - væsentligst indtægter i 2014 og omkostninger i 2015 - er resultat før skat forbedret med 41 millioner kroner

DSB har som ventet haft færre passagerer i trafikken over Storebælt i forbindelse med de store sporarbejder på Vestfyn, men dette tab mere end opvejes af flere passagerer i særligt den sjællandske regionaltrafik og på S-banen. Med de kortere rejser har DSB dog færre passagerindtægter end i samme periode sidste år.

Det er samlet set forventningen, at årets resultat vil udgøre i størrelsesordenen 600 - 700 millioner kroner før skat og poster af engangskaraktter.

DSB har i løbet af årets første ni måneder nedbragt den rentebærende gæld med 1.712 millioner kroner, så den udgjorde 7.602 millioner kroner opgjort pr. 30. september 2015 mod 9.314 millioner kroner ved udgangen af 2014 og 9.553 millioner kroner opgjort pr. 30. september 2014

Kundetilfredsheden er steget til 7,6, og antal kunder er steget med 2 procent trods store sporarbejder. DSB noterer fortsat god operatørrettidighed - men kunderettidigheden i Fjern- & Regionaltog samt Øresund er faldet sammenlignet med tilsvarende periode i 2014.

DSB har i årets tredje kvartal indgået en tillægskontrakt, der reducerer kontraktbetaling fra Staten med 300 millioner kroner årligt fra 2016.

- Tillægsaftalen til kontrakten betyder, at DSB får ro og klarhed om virksomhedens rammevilkår, siger DSB's bestyrelsesformand Peter Schütze.

Enhedslisten:

DSB-kontrakten forhindrer udbud af togkørslen indtil 2024

Arriva ærgrer sig. DF, LA og K ærgrer sig. Og de beskylder endda Venstre for løftebrud, når transportminister Hans Chr.Schmidt ikke vil love at sende DSB-strækninger i udbud før efter 2021. - Men det er helt i overensstemmelse med den kontrakt, som vi indgik med den daværende SR-Regering og SF her i foråret, siger Enhedslistens transportordfører Henning Hyllested

- Kontrakten bygger nemlig på den forudsætning, at der ikke i kontraktperioden udbydes nogle af DSB's togstrækninger. Det sker blandt andet fordi, de kommende ti år bliver ret turbulente på jernbanestrækningerne som følge af elektrificering, nye spor, udretning af andre og hastighedsopgradering, nyt signalsystem med mere, siger Henning Hyllested.

Han peger på, at der skal gennemføres grundige analyser af DSB's fremtidige organisering og af en masterplan for eventuelt kommende udbud. Det sidste navnlig fordi EU presser på for at medlemslandene skal udbyde deres togdrift. Arbejdet med analyserne skulle ifølge Henning Hyllested allerede være i gang og være gennemført i 2016.

- Det var magtpåliggende for Enhedslisten i forhandlingerne om den nye DSB-kontrakt at forhindre yderligere udbud af DSB's togstrækninger. Udbud er ikke vejen frem, hvis man vil sikre en sammenhængende togdrift med ensartede priser og rabatter over hele landet. At ændre på vilkårene i den nuværende DSB-kontrakt vil gøre det umuligt for DSB som virksomhed at drive en sammenhængende og fornuftig forretning. Mon ikke det er det, transportministeren har indset, selvom han og Venstre af ideologiske grunde helst så en privatisering af hele den danske jernbane, siger Henning Hyllested.

Trafikselskab sørger for den spritfrie kørsel

Fra fredag 20. november og frem til nytår kører Midttrafik med julenatbusser på udvalgte strækninger i blandt andet Aarhus, Silkeborg, Randers, Herning og Viborg

Natbusserne kører natten efter fredag og lørdag i alle weekender op til jul og nytårsaften. Natbusser omkring Horsens starter 27. november og kører i alle weekender op til jul.

Dobbelttakst med natbusser

Det koster dobbelttakst at køre med natbus. Derfor skal klippekortet stemples to gange, eller der skal tilkøbes en ekstrabillet, hvis man rejser på et periodekort. Ungdomskortkunder skal tilkøbe ekstra billet, men kan nøjes med en børnebillet. Rejsekortkunder betaler et natbustillæg på 20 kroner.

Bor man i Holstebro kan man køre gratis om natten i bybusserne
Bor man i Randers kan man køre til normaltakst i bybusserne

På Midttrafiks web-side kan man se, hvor og hvornår natbusserne kører - klik [her](#):



Busvognmand Chanette Mulvad:

Vi forsøger at skabe gode rammer

En del af Midttrafiks arbejde med at fastholde og forbedre servicen over for de mange tusinde mennesker, der hver dag benytter en af selskabets blå busser, er at finde det bedste busselskab. I år var det Malling Turistbusser, der kørte med første pladsen i konkurrencen om at være Midttrafiks bedste busselskab kåret af kunderne. På tredjepladsen kom Holstebro Turistbusser, som sidste år og i år har kunnet smykke sig med at have chauffører blandt passagerens favoritter

Chanette Mulvad er fjerde generation i busvognmandsforretningen i Holstebro. Den blev grundlagt af hendes oldefar og oldemor med en stor og en lille bil, videreført af farfaren og farmoren med rutebiler og turistbusser - og overtaget af Chanettes far i 1984. Han udvidede virksomheden med flere turistbusser i både et og to plan og et rejsebureau.

Det var også ham, der så skriften på væggen og lagde ruten om til de lokale og regionale veje, da der blev for mange om buddet med at køre turistikørsel.

Chanette Mulvad fortæller, at hun har en uddannelse som revisorassistent og har arbejdet i et revisionsfirma i 12 år. Derefter fik hun job som bogholder først i et firma og så i et andet.

Kollektiv trafik

På et tidspunkt fik hun nok af nærmest endeløse rækker og kolonner af tal og fandt ud af, at hun ville prøve kræfter med noget nyt - men også kendt - busdrift.

- Jeg ville gerne forsøge at drive forretningen videre, siger Chanette Mulvad og fortsætter:

- Jeg var 35 år, da jeg tog kørekort til bus og bestod en fredag og startede hos min far om mandagen efter.

Hun forklarer, at hun havde spurgt sin far, om det var i orden. Det var det, og hun arbejdede som fuldtids buschauffør i næsten et år, før hun begyndte at blive involveret i den daglige drift af virksomheden på Måbjerg Skolevej.

- Siden jeg startede, har jeg været under sagkyndig oplæring siger hun med et smil og forklarer, at der ligger et stort arbejde gemt bag den rolige atmosfære, der møder én, når man kigger ind på kontoret, hvor firmaets dagligdag bliver lagt tilrette - blandt andet med at fordele opgaverne til firmaets 36-38 chauffører.

Derudover er der opgaver med at tage sig af vedligeholdelsen af busserne, driften af dem, indkøb, nye regler for virksomheder, kontakterne til Midttrafik og efteruddannelse af medarbejderne.

Det sidste er væsentligt på flere områder - specielt når det gælder om service over for kunderne - og målet om at være blandt passagerernes favoritter



Chaufførerne kommer på kursus

Spørgsmålet er, hvordan man både kan have chauffører, der topper som favoritter og også være blandt passagerernes foretrukne busselskab.

Chanette Mulvads bud lyder, at det er hendes opgave at skabe de overordnede rammer for, at chaufførerne hos Holstebro Turistbusser kan passe deres arbejde og udføre det så godt, at passagererne kvitterer med roser som:

Fordi hun er min ynglings chauffør og fordi hun er rigtig rar og dejlig at køre med.

eller:

Han er altid i godt humør, behandler sine passagerer godt, og vi føler os meget velkomne på hans rute!

- Det er blandt andet vigtigt at sørge for, at chaufførerne indgår i et godt team, siger hun og tilføjer, at overskuelige systemer også bidrager til gode arbejdsforhold, der kan få smilene frem hos chaufførerne.

Et andet forhold er, at Chanette Mulvad forsøger at finde lokale chauffører til at køre lokale ruter - eksempelvis at det er mandskab fra Lemvig-området, der kører selskabets busser på de lokale ruter i Lemvig - og fold fra Holstebro, der kører i Holstebro.

Kollektiv trafik

- Det er vigtigt, at chaufførerne kender lokal-området, og at de kan have et fællesskab med kollegerne, siger hun og fortsætter:

- Og så bruger vi Midttrafiks Fligh High-kurser meget, siger Chanette Mulvad, der har mange roser til lige præcis det kursus efter selv at have været blandt deltagerne.

Hun bliver her afbrudt af Alice Bech-Larsen, der uforbeholdent siger:

- Fligh High er det bedste kursus, jeg nogen sinde har været med på.

Midttrafiks Fligh High-kurser sætter fokus på chaufførernes hverdag og på, hvordan de kan takle de daglige udfordringer, der uværgeligt opstår, når man han med mennesker at gøre.

- Chaufførerne får en rigtig god værktøjskasse gennem kurserne, der er lagt tilrette, så alle kan være med og få noget med hjem, mener busvognmand Chanette Mulvad.

Chaufførerne kommer blandt andet ud for situationer, hvor mange vil komme op i det røde felt, men hvor chaufførerne træner i at holde sig i det grønne for på den måde at takle en aktuel situation.

Her kommer Alice Beck-Larsen atter ind med en kommentar:

- Vi skal også fungere som pædagoger og psykologer nogle gange.

En udfordring at få chauffører

Midttrafiks fokus på kundeservice betyder også, at der kommer fokus på jobbet som chauffør. Set i lyset af, at gennemsnitsalderen for buschauffører stiger, er der et stigende behov for at rekruttere nye til erhvervet.

- Vi får desværre ikke mange ansøgninger, når vi slår stillinger op, siger Chanette Mulvad, som konstaterer, at det i manges øjne ikke er fedt at være buschauffør, selvom både Alice Bech-Larsen og Bjarne Madsen er af den stik modsatte opfattelse.

- Vi har en udfordring her, siger busvognmanden, der hidtil har kunnet få chauffører nok - og holde på chaufførerne, når først de har fået fat i rattet.

- Der er heldigvis en vis stabilitet her i Vestjylland, siger hun med et forsigtigt smil.

Flere typer kørsel

Holstebro Turistbussers kørsel er fordelt på flere områder. Der er de regionale A-ruter og de lokale B-ruter i Holstebro og Herning Kommuner for Midttrafik. Dertil kommer specialkørsel for Holstebro Kommune. Her er Chanette Mulvad



Kollektiv trafik

selv tidligt oppe for at køre en af de første morgenture med børn til en af kommunens skoler med specialklasser. De forskellige typer kørsel betyder også, at der er en del deltidskørsel.

I den forbindelse har Holstebro Turistbusser kunnet tilbyde job til to flexjobbere i 40'erne, der har været gennem et forløb, der har nedsat deres arbejdsevne.

- Vi mener, at vi har et ansvar her, siger Chanette Mulvad og forklarer, at der er tale om meget stabil arbejdskraft.

- Det er en positiv oplevelse at kunne hjælpe nogle mennesker tilbage, så de får fast tilknytning til en arbejdsplads, siger hun.

Vi vil gerne genvinde ruterne

Chanette Mulvad er fjerde generation i Holstebro Turistbusser, der i dag kører regional- og lokaltrafik i Vestjylland. - Det er en udfordring, for vi vil jo gerne genvinde de ruter, vi kører - og vinde de nye ruter, vi byder på, siger hun

Busvirksomheden har efterhånden fået fordelt kontrakterne med Midttrafik, så de ikke alle udløber på samme tid - og dermed er enten knald eller fald for virksomhedens aktiviteter. - Som noget nyt på det område, vil Midttrafik indføre tidsubegrænsede kontrakter med en minimumsløbetid på seks år, siger Chanette Mulvad og fortsætter:

- Det er jo godt, for dem, der har kontrakterne og gør et godt job. Men for dem, der gerne vil ind og byde på kørslen, er det jo mindre godt.

Og så har Chanette Mulvad også et mål, når det gælder om at vinde. Det er at opnå så stor velvilje hos passagerne, at de peger på Holstebro Turistbusser som årets bedste busselskab hos Midttrafik.

Der kom en turistbus i stalden

I august kom der en turistbus ind i vognparken hos Holstebro Turistbusser, der i en årrække kun har kørt på regionale og lokale busruter i Vestjylland. Den nye og hvide bus vil Chanette Mulvad bruge til at øge serviceuddet over for skoler og institutioner i området.

- Vi skal ikke til at køre turister til hverken Paris eller Rom. Den er målrettet skolerne i området, siger Chanette Mulvad og forklarer, at idéen eksempelvis er at kunne tilbyde at køre skolebørn på udflugt midt på dagen.

Det er en slags kombibus, der skal kunne bruges til lidt af hvert i det vestjyske.





En passager sagde: Hun vil stoppe om to år - slip hende ej. Hun er vores chauffør. Alice Bech-Larsen er glad for sit job som buschauffør hos Holstebro Turistbusser. - Jeg elsker mit job, og det smitter af, siger Alice Bech-Larsen.

Alice er en af passagerernes favoritter

Midttrafik arbejder med at forbedre servicen over for de rejsende i trafikselskabets busser. En måde at sætte fokus på god service er at rose chaufførerne - og det bedste er, hvis det er de rejsende, der kommer med roserne. En af de chauffører, der har høstet mange roser er Alice Bech-Larsen, der er buschauffør hos Holstebro Turistbusser

Alice Bech-Larsen lægger ikke skjul på, at hun elsker sit job som buschauffør. Et job, som hun har kørt i gennem med i 21 år. Første sted, hvor hun var i flere år, var Lemvig-banen. Og det seneste sted er hos Holstebro Turistbusser, hvor hun har været siden 2007.

- Jeg fik jobbet her, fordi jeg blev ved med at ringe til dem, siger Alice Bech-Larsen og forklarer, at hun til at begynde med kørte bus i Ulfborg.

Alice Bech-Larsen har fået mange roser for sin indsats med at transportere passagerer sikkert frem til de stoppesteder, hvor de gerne vil af.

Kollektiv trafik

En af roserne fra passagerne lyder, at Alice altid er glad og smilende. Er der et problem, løser hun det eller ringer til nogen som der kan - i stedet for at sende dem ind på stationen.

- Ja, jeg kan altså ikke se ud lige som nogle af passagerne om morgenen, siger Alice Bech-Larsen, der betegner Holstebro Turistbusser, som en arbejdsplads, hvor man kan lide at være.

Møder mange mennesker i løbet af dagen

Alice Bech-Larsen mener, at det er let at passe sit job og hjælpe kunderne, når de overordnede rammer er i orden, som det er tilfældet hos Holstebro Turistbusser.

- Så kan man lettere passe sit arbejde. Og så gør det da ikke noget, at der kommer løn ind hver 14. dag, siger hun med et smil.

Noget af det, der gør Alice Bech-Larsen glad, er, at hun møder så mange forskellige mennesker hver dag.

- Man møder også bekendte fra gamle dage, og så får man sig en hyggelig snak. Og de unges liv følger man også med i, når de skal have en uddannelse. Men måske vender de tilbage til bussen en dag - måske endda som chauffør, siger hun med et smil.

Inden Alice Bech-Larsen satte sig bag rattet i en bus for første gang for omkring 21 år siden, havde hun være dagplejemor i 17 år.

I dag, hvor hun betegner sig selv som en del af kategorien 60+, er hun begyndt at tænke på at holde ind til ved det sidste stoppested som aktiv buschauffør. Efterløn og mere tid sammen med manden og hans fiskeri på fjorden lokker. Derudover er der også løbe- og cykelturene - og turene i campingvognen plus de mange mennesker, Alice Bech-Larsen stadig har kontakt med.

Udpluk af roser til Alice Bech-Larsen fra Holstebro Turistbusser

- Hun er smilende og giver altid glæde til hele bussen. Hun husker mange sjove ting og er dejlig at snakke med. Hun har et varmt hjerte. Derfor er hun min yndlingschauffør.
- En dygtig chauffør. Kører godt og gav god vejledning om rejsekort m.m. Smiler til alle med søde bemærkninger.
- Fordi hun er min ynglings chauffør og fordi hun er rigtig rar og dejlig at køre med.
- Alice er altid frisk med et dejligt humør, både om morgenen og om aftenen. Hun er også god til at forklare det nye system. Hun kører også godt, standser ikke med et ryk. Hun fortjener titlen for 2015.
- Altid smilende og positiv. Altid snakkesalig og hjælpsom. Hun kan få et hvert dårligt humør op, selv efter en lang skoledag.



Bjarne Madsen kan lide sit job som buschauffør og arbejder hver dag på at være den chauffør, som passagerne værdsætter. Han har ingen planer om at skifte bussen ud med en lastbil og dermed det vestjyske rutekort ud med et landkort.

Bjarne er også passagerernes favoritter

Damerne først. Det er almindelig høflighed. Bjarne Madsen på 56 år har kørt bus i godt fem år. Han høstede lige så mange roser, som kollegaen Alice Bech-Larsen, da Midttrafik i 2014 ville have passagererne til at kåre deres chauffør-favorit

- Jeg begyndte at tage buskørekort, fordi jeg ikke gad gå hjemme, siger Bjarne Madsen, der som 52-årig stod foran et karriereskift efter 15 år som lagerarbejder, en periode på slagteriet Tican og før det et job som inventarmontør.

- Jeg bestod og fik kørekortet om fredagen og begyndte at køre bus om mandagen hos Snedsted Turist, forklarer Bjarne Madsen, der i dag kører for Holstebro Turistbusser.

Spørgsmålet, der ligger lige for, er, om Bjarne Madsen kan leve op til de mange roser, passagerne gav ham for et års tid siden.

En af roserne lød, at Bjarne Madsen altid er i godt humør, behandler sine passagerer godt, og at passagerne føler sig meget velkomne på hans rute.

Kollektiv trafik

- Jeg arbejder på at leve op til det hver dag, siger han, da Magasinet Bus møder ham en formiddag i november, kort før han skal ud at køre i en af de blå busser.

Han forklarer, at for at være en god buschauffør, skal man kunne lide at have med mennesker at gøre, og så opføre sig ordentligt.

- Jeg har en gang prøvet at hidse mig op, siger han og forklarer, at det også har været den eneste gang, han har haft lyst til det.

En dag ved 14-tiden på havnen i Struer kom der fire berusede unge ind i bussen. De råbte og skreg og var til gene for de andre passagerer. Efter nogle stop var bussen ved at være fuld, men det fik ikke de fire unge til at dæmpe sig. Bjarne Madsen besluttede derfor at holde ind til siden, trække håndbremsen og gå ned til de fire unge - for at smide dem ud af bussen.

Ud, lød den korte besked til de fire unge, der totalt tabte målet, da de trods deres beruselse tabte mælet og blev meget stille og tavse.

- De kom ikke ud, men der blev ro, siger Bjarne Madsen, der kunne fortsætte kørslen.

Han husker også en dreng fra et sted i Thy, der var så beskidt efter skole, at han måtte sidde på trinnet. Bjarne Madsen tænker på, om det var drengens måde at få opmærksomhed på.

- Men han var en rar dreng, siger buschaufføren, der ind til videre ikke har ladet sig friste til at skifte levende, talende, småsludrende og sovende passagerer ud med mere håndfast gods, selvom lønnen ligger betydeligt over.

- Jeg har en kammerat, der vil have mig ud på landevejene i en lastbil. Men hvorfor skulle jeg det. Jeg vil ikke bo i en lastbil, siger Bjarne Madsen.

Han behøver heller ikke at arbejde mere end han gør som buschauffør, for at fylde tilværelsen ud.

Når han ikke betjener passagerne med smil, billetter, råd og en behagelig tur i bussen, underholder han sammen med de andre i Gårdsangerne fra Thisted dem, der gider og har lyst til at høre dem synge og spille på blandt andet harmonika, violin og sav.

Bjarne Madsen tilføjer, at også spiller badminton, har undervist i dans og spillet i et harmonikaorkester.

Udpluk af roser til Bjarne Madsen fra Holstebro Turistbusser

- Bjarne er altid i godt humør, behandler sine passagerer godt, og vi føler os meget velkomne på hans rute!
- Bjarne er den bedste chauffør, fordi han er så smilende og imødekommende
- Altid glad og rar.
- En flinke mand, der snakker med passagerer. Herligt med lidt kommunikation! Kører godt ikke mindst!!
- Han var så sød og tilbød reflekser, så jeg kan komme med bussen, når det bliver mørkt
- Smilende, siger goddag/godmorgen/hej/farvel og virker rar og venlig.
- Han er bare rigtig flink



Bilister kan bruge BroBizz på færgerne til de danske øer

I begyndelsen af november blev de danske øer lidt lettere tilgængelige for de rejsende. Et samarbejde mellem rederiet Færgen og BroBizz A/S betyder, at bilister med en BroBizz i bilen, automatisk kan betale billetten via bizzen, der især er kendt fra Storebæltsforbindelsen

BroBizzen kan med aftalen bruges til at afregne rejser til henholdsvis Bornholm, Samsø, Fanø, Langeland og Lolland.

- For danske rejsende er der tale om en god nyhed, fordi samarbejdet fjerner nogle af barriererne i forbindelse med danskernes rejseaktivitet. Det vil alt andet lige være en fordel at kunne gøre brug af det samme velfungerende betalingsmiddel, uanset om man rejser med færgen eller kører over en bro. Samtidig er det med den nye løsning kun nødvendigt at registrere sine kontaktdata og kreditkortoplysninger ét sted, hvilket også vil gøre det nemmere og mere overskueligt at rejse i Danmark, siger Lindy Kjøller, der er salgs- og marketingchef i rederiet Færgen.

BroBizz kan i forvejen benyttes som betalingsmiddel på en lang række færgesoverfarter, betalingsveje og broforbindelser i Skandinavien, ligesom løsningen omfatter lufthavnsparkeering i Kastrup og Billund samt gadeparkering i en række større europæiske byer.

Indlemmelsen af de danske øer via rederiet Færgen er seneste led i bestræbelserne på at udbrede brugen af BroBizz med det formål at gøre det lettere at være rejsende i Danmark og resten af Norden samt på længere sigt i flere lande i EU.

- Vi er glade for, at samarbejdet med Færgen nu går i luften til gavn for vores kunder, som hermed får endnu en mulighed for at benytte BroBizz. Aftalen betyder, at kunderne fremover kan anvende deres BroBizz på stort set alle færgeruter i Danmark, og derfor er samarbejdet vigtigt for os i målsætningen om hele tiden at udvikle selskabets tjenester til kundens fordel, siger adm. direktør i BroBizz A/S Helle Bech.

Kunder hos BroBizz A/S, der ønsker at anvende deres BroBizz som betalingsmiddel på Færgens ruter, skal indgå en lokalaftale med Færgen, hvorefter de får tilgang til den nye service. Ligeledes har Færgens faste kunder, der hidtil har benyttet en såkaldt Færgen Bizz, i stedet fået tilsendt en BroBizz, som altså nu kan benyttes på alle Færgens ruter. For Færgens kunder følger alle priser, rabatter og fordele med over i den nye ordning, ligesom overfartshistorikken bliver overført, således at den lavest mulige billetpris kan opnås.

Fakta om Færgen

Færgen sejler til henholdsvis Bornholm, Samsø, Fanø, Als, Fyn, Langeland og Lolland. Rederiets ruter giver øerne sammenhængskraft med resten af landet.

Færgen udgør flydende broer til og fra de danske øer, så øboere og turister nemt og bekvemt kan rejse til og fra øerne.

Færgen drives under det juridiske navn Danske Færger A/S. Rederiet er ejet af Clipper Group A/S og den danske stat, hver med 50 procent.

Fakta om BroBizz A/S

BroBizz A/S, der er et 100 procent ejet datterselskab af Sund & Bælt Holding A/S, blev stiftet i 2008 som et led i forberedelsen til den kommende europæiske bompengetjeneste, der medfører, at bilister fremover kun skal have ét betalingsmiddel i bilen for at køre på betalingsveje i EU.

Der findes i dag godt 780.000 BroBizz'er fordelt på knap 620.000 aftaler.



Data i store mængder er i fokus

TØF - TransportØkonomisk Forening - inviterer til Big Data Konference onsdag 2. december hos Deloitte i Weidekampsgade i København

Konferencen tager udgangspunkt i en datarevolution i transportsektoren, hvor der verden over bliver opsamlet mere og mere data. Og i fremtiden, der begynder i dag, vil mængderne blive ved med at stige, efterhånden som flere sociale data, geodata, transaktionsdata og data fra sensorer i huse, broer, biler, telefoner med mere registreres.

For transportorganisationer kan de nye data-drevne indsigter være med at skabe nye muligheder for at drive operationelle tjenester mere effektivt og gøre det muligt at reducere overbelastning og optimere netværkskapaciteten.

Data indgår derfor som den væsentligste ressource eller væsentligste forudsætning for størstedelen af transportsektorens produktion, styring og optimering.

TØF's Big Data Konference har til formål at se på potentialerne i data - hvad det er muligt at få ud af dem, og hvordan kan men udnytte dem på bedst mulig vis.

Programmet kan ses på TØF's web-side - klik her:

Tilmelding kan ske **her**:

Pris:

Medlemmer af TØF: 500 kr uden moms/625 kr med moms

Øvrige gæster: 750 kr uden moms/937,50 kr med moms

Tid og Sted:

Onsdag 2. december klokken 10 - 15.30

Deloitte, Weidekampsgade 6, 2300 København S



Program for TØF's Big Data Konference er indtil videre

Datarevolutionen i transportsektoren

Transportsektoren er hastigt på vej ind i en helt fundamental forandring, der er drevet af den eksponentielle teknologiske udvikling. Vi står lige foran et gennembrud i intelligente og opkoblede transportmidler samt sensorer i transportinfrastrukturen. Denne digitalisering vil skabe store mængder af data, der udnyttet rigtigt kan bruges til fx at styre en mere effektiv og miljøvenlig trafikafvikling til fordel for både borgere og erhvervsliv. Samtidig vil digitaliseringen skabe række nye forretningsmæssige trusler og muligheder, som gør det nødvendigt at gentænke forretningsmodeller. Hør hvilke forandringer transportsektoren står foran, og hvordan udviklingen nødvendiggør et fokus på digital og datadrevet innovation for alle sektorens aktører.

v/ Partner og Technology Leader Michael Borges, Deloitte

Rejsekortdata giver helt nye oplysninger om kundernes rejse

Brugt rigtigt kan de give helt nye oplysninger om kundernes rejsemønstre til brug for både planlægning og markedsføring.

v/ Lektor Kristian Hegner Reinau, Aalborg Universitet

EasyPark: Fremtidens parkering i storbyer

I 2050 vil 70 procent af verdens befolkning bo i storbyer. Dette vil sætte et pres på byernes infrastruktur, hvilket allerede nu kan observeres ved trængslen på de danske veje. Undersøgelser viser, at 30 procent af forureningen i byer stammer fra "parking search time". Easy park prøver at løse dette ved at eksperimentere med forskellige datakilder til at navigere billister hurtigere frem til en ledig parkeringsplads

v/ Head of Smart City and Distribution initiatives Morten Hother Sørensen, Global EasyPark Group

Big Data på tværs af organisationer, myndigheder og administrative skel

Københavns Kommune folder i disse år sit ITS-program ud, sidste nye konkrete skridt på vejen er trafik-tårnet, der åbnede i oktober 2015, hvor Københavns Kommune og Vejdirektoratet i fællesskab anvender data fra trafikken til at optimere kryds, flow, parkering, forebygge ulykker med meget mere. Bahar vil knytte nogle ord og eksempler på de forventede synergier nu og i fremtiden med udgangspunkt i Københavns Kommunes trafik, trængsel, vejarbejder og byudvikling.

ITS Projektleder Bahar Namaki Araghi, Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen - Byens Anvendelse

Internet of Things - mulighederne inden for Surface Transport

Internet of Things vil forbinde sensorer og enheder til at generere en radikal stigning i data. Det har TfL fået øjnene op for og har over den seneste tid lavet en analyse af indvirkningen og mulighederne i London.

v/ Director Warwick Goodall, Deloitte UK



VDL leverer 55 busser til sjællandsk busselskab

Torsdag 12. november fik busselskabet Umove A/S, der er et ungt og i øjeblikket hurtigt voksende busselskab, leveret 55 VDL Citeas LLE busser fra den hollandske busproducent. Der er tale om brændstoføkonomiske busser med lav egenvægt, der skal sættes i drift 1. december

40 af de nye busser skal køre på ruter i København, mens de resterende 15 skal køre på ruter i Helsingør

VDL Citeas LLE-busserne er lavgulvsbusser, der markerer sig ved lavt brændstofforbrug og dermed også lavt udslip af eksempelvis CO₂ i forhold til andre og specielt ældre busser.

VDL's konstruktion af bussernes lave gulv ved dørene gør det også lettere tilgængelige for kørestolsbrugere og rejssende med eksempelvis barnevogne at komme med busserne.

De 15 Citea-busser, der skal køre i Helsingør, er bygget med 1-2-0-dørs konfiguration med 38+3 sæders indretning og plads til 40 stående passagerer. De 40 Citea-busser der skal køre i København er bygget med 2-2-1-dørs konfiguration med 33+3 sæders indretning og plads til 40 stående passagerer.

Helsingør har omkring 46.000 indbyggere og bliver besøgt af over en millioner turister hvert år.

København, der betragtes som en af de mest bæredygtige byer i verden, stiller store krav til kvalitet og komfort, når det gælder busser, der skal køre i byen for Trafikselskabet Movia.

Busselskabet Umove købte i 2013 alle aktier i De Hvide Busser og Fjordbus/Holger Danske. I april i år overtog selskabet alle aktier i det jyske busselskab Thykjær A/S. Opkøbene betyder, at Umove i dag er Danmarks største private busselskab med en flåde af over 500 busser og over 1.000 medarbejdere. Umove A/S har Artha Kapitalforvaltning i ejerkredsen.

Besko åbner ny busafdeling

En af landets førende leverandører af reservedele og tilbehør til lastbiler, busser, påhængs- og sættevogne - Besko - starter 1. december en ny busafdeling. Afdelingen vil blive ledet af Leif Vittrup

Leif Vittrup kommer til Besko med mange års erfaring inden for reservedele til busser. Afdelingen er landsdækkende, idet salgssupportgruppen vil være placeret rundt i flere af de eksisterende Besko-afdelinger.

- Vi har forberedt os længe på at få det helt rigtige reservedelssortiment på plads til busser. Samtidig glæder vi os til at overføre den kendte Besko-service til kunder i bus segmentet, siger driftschef hos Besko, Kim B. Jepsen.

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

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Luksus turistbusser fra Scania

- Individuel indretning med fokus på høj komfort og kvalitet
- Kraftfuld og økonomisk Euro 6-motor som standard (450 hk / 2.350 Nm)
- AI indvendig belysning i LED
- Bi-Xenonlygter som standard, samt LED-signaturlygter både for og bag



Scania Van Hool Altano:

- Passagerkapacitet: op til 72 (+1)
- Standardplads til 1 stk. kørestol i underetage
- Stor bagagerumskapacitet (14,5 m³)
- Hylde i bagagerum for optimal udnyttelse
- Lav indgang foran i dobbelt bredde
- Mulighed for cykelholder integreret i bagagerum



Scania Van Hool Astromega:

- Passagerkapacitet: op til 81 (+1+1)
- Stor rækkevidde (700 liter brændstoftank)
- Multi Zone klimaanlæg for høj passagerkomfort
- Multi Color indvendig belysning
- Bred midterdør og udtagelig podest

Kontakt Scania for mere information om vores produktsortiment inden for turistbusser som foruden Scania Van Hool også dækker Scania OmniExpress og Scania Irizar (PB og i6) programmet – alle med Scanias velkendte chassis og drivline.

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



Energiselskab åbner truckanlæg i Kolding

Fornylig åbnede Uno-X et nyt truckanlæg på Merkurvej i Kolding som del af en landsdækkende udvidelse, der med selskabets ord skal gøre energiselskabets dieselnætnetværk til Danmarks bedste. Med det nye anlæg har Uno-X to anlæg i Kolding

- Vi er rigtig glade for at åbne endnu et anlæg i Kolding. At være bredt repræsenteret i hele Danmark har længe været vores ambition, og med nye anlæg i blandt andet Kolding er der altid en station i nærheden, hvor man kan tanke, når man som vognmand kører rundt i landet, siger Claus Gottlieb, der er direktør hos Uno-X Energi.

Hos Uno-X Energi har man valgt at holde tankstationer og truckanlæg adskilt, så chaufførerne får deres egne anlæg.

Nem hverdag for vognmænd og chauffører

Det nye dieselserviceanlæg i Kolding er et af flere nye truckanlæg, som Uno-X Energi har planlagt at åbne. Udvidelsen skal give vognmændene nem tilgang til brændstof, sikre gode tilkørselsforhold for lastbiler og styrke Uno-X's dieselnætnetværk.

- Vores fornemmeste opgave er at gøre hverdagen nemmere for vognmændene. Derfor skal vores stationer være nemt tilgængelige fra eksempelvis motorvejen, og det skal være enkelt at få fyldt diesel på sin vogn. Med flere truckanlæg i hele Danmark kan vi yde en endnu bedre service, siger Claus Gottlieb og fortsætter:

- Vi oplever en stigende efterspørgsel i disse år. En af årsagerne er vores store fokus på sikkerhed i transportbranchen, hvor dieseltysterier blandt andet er et kæmpe problem. Det har givet os flere nye kunder.

Vognmænd og chauffører kan eksempelvis benytte Uno-X Energis dieselservice-app til at det nærmeste truckanlæg.

Uno-X Group, ejes af Reitangruppen A/S, som desuden ejer de landsdækkende kæder, Rema 1000 og 7-eleven. Uno-X skønnes at have en bruttoomsætning på 10 milliarder kroner, samt en markedsandel af det danske oliemarked på 14 procent. Desuden ejer Uno-X 50 procent af selskaberne Skanol A/S og Samtank A/S.

Om Samtank A/S

- Samtank A/S er et lagerselskab for flydende produkter med speciale inden for olie- og benzinprodukter, men oplagrer også andre flydende produkter
- Samtank A/S sørger for losning/lastning af skibe, oplagrer i tanke og stiller udleveringsfaciliteter til rådighed for kunderne
- Samtank A/S har 9 tankanlæg i 5 byer fordelt over hele landet. Samtanks hovedkontor ligger i Århus
- Samtank A/S er ejet af Uno-X Energi A/S og OK a.m.b.a.
- Samtank A/S håndterer 40 procent af det danske benzinmarked og 30 procent af det totale olie marked.

Om Skanol

- Skanol er en af Nordens førende leverandører af komplette logistikløsninger inden for distribution af farligt gods på tankvogn
- Skanol er ejet af norske Uno-X-gruppen as og danske Thorkil Andersen Holding A/S, der også ejer transportkoncernen Frode Laursen A/S. Selskabet har hovedsæde i Aarhus og råder over 140 tankvogne og beskæftiger ca. 200 medarbejdere i Danmark, Sverige og Norge
-



Nyt fra VBI December 2015

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

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

Salg Jylland / Fyn

Leif Brændekilde +4540359308 lb@busimport.dk
Svend Pedersen +4540174791 sp@busimport.dk

Salg Sjælland

Henrik Knudsen +4540203680 hnk@busimport.dk
Dan Pedersen +4540356252 dbp@busimport.dk

Udvalg af nye MB Sprintere Euro 6



Mercedes sprinter 313 cdi 3500 kg M1. lift 8 + 1	fra kr. 375.000. -
Mercedes sprinter 316 cdi 3500 kg R2. lift 8 + 1	fra kr. 385.000. -
Mercedes sprinter 313 cdi 3880 kg R3 lift 11+1	fra kr. 395.000. -
Mercedes sprinter 516 cdi 5000 kg R3L lift 20+1	fra kr. 485.000. -
Mercedes sprinter 516 cdi 5300 kg R3L forlænget 23+1	fra kr. 469.000. -

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

Udvalg af brugte Mini Busser



4 stk. MB Sprinter 315 cdi R2 m1 / m2 lift årg. 06-08 pers. 5-11	fra kr. 55.000. -
5 stk. MB Sprinter 315 cdi R3 lift årg. 06-10 pers. 5-10	fra kr. 105.000. -
4 stk. MB Sprinter 511,515, 518 cdi R3L årg. 07 - 08 19 pers lift	fra kr. 175.000. -
3 stk. Iveco Daily årg. 07/09 fra km. 177.000 19+1 med lift	fra kr. 180.000. -

Udvalg af brugte turistbusser

Irisbus Arway årg. 2010 km 350.000 pladser.54+1 wc, klima, køkken. Kr. 695.000. -
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 258.000 pladser.54+1 lift klima, køkken Kr. 605.000. -

Irizar I6 årg. 2014 km. 150.000 pladser 56+1+1 wc, klima, køkken Ring for pris

MAN Lions Regio årg. 2010 km. 60.000 pl 55+1+1 wc, klima, køkken kr. 825.000. -

Bova Futura årg. 2012 km. 195.000 pl 51+1 / 4 kørestole wc, klima kr. 1.395.000. -

Setra 415 GT-HD, 2 aksel km. ca. 500.000 pl 48+1 wc klima 2 stk. Ring for pris
Setra 416 GT-HD, 2 aksel km. ca. 500.000 pl. 52 +1. wc klima, Ring for pris
Setra 411 HD årg. 2002 km. 710.000 pl. 37+1 wc, klima, køkken, Ring for pris



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

Udvalg af nye IVECO BUSSE

IVECO BUS Lande vejs busser af type. Crossway i 12 meter, 2 døres.
Motor: ny euro 6 tector 7, Gear: Voith automatisk, pladser 47/24

IVECO BUS Lande vejs busser af type. Crossway i 13 meter, 2 døres.
Motor ny euro 6 tector 7, Gear: Voith automatisk

IVECO BUS Lande vejs busser af type. Crossway i 13 meter, 2 døres.

Motor: ny euro 6 tector 7, Gear: Voith automatisk
Bygget som X bus. F. eks. pladser 49 fremadvendt samt 4 lux klapsæder

IVECO BUS Crossway LE Intercity 12 m Type HL2. Dør kombination 1 + 2
Motor: Iveco Tector 7 Euro 6, Gear: Voith automatisk2

IVECO BUS Crossway LE Intercity 13m Type HL3 Dør kombination. 1 + 2
Motor: Iveco Tector 7 Euro 6, Gear: Voith automatic

IVECO BUS Crossway LE 10,8m Type HL1 Dør kombination. 1 + 2
Motor: Iveco Tector 7 Euro 6, Gear: Voith Automatic



Tæt på 35.000 mennesker så på busser

Den internationale busudstilling - Busworld 2015 - der fandt sted i den belgiske by Kortrijk midt i oktober, blev besøgt af knap 35.000 mennesker

Næste gang, der er busudstilling i Kortrijk, er i 2017, hvor byens messecenter åbner dørene for det nyeste inden for busser i dagene fra 20. til 25. oktober.

Busbestanden er vokset i forhold til sidste år

Ved indkørslen til oktober var der registreret 8.868 busser i Danmark. Ved udkørslen af oktober var antallet svundet ind med 28 til 8.840

Set i forhold til udgangen af oktober sidste år, hvor busbestanden var på 8-708, er der tale om en fremgang på 132 busser.

I løbet af oktober blev der nyregistreret 31 busser, mens der blev genregistreret 51 - en tilgang på 82. Samtidigt blev der afmeldt 110 busser, så oktober endte med en busbestand på de nævnte 8.840.

BRUGTE BUSSE

RUTEBUSSE

Volvo B7R, Årgang 2005, km 637.000, 45 siddepladser, euro 3..... kr. 175.000
Volvo 7900 B5LH Hybrid 12m, Årg. 12/2010, km 205.000, 32/32 pladser, Euro 5.....kr. 1.395.000
VDL 12 m., Årgang 2006, km 730.000, 34/34 pladser, Euro 2.....kr. 150.000

TURISTBUSSE

Bova Magiq, Årgang 2007, km 822.000, 54+1+1, Euro 5.....kr. 595.000
MAN, Lions Coach, Årgang 2005, km. 650.000, Euro 3.....kr. 450.000
Irisbus Arway, Årgang 06/2010, km 259.000, 54+R+F, Euro 5.....kr. 755.000
Setra 417 GTHD, Årgang 2008, km 500.000, 52+1+1, Euro 5kr. 1.175.000

Nye turistbusser i produktion til hurtig levering

Volvo 9911R 13,8m 6x2 Euro6, 52+1+1
Volvo 9508R 12,3m 4x2, Euro6, 51+R+F
Volvo 9711R Carrus, 14m 6x2, Euro6, 52+1+1

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



Ring og hør nærmere:

Jan Bredo 20431394
John Greisen 24494849
Bruno Hansen 40516553

jan.bredo@volvo.com
john.greisen@consultant.volvo.com
bruno.damgaard.hansen@consultant.volvo.com

Danmark har fået en grøn køreplan for transportområdet

V-Regeringen har med en aflysning af en planlagt grøn køreplan for transportområdet skruet ned for grøn tænkning med hensyn til transportsektoren. Derfor har en række private aktører sat sig sammen og lavet deres egen grønne køreplan Grøn Roadmap 2030

Energifonden, der blev etableret i 2005 og støtter projekter, som kan bidrage til en mere bæredygtig fremtid, har offentliggjort en køreplan, der skal vise vejen mod en grønnere fremtid for vejtransporten.

I januar i år besluttede Energifonden at finansiere og sætte gang i en analyse, der skulle give et bud på, hvordan vejtransporten på en omkostningseffektiv måde kan bidrage med sin proportionelle andel af Danmarks forventede forpligtelser til at nedbringe CO₂-udledningen i 2030 - det forventes at være mindst 35 procent.

Den grønne køreplan for transportområdet - Grøn Roadmap 2013 - omfatter scenarier og virkemidler til omstilling af transportsektorens energiforbrug.

Rapporten og analyserne er udarbejdet af Ea Energianalyse i samarbejde med Dansk Energi's analyseafdeling, der har bidraget med faglig sparring.

En styregruppe med repræsentanter fra transporterhvervet er på baggrund af analyserne kommet frem til en række konklusioner og anbefalinger.

Vognmandsorganisationen DTL - Danske Vognmænd har siddet med, da organisationen mener, at det er vigtigt at fortsætte arbejdet mod en bæredygtig transportsektor.

Rapport:

Landtransporterhvervet kan nå målet om CO₂-reduktioner - hvis politikerne handler

En styregruppe med repræsentanter for aktører i transporterhvervet har afsluttet et projekt om, hvordan transporterhvervet kan omstilles sig til en fremtid uden fossile brændstoffer efter 2050. En rapport om projektet udarbejdet af Ea Energianalyse i samarbejde med Dansk Energis analyseafdeling viser, at landtransporterhvervet kan nedbringe udslippet af CO₂ med mellem 35 og 40 procent frem mod 2030. Rapporten viser også, at det er billigere at gå mod en 40 procents reduktion i CO₂-udledningen end at nøjes med en 35 procents reduktion i 2030

Danmark har et langsigtet mål om at være uafhængig af fossile brændstoffer i 2050. Det har konsekvenser for transporterhvervet, hvis energiforbrug i dag hovedsagelig er baseret på fossile brændstoffer. Parallelt med det mål, er samfundet helt afhængigt af en effektiv gods- og persontransport.

Dertil kommer, at en omstilling i transportsektoren til en mere grøn fremtid, ikke kan ske fra den ene dag til den anden. Det kan derfor være godt med milepæle, hvis man skal undgå en situation, hvor en udvikling hurtigt skal accelereres og dermed kan risikere at blive dyr.

Det er i det lys - og i lyset af V-Regeringens aflysning af en planlagt officiel grøn køreplan for transportområdet - at Energifonden præsenterer sin rapport - Grøn Roadmap 2030 - og kommer med en række bud på, hvordan vejtransport kan bidrage med sin proportionelle andel af Danmarks forventede reduktionsforpligtelse i 2030 på mindst 35 procent.

Rapporten om projektet, der blev sat i gang i januar i år, kommer frem til en række konklusioner og anbefalinger:

Konklusionerne er:

- Det er muligt at nedbringe udledningen af drivhusgasser fra vejtransport med 35 - 40 procent frem mod 2030 ved at satse på et miks af teknologier og drivmidler, der vurderes at være tilgængelige
- En reduktion på 35 - 40 procent realiseres imidlertid ikke uden aktiv politisk handling i EU og nationalt
- Den samfundsøkonomiske omkostning for at nå en reduktion på 35 procent er - selv med de nuværende lave oliepriser - lav set i forhold til den tidligere regerings virkemiddelkatalog fra 2013
- Det er samfundsøkonomisk billigere (målt i kr/ton) at gå videre til 40 procent CO2 reduktion end at opnå de første 35 procent
- Iblanding af biobrændstoffer er den billigste vej til mindre udledning af drivhusgasser i den første del af perioden, mens indfasning af flere elbiler/lavemissionsbiler forventes at være mest omkostningseffektivt, når man nærmer sig den sidste del af perioden frem mod 2030
- Analyserne peger på, at EU-regulering er helt central for at nå målene, og at det især er vigtigt at
- reguleringen af person- og varebilers effektivitet fortsætter efter 2021 og skærpes i perioden frem til 2030
- der også stilles effektivitetskrav til lastbiler og busser
- der stilles krav om, at alle nye benzinbiler senest i 2020 kan køre på E20 blandinger
- at der sættes mål for øget anvendelse af avancerede biobrændstoffer i perioden 2020 - 30
- På nationalt plan peger rapporten på at
- der må gøres en særlig indsats for at fremme biogas i tunge køretøjer
- det nuværende afgiftssystem for personbiler skal omlægges, hvis det skal kunne bidrage substantielt til, at brugerne vælger biler med lav CO2 udledning pr. km. Styregruppen har ikke taget stilling til de konkrete elementer i de afgiftsændringer, der foreslås i rapporten
- et eksternalitets-baseret afgiftssystem vil belaste tung transport uforholdsmæssigt hårdt

Det fremgår af rapporten, at analyserne har sandsynliggjort, at en væsentlig del af Danmarks reduktionsforpligtelser i den ikke-kvote omfattede sektor med fordel kan realiseres i transportsektoren.

Det kan ske ved at anvende et miks af omkostningseffektive teknologier og virkemidler.

Analysen peger på, at reduktionsomkostningerne i vejtransport er billigere end i den tidligere regerings virkemiddelkatalog, samt at en reduktion på 35 procent vil være omkostningsneutral ved en marginal CO2 pris på 1.000 kr/ton.



Grøn Roadmap 2030: CO2-krav kan give mere sikker brændstofforsyning

Vognmandsorganisationen Dansk Transport & Logistik, DTL, ser ikke kun fremtidige krav om lavere CO2-udslip fra transportsektoren som en udfordring. Kravene kan også bidrage til at fremtidssikre transportbranchen ved at gøre nye brændstoffer og teknologier tilgængelige og dermed mindske afhængigheden af diesel

Af Mikael Friis

DTL har deltaget aktivt i arbejdet med Grøn Roadmap 2030. Baggrunden har ikke kun været at tale vognmændenes sag for at sikre en afbalanceret rapport men også at skabe forudsætninger for en mere pålidelig energiforsyning til fremtidens transportsektor.

- Uanset hvad vi siger og mener, skal transportsektoren reducere CO2-udledningen. Af Grøn Roadmap 2030 fremgår, at målet om mindst 35 procent reduktion af CO2-udledningen kan ske uden voldsomme omkostninger og gener for hverken samfundet og transportsektoren, siger DTL's erhvervspolitiske chef Ove Holm til transportnyhederne.dk.

I dag er diesel det langt overvejende brændstof til transport af og gods og passagerer i den kollektive trafik. En gradvis indførelse af nye teknologier og drivmidler frem mod 2030 vil gøre transportbranchen mindre afhængig af dieselolie.

- Kommende EU-krav om brændstofeffektivitet vil give store CO₂-reduktioner, og det samme vil en større iblanding af biobrændstoffer i dieselolien. Det er desuden målet at nå op på ca. 15 % gaslastbiler til drift på biogas i 2030, så ca. 85 % af de nye tunge køretøjer i 2030 kan fortsat være med dieselmotorer, tilføjer Ove Holm.

Øget kapacitetsudnyttelse

Ove Holm fremhæver, at Grøn Roadmap 2030 ikke har beskæftiget sig med øget kapacitetsudnyttelse og større køretøjer for at reducere miljøbelastningen. Den vej mener DTL fortsat, at Danmark skal gå.

- Vi har rykket godt i Danmark med højere totalvægte især siden 2008, herunder med indførelse af modulvogntog med op til 60 ton vogntogsvægt. I Sverige og Finland køres forsøg med hhv. 74 og helt op til 104 tons vogntogsvægt, så heldigvis er der flere strenge at spille på for at nå i mål med en øget effektivisering og en lavere klimabelastning fra transportsektoren, siger Ove Holm.

Selv om Grøn Roadmap 2030 viser, at det ikke nødvendigvis bliver helt så dyrt, som tidligere vurderinger har peget på, så bliver det ikke gratis at få nedbragt CO₂-udledningen fra transportsektoren.

- Derfor er det vigtigt, at der tages bestik af transporterhvervets internationale konkurrenceevne, og det peger især på EU-initiativer. I et dansk perspektiv vil fortsat tilskud til biogasproduktion og afgiftslettelser på f.eks. biogas og tilskud til gaslastbiler være et vigtigt bidrag, fastslår Ove Holm.

DTL's erhvervspolitiske chef Ove Holm og formanden for Energifonden Anne Grete Holmsgaard er enige om, at transportsektoren kan nå målet om 35-40 procent nedbringelse af CO₂-udledningen inden 2030.



Styregruppen bag grøn køreplan anbefaler:

Danmark bør i EU arbejde aktivt for at:

- der stilles skærpede effektivitetskrav til person- og varebiler efter 2021, hvor den nuværende ordning udløber
- der også stilles effektivitetskrav til lastbiler og busser som en ikke konkurrenceforvridende metode til reduktion af udledningen fra grænseoverskridende lastbil- og bustransport
- der stilles krav om øget iblanding af avancerede biobrændstoffer efter 2020
- der stilles krav om, at alle nye biler skal kunne køre E20 med virkning fra 2020.

Danmark bør gennem supplerende nationale politikker sikre, at vejtransport bidrager med sin proportionelle del af reduktionerne i ikke-kvote sektoren herunder at

- der gøres en særlig indsats for at fremme biogas i tunge køretøjer
- det nuværende afgiftssystem omlægges, så det kan bidrage substantielt til, at forbrugerne vælger biler med lav CO₂ udledning pr. km
- der udarbejdes en samlet strategi for, hvordan udledningen fra tung transport kan nedbringes – med hovedvægt på EU regulering



Tunge gas- og dieslbiler er blevet sammenlignet

Undersøgelse fra Trafik- og Byggestyrelsens viser umiddelbart en begrænset miljøeffekt ved at skifte fra diesel til naturgas i busser og renovationsbiler. Når det gælder udledningen af NOx'er er gasbiler væsentligt bedre, end dieslbiler. Og kører gasbilerne på biogas, bliver de helt eller delvist CO₂-neutrale

Trafik- og Byggestyrelsen har fået foretaget en sammenligning af forurening og støj fra busser og renovationsbiler, der kører på henholdsvis gas og diesel. Alle biler i testen lever op til de nyeste europæiske forureningskrav.

Den generelle konklusion er, at der ikke er større miljøfordele ved at anvende de undersøgte naturgasdrevne biler sammenlignet med dieseldrevne biler. Det gælder dog ikke udledningen af kvælstofilter. Her viste sammenligningen, at gasbilerne typisk udleder væsentlig færre kvælstofilter end dieslbilerne.

Når der køres på naturgas, er der i det store og hele ingen klimagevinst i forhold til diesel. Naturgas er alt andet lige et mere klimavenligt brændstof end diesel, men den fordel går stort set lige op med, at gasmotorer har en dårligere virkningsgrad og dermed et højere brændstofforbrug end diesel. Køres der i stedet på biogas, opnår gasbilerne en klimafordel i forhold til dieslbiler, da biogassen helt eller delvist kan regnes for CO₂-neutral.

I forhold til støj viste det sig ligeledes, at det ikke er så afgørende, om der er tale om et gas- eller dieslbiler.

Interesserede kan læse rapporten "Måleprogram for tunge CNG-køretøjer" [her](#):

Miljøborgmesteren i København: Miljøminister vil snyde københavnere for ren luft

Teknik- og miljøborgmester i Københavns Kommune, Morten Kabell fra Enhedslisten, nægter at flytte luftmålestation på HC Andersens Boulevard, så den kommer længere væk fra de forurenende biler. Dermed går han mod miljøminister Eva Kjer Hansens ønsker- Miljøministeren har fornyligt været ude med krav om skærpet kontrol med dieselbilers udstødning

Luftforureningen i København overstiger EU's grænseværdier for kvælstofdioxid, NOx. Derfor får 300.000 københavnere dagligt helbredet påvirket ud over grænserne, når de cykler gennem byen og indånder især dieselbilernes udstødning.

Problemet med kvælstofdioxid skyldes primært dieselbiler. I Danmark er andelen af persondieselbiler steget fra 5 procent i 1990'erne til 30 procent i dag. Samtidig har VW-koncernens filflerier med dieselbilers styresoftware afsløret omfattende snyd med udledningen af NOx fra koncernens dieselbiler. Alligevel har miljøminister Eva Kjer Hansen (V)

bedt København om at flytte luftmålestationen på H.C. Andersens Boulevard, så den kommer længere væk fra de forurenende biler.

Teknik- og Miljøudvalget i København skal 9. november behandle ønsket om at få flyttet luftmålestationen, da det kræver en ændring af vejarealerne. Men står det til teknik- og miljøborgmester Morten Kabell bliver det et nej, da ønsket ikke er hverken lovmæssigt eller miljømæssigt begrundet.

- Hvert år dør over 500 københavnere for tidligt af luftforurening, mens mange tusinder bliver syge. Det kan miljøministeren måske lukke øjnene for, men politikerne i København må insistere på, at regeringen gør noget

Det er ikke alle gader og veje i København, der lægger asfalt til lige mange biler. H.C Andersens Boulevard er en af de mest trafikerede og dermed også en af de mest belastede. Vesterbrogade er i dag betydeligt mindre trafikeret end tidligere og dermed ikke så belastet af forurening fra bilerne.



reelt for at løse problemet. Der er ingen københavnere, der bliver sundere af at flytte luftmålestationen længere væk fra trafikken, siger teknik og miljøborgmester Morten Kabell.

Miljøminister Eva Kjer Hansen oplyste i oktober i et notat til Folketinget, at den stigende luftforurening på H.C. Andersens Boulevard i høj grad skyldes, at dieselbiler udleder mere NOx end ventet. Tidligere har Miljøstyrelsen ellers hævdet, at den forhøjede koncentration af NOx ved målestationen skyldtes, at Københavns Kommune havde ændret på vognbanerne.

Miljøminister Eva Kjer Hansen har stillet krav om, at der fremover skal måles på dieselbilernes reelle udledning af NOx på vejene og ikke som nu i bilfabrikanternes laboratorier. Bag lukkede døre i EU har miljøministeren dog accepteret, at nye dieselbiler må udlede dobbelt så meget NOx de næste fem år.

- En minister må ikke afgive urigtige oplysninger til Folketinget. Jeg må rose miljøministeren for at erkende, at det er bilindustriens omfattende snyd, der er årsagen til den stigende luftforurening i København. Jeg deler også ministerens ønske om, at dieselbilernes forurening bliver målt på vejene. Men jeg stiller mig fuldstændig uforstående overfor, at ministeren på den baggrund stiller krav om, at København flytter luftmålestationen længere væk fra forureningen, og at ministeren accepterer, at københavnere mange år fremover skal blive syge på grund af bilindustriens snyd med udledning af NOx, siger Morten Kabell.

Morten Kabell insisterer på, at V-Regeringen lever op til sit ansvar og sikrer, at luftkvaliteten i København lever op til EU's grænseværdier. Det kan ske ved, at København får lov til at indføre skærpede "ren luft zoner" efter tysk model, så personbiler og varevogne på diesel bliver mødt af krav om partikelfiltre på samme måde, som tilfældet i dag er for lastbiler og busser. Herudover vil borgmesteren have V-Regeringen til at fastholde NOx-afgiften, så prisen på dieselbiler ikke falder. Endelig skal regeringen fastholdelse afgiftsfritagelsen på el- og brintbiler, mens kommunerne skal have en reel mulighed for at tilbyde rabat til de miljøvenlige biler.

EU's ministerråd tænder det grønne lys for realistiske test af bilmotorer

EU's ministerråd har vedtaget den første pakke af regler for test af bilmotorer under kørsel - Real Driving Emission (RDE)- I første omgang betyder det, at forurenende udslip fra lette køretøjer skal måles

Analyser har vist, at køretøjer, der er godkendt efter de gældende regler for udslip, forurener mere under kørsel, end de gør i de laboratorietest, der skal i gennem for at blive godkendt.

Derfor er der behov for nye procedurer for måling af udslip fra bilmotorer.

Den første pakke introducerer et koncept for RDE-målinger med et bærbart målesystem, der vil blive koblet til et køretøj, der skal testes. Koncept med udstyr vil blive indført fra 1. januar 2016.

I første omgang vil udstyret blive brugt til overvågningsforhold og vil derfor ikke endnu have indflydelse på godkendelsen af nye bilmodeller.



Administrerende direktør Ole Hvelplund, Nature Energy, tog sammen med Vejles borgmester Arne Sigtenbjerggaard det første spadestik til en ny gastankstation i Vejle.

Transportcenter får gastankstation

Når Vejle Kommune næste år indfører en ny ordning for affaldsindsamling, er det et krav, at affaldet hentes "grønt" som en del af kommunens klimaplan. Derfor vil kommunens skraldebiler fra april næste år køre på CO₂-neutral biogas. Den skal tankes på energiselskabet Nature Energys nye gastankstation ved transportcenteret ved Exxit 59. Det første spadestik på grunden blev taget onsdag 18. november

Energiselskabet Nature Energy, der er førende på produktion af dansk biogas, står bag landets største gastank i Fredericia. Den nye gastankstation i Vejle vil fra april næste år vil gøre det muligt for Vejle's skraldebiler at køre CO₂-neutralt. Administrerende direktør i Nature Energy, Ole Hvelplund, ser et stort potentiale i koblingen af transportområdet og den grønne biogas

- Transport på biogas har klare fordele for klimaet og er reelt den eneste mulighed for grøn omstilling af den tunge transport, der ikke kan køre på el. Gassen kan vi selv producere på affald, og infrastrukturen er allerede til stede i form af naturgasnettet. Det bliver faktisk ikke meget nemmere, og derfor tror jeg også, at vi meget snart vil se mange flere – både kommuner men også private vognmænd og billister – der vil følge det gode eksempel her fra Vejle, siger han.

Spaden blev stukket i jorden første gang onsdag 18. november på hjørnet af Sysselvej og Stiftsvej ved Exxit 59, som er kendt som et af Danmarks transportknudepunkter. Den centrale beliggenhed vil gøre den døgnåbne gastankstation let tilgængelig også for andre bilister og vognmænd med gasdrevne køretøjer.

Om Nature Energy

- Nature Energy leverer dagligt gas til privat- og erhvervs kunder i hele landet
- Nature Energy ønsker at bidrage aktivt til den grønne omstilling og at levere effektive og bæredygtige løsninger til hverdagen. Derfor opfører selskabet i disse år biogasanlæg i hele landet.
- Nature Energy driver i dag to gastankstationer, en i Odense ved selskabets hovedsæde, og en i Fredericia, hvor busser og renovationskøretøjer forsynes med gas

Nyheder fra Mekasign

- En verden af ny Teknik!

Mekasign Intelligent Trafik System (MITS) med ProSys'en



SIT Safe



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

Budskab fra transportindustrien: Sikker kørsel betaler sig

- Et stigende antal virksomheder arbejder med at øge trafiksikkerheden. Erfaringen viser, at det både er godt for medarbejderne og en god forretning for virksomhederne. Det siger branchedirektør i DI Transport Michael Svane i anledning af en trafiksikkerhedskonferencen, der fornylig blev afholdt i København.

- Vi møder i DI flere og flere virksomheder, som arbejder med trafiksikkerhed. Vi har heldigvis mange og gode eksempler på, at ledelse og ansatte sammen kan ændre adfærd og kultur i positiv retning, siger Michael Svane.

Virksomhederne har mange køretøjer ude i trafikken hver eneste dag året rundt. Derfor er fokus på trafiksikkerhed i virksomhederne et stort og nødvendigt bidrag til at sikre, at alle kan færdes trygt i trafikken.

Når man er på arbejde, er der meget, der kan trække opmærksomheden væk fra trafikken på vejen. Telefonen ringer, man skal finde frem til næste arbejdsopgave, og man er måske for sent på den. Det handler altså om at planlægge arbejdet, så man kan koncentrere sig om trafikken.

- Det er vigtigt at huske på, at der er god økonomi i at tænke trafiksikkert. Der opstår færre materielle skader, medarbejderne får færre sygedage, og der bliver brug mindre brændstof, siger Michael Svane og fortsætter:

- For mange erhvervsvirksomheder er køretøjet jo også en rullende reklame. God opførsel i trafikken er god reklame.

Politi-app har fået ny funktion

App'en Politi er blevet forbedret, så borgerne selv kan få adgang til registeret over stjålede køretøjer. I forvejen er det muligt for brugerne af app'en at kontrollere, om en cykel skulle være meldt stjålet

Nu er det blevet muligt at søge på både en bils nummerplade og stelnummer for at se, om den skulle være efterlyst af politiet.

App'en giver også mulighed for at finde nærmeste politistation, se lokale nyheder fra ens egen politikreds samt sende et tip til politiet. App'en er tilgængelig i AppStore og i Google Play-butikken, hvor den kan downloades gratis til ens smartphone.



Kære cyklister og fodgængere:

Det er mørkt

Her er et opråb til cyklister, motionister og andre fodgængere i den mørke tid på året: Tjek cyklens lygter og tag reflekser på. Det er jer, der går mest ud over, når det går galt. Men buschaufføren eller taxichaufføren får skylden.

Af Mikael Hansen, journalist for Magasinet Bus

Fotos: Rådet for Sikker Trafik

Nogle af de gode, gamle budskaber om trafiksikkerhed skal gentages igen og igen, og hvis det sker for tit, er der ingen, der hører efter længere, og så må man finde på noget nyt.

Denne gang kommer opråbet fra en buschauffør og kørselsleder i busbranchen. Steen Elkjær, kørselsleder ved Fladså Turist på Sydsjælland havde for nylig denne opdatering på sin Facebook-profil:

Trafiksikkerhed

Kære Motionister, Løbere, Cyklister og andet godtfolk. Nu ved jeg ikke om I har øjne i hovedet, men NU er det altså tid til at få lygter, refleksveste, mm. fundet frem. Det er fandeme ikke sjovt at møde hele 3 motionsløbere i/ved Ejby i SORT tøj på vejen ved 17 tiden, DET ER ALTSÅ MØRKT NU, og det er jer det går ud over hvis vi ikke kan se Jer. Er jeg sur, nej, jeg er RYSTET !!

Steen Elkjær uddyber over for Magasinet Bus:

- Jeg er ærlig talt overrasket over, at der stadig i 2015 kan være et problem med sikkerheden for de bløde trafikanter i den mørke tid. Du skal ikke bilde mig ind, at folk ikke ved, hvad der skal til, men alligevel ser vi hvert eneste år masser af usynlige motionister og cyklister uden lys på cyklen. Jeg har svært ved at fatte, hvordan det kan gå til. Og jeg vil da gerne påpege, at det sidder en skræk i livet på de fleste erhvervschauffører – og jeg kender bedst til buschaufførerne. Alle er bange for at komme til at køre mørke cyklister eller fodgængere ned. Og jeg skal hilse og sige, at hvis ulykken sker, har det store personlige omkostninger for chaufføren - også selv om chaufføren er helt uden skyld. De psykiske eftervirkninger er ofte langvarige og alvorlige.

Ekspertene

Magasinet Bus har spurgt Rådet for Sikker Trafik, om det virkelig kan passe, at folk ikke har styr på lygter og reflekser. Søren Ørsted Pedersen, pressechef i Rådet for Sikker Trafik, siger:

- Vi har et samarbejde med Trygfonden, hvor vi hvert år deler ca. 1 millioner refleksbrikker ud. Og det meste vintertøj til børn har i dag syet refleksbånd på. Tilbage er så de voksnes vintertøj, og det er jo som regel i mørke farver, så her er der nok en problem. Det er nogle år siden, Rådet for Sikker Trafik direkte har fokuseret på synlighed for bløde trafikanter, men det indgår i mange andre af vore aktiviteter, for eksempel cykeltjek for skolebørn, siger han.

Havarikommissionen for Vejtrafik har for nylig analyseret en række dødsulykker, som er sket i mørke. I analyserapporten er der også et særligt afsnit og fodgængerulykker i mørke. Kommissionen anbefaler bl.a. fornyede oplysningskampagner om betydningen af at være synlig som fodgænger. Bedre belysning ved bl.a. busstoppesteder hører også til anbefalingerne.

Bløde trafikanter i byen og på landet

Steen Elkjær giver her en opsang til cyklisterne:

- Det ville være dejligt, hvis cyklisterne generelt var bedre til at følge færdselsloven. Der er alt for mange cyklister, der hele tiden kører på kanten af færdselsreglerne, og det er en meget stor stressfaktor for chaufførerne. Og det er altså cyklisterne, det går ud over, hvis det går galt.

Magasinet Bus spørger Steen Elkjær, om det er lige galt over alt, eller om det især er et storbyfænomen.

- Det er nok værst i København, men jeg synes unoderne desværre breder sig til andre områder, svarer Steen Elkjær.

Bus- og taxivognmand Flemming Hansen, Brørup/Holsted/Vejen Taxa kan nikke genkendende til dette billede:



- Vi ser tendensen også i byer som Vejen og Ribe, hvor både fodgængere og cyklister opfører sig meget egoistisk. Et eksempel er fodgængere, som går på en cykelsti i en rundkørsel. Ofte går de over vejen uden at se sig for. De lægger alt ansvar over på chaufføren. Det er meget belastende. Rundkørslen skulle jo gavne trafiksikkerheden, men det kan godt virke helt modsat.

Brørup/Holsted/Vejen Taxa har både bus- og taxakørsel, og en stor del af kørslen er i landområder, hvor der ikke er gadelys.

- Jeg må anbefale, at man kun færdes til fods i de områder, hvor der er gadelys, siger Flemming Hansen og fortsætter:

- Det er fint nok med lygter og reflekser, men på en mørk landevej er det alligevel meget svært for chaufføren at se fodgængere og cyklister. Hvis fodgængere går på en mørk vej, bør de gå helt inde i rabatten og de skal være meget opmærksomme på bilerne. Udgangspunktet skal være, at chaufføren ikke kan se dem.

Flemming Hansen anbefaler sine chauffører at bruge det kraftige tågelys på de mørke veje, selv om det er på kanten af loven. Flemming Hansen så gerne en mere konsekvent udskrivning af bøder til bløde trafikanter, som overtræder færdselsloven og en bedre registrering af cykler, så der kan følges op på for eksempel cyklister, der kører uden lys.

Forebyggelse af højresvingsulykker

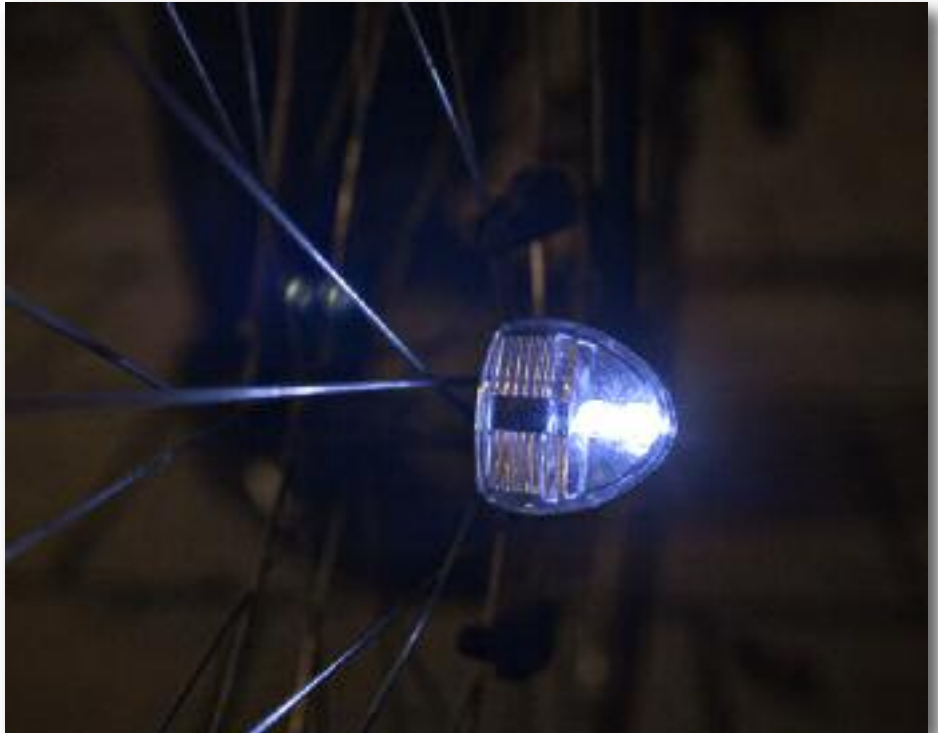
Karsten Kabel er kvalitetsmedarbejder hos De Blaa Omnibusser, som kører lokale busruter for Movia i Københavns nordlige omegn. En vigtig del af hans arbejde er at følge op på ulykker og skader.

- Vores store skræk er højresvingsulykker, og vi gør rigtig meget for at forebygge dem, fortæller Karsten Kabel og tilføjer:

- Man hører ikke så meget om busserne i forhold til højresvingsulykker, men risikoen er den samme som med lastbiler. Vi har et rigtig modbydeligt kryds i Lyngby, hvor cyklisterne kommer fra tunnelen med stor fart og ofte uden lys eller med dårligt lys. Mange cyklister kører over for rødt. Jeg forstår ikke, at de tør. Hvis der sker noget, går det mest ud over dem selv, men chaufføren får skylden. Det er én af mine vigtige opgaver at forklare chaufførerne, at de altid vil få skylden, hvis der sker noget. Det er en del af det såkaldte objektive ansvar – alene fordi bussen er "den stærkeste" i trafikken. Karsten Kabel fremhæver også elcyklerne, som en faktor, der har øget risikoen.

- De kører uhyggelig hurtigt somme tider, og det er ikke alle elcyklister, der har styr på deres køretøj, konstaterer Karsten Kabel.

- Og hvorfor er moderne og smart cykeltøj til voksne altid sort og uden reflekser? Vi ser jo også andre mærkelige fænomener, for eksempel Sofie på 8 år, som har fint forlys og baglys på cyklen og hun har også cykelhjem på, mens



moderen, der kører ved siden af mangler både lygter og cykelhjelm, siger Karsten Kabel.

Nordjyske refleksbrikker gavner trafiksikkerheden

Det er en anderledes positiv historie, der kan fortælles fra Keolis i Tylstrup, som kører et større antal lokalruter i nordjyske landområder for Nordjyllands Trafikselskab.

- Jeg vil gerne rose trafikselskabet for en stor indsats for at gavne trafiksikkerheden og passagerernes synlighed på de mørke veje, siger Bo Daugaard Kristensen, driftsleder i Keolis Tylstrup.

- Der bliver hver år delt hundredevis af refleksbrikker ud til skolebørn og andre passagerer. Desuden er der reflekser på bagsiden af periodekort og skolekort, og det er virkelig effektivt, så chaufføren kan se, om der står ventende passagerer ved stoppestederne ude på landet. Det er i den grad blevet en vane, at både børn og voksne - og chaufførerne - i god tid spørger efter NT's refleksbrikker, så vi og chaufførerne bliver holdt til ilden, siger Bo Daugaard Kristensen.

Han hører meget sjældent om problemer med mørke fodgængere eller cyklister på mørke landeveje eller biveje.

Sikkerheden for fodgængere om natten skal forbedres

Havarikommissionen anbefaler, at Rådet for Sikker Trafik mfl. gennemfører kommunikationsindsatser rettet mod fodgængere om at passe på sig selv og hinanden om natten, når man færdes til fods på landeveje, hvor der ofte ikke er fortov. Det er f.eks. vigtigt, at fodgængere er opmærksomme på at rykke helt ud i rabatten, når der kommer en bil. Fodgængerne skal fortsat opfordres til at bruge reflekser eller reflekterende materiale på tøjet for at blive set. Det anbefales at støtte udviklingen hen imod at gøre det ukompliceret og attraktivt for fodgængere at bære reflekser, f.eks. via øget brug af en form for reflekterende materiale i overtøj og lign. Indsatserne kan bl.a. understøttes gennem udlevering af refleksbrikker eller reflekterende klistermærker til eksempelvis værtshusgæster, som vil gå hjem til fods.

Desuden anbefales Trafik- og Byggestyrelsen at arbejde på udbredelse af avanceret nødbremsesystem med fodgængerdetektor i køretøjerne.

Vejmyndighederne opfordres til at sikre, at der er vejbelysning i kryds i bynære områder eller lignende steder på landevejene, hvor det kan forventes, at der jævnligt færdes fodgængere også i de mørke timer, f.eks. ved busstoppesteder.

(Fra rapporten "Trafikulykker om natten", Havarikommissionen for vejtrafik.)





MAN er på vejen med nye sikkerhedssystemer

Alle nye lastbiler og busser over otte ton og luftaffjederet bagaksel skal fra 1. november være udstyret med et nødbremsesystem. Nødbremsesystemer er opdelt i forskellige trin, og lovkravet går på et nødbremsesystem på trin 1. Der er også krav om, at alle lastbiler og busser over 3,5 ton skal være udstyret med et system - vognbaneassistent - der advarer chaufføren, hvis han er på vej ud i rabatten eller over i en anden vejbane

Den tyske producent af lastbiler og busser - MAN Truck & Bus introducerer nu en ny generation af sit nødbremsesystem - Emergency Brake Assist, EBA. Det nye nødbremseassistent-system, der har samarbejdende sensorer for radar og kamera, og et nyt ESS nødstopsignal - Emergency Stopping Signal, ESS - bliver sammen med LGS vognbaneassistent - Lane Guard System, LGS - med den nyeste kamerateknologi standard udstyr i de modeller, hvor det bliver et lovkrav i nyregistrerede køretøjer fra november. Det drejer sig om langt den største del af MAN's lastbiler, rute- og turistbusser fra MAN og NEOPLAN samt MAN chassis til turistbusser.

Sikkerhedssystemer kører frem

Allerede i 2014 var hver anden MAN TGX, der blev solgt i Tyskland, udstyret med en af sikkerhedspakkerne „Aktiv“ eller „Aktiv Plus“ samt med nødbremseassistenten EBA - med stigende tendens.

Heinz-Jürgen Löw, direktør for Sales & Marketing hos MAN Truck & Bus understreger, at tendens bekræfter MAN's arbejde for aktiv sikkerhed og MANs bestræbelser for at udbrede sikkerhedssystemerne hurtigst muligt.

Trafiksikkerhed

- Siden juli 2015 har den nye generation af nødbremsesystemet og vognbaneassistenten været standardmonteret i næsten alle modeller. Vores kunder får dermed et omfattende sikkerhedsudstyr og et tilsvarende højt niveau af aktiv sikkerhed. MANs nye, avancerede nødbremsesystem giver allerede nu en betydelig bedre bremsepræstation end det, der bliver lovkrav fra 2018, siger Heinz-Jürgen Löw.

Deadline for de første var 1. november

EU-bestemmelserne kræver, at nedenstående kategorier af køretøjer skal være udstyret med et nødbremsesystem af trin 1 fra november 2015:

- nyregistrerede lastbiler med to og tre aksler og tilladt totalvægt over 8 ton samt luftaffjedret bagaksel.
- to- og treakslede lastbiler over 3,5 ton skal være udstyret med vognbaneassistent.

Det EBA nødbremseassistent-system, som MAN har monteret siden juli i år, overgår de skærpede krav i trin 2, der træder i kraft fra november 2018. Dermed får kunderne i dag et fremtidssikkert og værdifuldt system.

Fusionerede sensorer: radar og kamera samarbejder

MAN's nye generation af EBA-bremsesystemet kombinerer informationer fra en radar-enhed i fronten og et kamera i forruden. I kraft af samspillet mellem sensorerne kan systemet bedre fortolke komplicerede trafiksituationer. Forankørende biler og stillestående forhindringer kan identificeres hurtigere og med større sikkerhed. Dermed får systemet mere tid og kan om nødvendigt indlede en nødopbremsning tidligere, således at hastigheden kan reduceres mere, og standselængden bliver nogle værdifulde meter kortere.

Stillestående genstande er langt vanskeligere at registrere sikkert end forankørende trafikanter. Systemet skal kunne skelne mellem relevante genstande - eksempelvis et havareret køretøj eller det bageste køretøj i en kø - og ikke-relevante genstande, såsom vejskilte, tunnelindkørsler eller broer. For at undgå, at lastbilen ved en fejl begynder en nødopbremsning, reagerer nødbremseassistenten først, når situationen med meget høj sandsynlighed er fortolket korrekt. Systemet foretager en mere intensiv analyse for med sikkerhed at afgøre, at der faktisk befinder sig en stillestående genstand i længere fremme i vognbanen.

Høj chaufføraccept takket være forskning i advarselsstrategi

MAN har stor ekspertise i forskning i betjeningsprincipper i lastbiler. Videnskabelige studier af chauffører i køresimulatorer på det Tekniske Universitet i München har leveret vigtige resultater til udvikling af EBA-systemets advarselsmåde og reaktionsevne - for eksempel med hensyn til chaufførens opmærksomhed og forstyrrelser af ham samt stress og adfærd i nødsituationer. Udformningen af nødbremsesystemet EBA følger princippet om, at "føreren skal altid kontrollere situationen". Filosofien sikrer en høj grad af accept blandt chaufførerne.

Samarbejdet mellem de to teknologier - radar og kamera - reducerer i høj grad risikoen for ukorrekte advarsler, da der benyttes to teknologier til registrering af genstande. Dermed sikrer MAN's nye system, at chaufføren ikke irriteres af for mange unødige advarsels signaler. Føreren kan omgå nødbremsesystemet, hvis han bedømmer, at situationen er til det, også hvis der afgives en advarsel, eller der allerede er indledt en nødopbremsning. Han kan træde på gaspedalen eller bremsen og benytte blinklyset ved skift af vognbane og dermed annullere advarslen og afslutte den automatiske opbremsning.

Når risikoen for en kollision ikke længere er til stede - eksempelvis hvis et langsomt køretøj skifter til nødsporet - afbryder EBA-systemet nødopbremsningen.

Nødbremsesignal ESS

Ved en kraftig opbremsning aktiveres nødbremsesignalet (Emergency Stop Signal, ESS). Det betyder, at ikke blot stoplygterne lyser, men havariblinket tændes også med en hurtigere blinkfrekvens - nødbremse-blink- således at de

bagvedkørende gøres opmærksom på nødsituationen. Forsøg har vist, at en sådan tidlig advarsel bidrager til at undgå harmonikasammenstød.

Det nye Lane Guard System - LGS

Den nye vognbaneassistent - Lane Guard System, LGS - benytter den nyeste kamerateknologi. Det sikrer større nøjagtighed ved registrering af vognbanen og et minimum af ukorrekte advarsler.

LGS er i funktion ved hastigheder over 60 km/t, hvor systemet overvåger bilens position i forhold til vognbanen og advarer chaufføren, hvis han utilsigtet krydser vognbanelinierne.

En række ekstra funktioner giver større komfort. Det nye system registrerer automatisk, når vognbaneforholdene ændres. Det er kun muligt at afgive pålidelige advarsler, når der er vognbanelinier i begge sider af vognbanen, og vognbanen har en given minimumsbredde.

Det nye LGS-system tager også hensyn til, at mange chauffører af hensyn til sikkerheden gerne kører yderst i vognbanen - i lande med højrekørsel altså tæt på højre kant - så systemet advarer senere i denne side af vognbanen. Systemet omstiller sig også automatisk mellem lande med højre- og venstrekørsel.

Interesserede kan nedenfor se en video, der beskriver den nye EBA-generation.

Altid på vagt: Sådan forløber en nødopbremsning

Når EBA-systemet registrerer en forhindring, og chaufføren ikke reagerer med vognbaneskift eller opbremsning, reagerer det i to trin med en vis tidsmæssig forskydning. Først advares chaufføren med en gennemtrængende advarselstone og en meddelelse i displayet. På dette tidspunkt sendes der allerede fyldetryk ud i bremseledningerne, så reaktionstiden forkortes. Samtidig tændes stoplygterne for at advare de bagvedkørende i god tid.

Desuden reducerer MAN's EBA-system motorens drejningsmoment allerede i advarselsfasen. Det er en yderligere, mærkbar advarsel til en muligvis uopmærksom chauffør. Hvis chaufføren stadig ikke reagerer, aktiveres bremserne automatisk i tillæg til advarslen - advarselsbremsning. Hvis risikoen for kollision fortsat er til stede, og chaufføren ikke reagerer, begynder EBA-systemet en nødopbremsning, som under ideelle forhold kan hindre en påkørsel, selv fra fuld tilladt hastighed på 80 km/t.



Politiet noterede over 10.000 bilister for at køre for stærkt

I ugen fra mandag 26. oktober til søndag 1. november gennemførte dansk politi en målrettet indsats mod de trafikanter, der kørte for stærkt i trafikken. Ved de samlede kontroller i ugen blev der konstateret lige under 10.500 hastighedsoverskridelser

Politiet noterede:

- Godt 5.400 overskridelser af den generelle hastighed i byerne
- Over 1.600 overskridelser af den generelle hastighed på landeveje og motorveje
- Knap 3.200 overskridelser af den skilte hastighed på vejene

Til trods for, at opgørelser fra Vejdirektoratets Hastighedsbarometer viser et fald i gennemsnitshastigheden på de danske veje de senere år, tager politiet antallet af hastighedsovertrædelser i sidste uges kontrol som et udtryk for, at hastighed stadig er et problem for trafiksikkerheden og derfor kræver politiets fortsatte opmærksomhed.

Politiet fremhæver, at risikoen for ulykker og ulykkernes alvorlighed øges, når der bliver kørt med for høj hastighed. I cirka halvdelen af alle dødsulykker med personbiler i 2013 kørte føreren over hastighedsgrænsen.



Et Daimler søgsk

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

Ministerier orienterer om afstemningen om vores retsforbehold på internettet

Torsdag 3. december er der folkeafstemning om det retsforbehold, som blev vedtaget i 1993. I forbindelse med afstemningen har Justitsministeriet og Udenrigsministeriet åbnet en web-side, hvor man kan finde mere information om, hvad et ja eller et nej til retsforbeholdet betyder

På web-siden 3december.dk finder man eksempelvis oplysninger om, hvad et ja betyder for en dansk virksomhed, der har penge til gode hos en tysk virksomhed, der går konkurs.

Man kan også finde oplysninger om, hvad et nej betyder med hensyn til politisamarbejde i Europa.

Et nej betyder, at Danmark ikke deltager i nye retsakter om politisamarbejde. Danmark kan desuden ikke deltage i udviklingen af de retsakter om politisamarbejde, som Danmark er en del af i dag, når de ændres og bliver overstatslige.

Web-siden 3december.dk findes **her**:



Politiet sigtede 17-årig for vold mod buschauffør

Sydsjællands- og Lolland-Falsters Politi blev fredag 6. november klokken 19.50 kaldt til banegården i Næstved, hvor en buschauffør havde anmeldt et tilfælde af vold. Chaufføren - en 61-årig kvinde fra Vemmelev - der kørte bussen fra Slagelse til Næstved, tog tre piger op ved Fuglebjerg. De tre piger var højrøstede og larmede op, og det kom til tumult, da chaufføren bad dem dæmpe sig eller forlade bussen

Chaufføren forklarede til politiet, at hun fik et slag i hovedet af en af pigerne, så hun faldt bagover. Politiet fandt frem til de tre piger på banegården i Næstved, og den ene af dem, en 17-årig pige fra Fuglebjerg, blev anholdt klokken 20.25 og sigtet for vold mod tjenestemand.

Hun blev taget med til politistationen i Næstved, hvor hun blev afhørt. Der var en repræsentant for de sociale myndigheder til stede under afhøringen. Den 17-årige blev efter afhøringen løsladt.

Chaufførvikarbureauer:

Bekendtgørelse vil sætte kravet til egenkapital ned

Trafik- og Byggestyrelsen har sendt et forslag om at ændre en bekendtgørelsen om gods- og buskørsel, når det gælder chaufførvikarer. Formålet med at ændre bekendtgørelserne er at lempe det økonomiske krav for at etablere en chaufførvikarvirksomhed

I dag kræver myndighederne, at en virksomhed skal have en egenkapital på 350.000 kroner for at få tilladelse til at etablere chaufførvikarvirksomhed. Den nye bekendtgørelse vil nedsætte kravet om egenkapital til 150.000 kroner. Herudover præciseres i godskørselsbekendtgørelsen, at kopi af registreringsattest kan benyttes som anmeldelsesbevis. Udkastene har høringsfrist mandag 23. november.

At kravet til egenkapitalen nedsættes til mindst 150.000 kroner vil betyde, at danske vejtransportvirksomheder ikke skal opfylde yderligere krav til egenkapital for at blive godkendt som chaufførvikarvirksomhed udover det eksisterende krav for vejtransporttilladelser.

Efter den nuværende lovgivning stilles der et krav til egenkapital på minimum 350.000 kroner for danske chaufførvikarvirksomheder for opnåelse af vejtransporttilladelser samt tilladelsen til at drive chaufførvikarvirksomhed.

Udenlandske transportvirksomheder vil ligeledes kun skulle dokumentere en egenkapital på mindst 150.000 kroner. På denne måde ligestilles kravet til egenkapital for danske og udenlandske chaufførvikarvirksomheder.

Yderligere præciseres det i godskørselsbekendtgørelsen, at en kopi af motorkøretøjets registreringsattest kan medbringes under kørslen, og benyttes som dokumentation for, at motorkøretøjet eller vogntoget er anmeldt til firmakørsel.

Bekendtgørelserne forventes at træde i kraft 1. januar 2016.

Pas-krav gælder også bus og lastbilchauffører

Stena Line oplyser, at alle skal vise gyldig legitimation i form af et ID-kort eller pas for at få lov til at komme med en af rederiets færger. Kravet gælder også danske chauffører i busser og lastbiler

Stena Line peger på, at gyldig id enten er et pas eller et ID-kort, der lever op til EU's standarder. Legitimationen vil blive kontrolleret ved udrejsen. Svensk politi vil kontrollere igen ved ankomsten til Sverige. Børn, der rejser i følgeskab med voksne er undtaget for kravet om at skulle fremvise gyldig legitimation.

Den svenske grænsekontrol begyndte torsdag 12. november og fortsætter ind til videre.



Dansk-tysk rapport anbefaler investeringer i jernbaner, broer og veje

Den dansk-tyske transportkommission har fremlagt en rapport, der understreger vigtigheden af et fortsat tæt samarbejde. Transportkommissionen anbefaler investeringer i veje og jernbaner fra Hamburg og nord på til knudepunkter flere steder i Jylland - eksempelvis Esbjerg og Hirtshals

Den dansk-tyske transportkommission har offentliggjort en samlet afrapportering af infrastrukturprojekter med dansk-tysk interesse omkring Jyllandskorridoren. Rapporten er resultatet af et tæt samarbejde i den dansk-tyske transportkommission. Målet med kommissionens arbejde har været at sætte fokus på infrastrukturprojekter med fælles dansk-tysk interesse.

- Det dansk-tyske samarbejde gennem en stærk infrastruktur er vigtigt for at udvikle og styrke begge vores samfund. Kommissionens rapport er et synligt bevis på nødvendigheden af, at vi også fremover arbejder sammen om at udvikle Jyllandskorridoren med en stærk infrastruktur, siger transport- og bygningsminister, Hans Christian Schmidt (V).

Den tyske transportminister i Slesvig-Holsten, Reinhard Meyer, siger, at der har været et godt samarbejde i den dansk-tyske transportkommission.

- Det skal vi bevare og udvikle også fremover. Med rapporten har vi et godt katalog over muligheder i forhold til den grænseoverskridende infrastruktur mellem Danmark og Tyskland, siger Reinhard Meyer.

Et eksempel på et sted, hvor der ifølge rapporten er behov for nyinvestering er jernbanebroen ved Rendsborg

Den engelske originaludgave af rapporten kan læses **her**:

Interesserede kan læse en dansk oversættelse af rapporten **her**:

Trafikprognose giver et realistisk bud på vejtrafikken på Femern Bælt-forbindelsen

Rådgivningsvirksomheden Cowi har gennemført en uafhængig kvalitetssikring af trafikprognosen, der ligger til grund for de finansielle beregninger af Femern Bælt-projektet. Transport- og Bygningsministeriet fremhæver, at konklusionen er, at prognosen giver et realistisk bud på vejtrafikken på forbindelsen

Trafikprognosen udgør et centralt element i det samlede beslutningsgrundlag for Femern Bælt-projektet. Derfor har Transport- og Bygningsministeriet ladet Cowi foretage en ekstern kvalitetssikring af trafikprognosen.

Kvalitetssikringen fokuserer på vejtrafikken, da indtægterne herfra udgør hovedparten af de kommende indtægter efter åbning af forbindelsen.

Cowi konkluderer blandt andet, at:

- Trafikprognosen giver et realistisk bud på vejtrafikken
- Forudsætningerne i prognosen er rimelige
- Prognosemodellerne er på niveau med professionel praksis for trafikprognoser

- Jeg er tilfreds med, at vi nu har fået gennemført en uafhængig kvalitetssikring af trafikprognosen. Cowi har gennemgået tallene, og resultatet bekræfter, at det trafikale grundlag for projektet holder, siger transport- og bygningsminister Hans Chr. Schmidt (V) og fortsætter:

- Cowi har fundet, at trafikprognosen er grundig og giver et realistisk bud på, hvor meget trafik der kommer i tunnelen. Det er en vigtig konklusion, og så kan vi fra politisk side koncentrere os om resten af projektet.

Interesserede kan hente Cowi's analyse via Transportministeriets web-side - klik **her**:



Dom åbner for behandling af 833 sager om flybilletter købt via nettet

Østre Landsret har i dag givet en forbruger medhold i, at rejsebureauet Goleif var forpligtet til at betale forbrugerens hjemrejseudgifter, da flyselskabet Cimber Sterling gik konkurs i 2012. Dommen har betydning for behandlingen af 833 lignende flysager i Forbrugerklagenævnet.

- Vi er glade for, at der nu er faldet dom i sagen. Hvis dommen står ved magt, kan vi gå i gang med at behandle de 833 flysager, der har været sat i bero. Det betyder, at forbrugerne er kommet tættere på en afklaring i deres sag, siger vicedirektør i Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Niels C. Beier, og fortsætter:

- Østre Landsret har givet forbrugeren medhold, men det er ikke ensbetydende med, at de andre flysager i Forbrugerklagenævnet falder ud på samme måde. Vi skal ind og lave en juridisk vurdering af det konkrete indhold i hver enkelt sag.

Hvis dommen får lov til at stå ved magt, kan Forbrugerklagenævnet genoptage behandlingen af 833 flysager, der har afventet Østre Landsrets dom.

Fælles for de 833 sager i Forbrugerklagenævnet er, at forbrugerne alle har købt deres flybilletter hos et rejsebureau via en portal på nettet. Og at rejsebureauet har afvist at være aftalepart, da der efterfølgende opstod problemer med flyrejsen.

Dommen i Østre Landsret vedrører en forbruger, der i 2012 købte flybilletter til Nice på internetportalen Goleif.dk. På hjemrejsen skulle forbrugeren flyve med Cimber Sterling, der imidlertid gik konkurs.

Goleif har nægtet at erstatte forbrugerens udgifter til hjemtransporten under henvisning til, at selskabet kun var formidler, mens at flyselskabet var forbrugerens aftalepart.

I januar 2014 gav Byretten i Roskilde Goleif medhold i sagen. Efterfølgende ankede Forbrugerombudsmanden på vegne af forbrugeren sagen til Østre Landsret.

Sagerne ved Forbrugerklagenævnet har derfor været sat i bero for at afvente dommen fra Østre Landsret. Forbrugerklagenævnet har i tilsvarende sager, ligesom Østre Landsret, anset rejsebureauet bag portalen for at være forbrugers aftalepart, når det ikke udtrykkeligt fremgår, at der kun er tale om formidling.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen afventer nu, om Goleif vil søge tilladelse til at anke sagen til Højesteret.

Fakta: Goleif-sagen:

Forbrugeren købte i 2012 flybilletter til Nice på internetportalen Goleif.dk

På hjemrejsen skulle han flyve med Cimber Sterling, som gik konkurs, inden forbrugeren skulle flyve hjem. Goleif har nægtet at erstatte forbrugerens hjemrejseudgifter under henvisning til, at Goleif kun var formidler, mens Cimber Sterling havde været forbrugers aftalepart.

Spørgsmålet har været, om det fremgik klart og tydeligt af Goleifs hjemmeside, at Goleif kun var formidler.

Sagen er principiel og har betydning for andre områder, hvor formidlerspørgsmålet også opstår - eksempelvis køb gennem dealsites, hotelophold med videre.



10 procent af de danske selskaber eksisterer på andres nåde og barmhjertighed

En analyse, som organisationen FSR - danske revisorer har gennemført i samarbejde med data- og analysevirksomheden Experian, viser, at over 23.000 danske selskaber - cirka 10 procent - eksisterer i en zombie-lignende tilstand, hvor de kun kan fortsætte på kreditorers nåde og uden mulighed for vækst

De godt 23.000 danske selskaber, der har fået betegnelsen zombie-selskab, er tabsgivende selskaber med lav kreditværdighed, der ikke har indtjening til at afdrage på renter og gæld og derfor er fastlåst i en situation uden håb om bedring.

FSR - danske revisorer har sammen med Experian analyseret et udtræk af 226.757 årsregnskaber fra Experians database.

Holdt kunstigt i live

- Analysen viser, at vi har en situation, hvor en relativ stor del af danske selskaber henslæber en tilværelse som levende-døde selskaber uden fremtidsudsigter. Det er selskaber, der ikke kan låne penge, og som ikke kan investere og innovere. De bliver holdt kunstigt i live, alt imens de mister kunder, medarbejdere og økonomien sander mere og mere til, siger Tom Vile Jensen, der er erhvervspolitisk direktør i FSR - danske revisorer.

Konsekvenser for samfundet

- Spørgsmålet er, om det er gavnligt for samfundet, siger administrerende direktør i Experian, Jens Hjortflod.

- I stedet for at holde liv i selskaber uden vækst og med lav produktivitet, var pengene måske bedre brugt på mere le-

vedygtige initiativer. Omvendt er der nok også en del af disse selskaber, som repræsenterer en reel værdi samt arbejdspladser og som med den rette hjælp og rådgivning kunne blive til sunde virksomheder, siger han videre.

Ifølge analysen skabte 53 procent af de danske selskaber sidste år et negativt resultat før renter og skat (EBIT), hvilket betyder, at de reelt ikke har haft en indtjening, der kan dække renter og afdrag på deres gæld. 12 procent af selskaberne har oven i en soliditetsgrad under 10 procent, hvilket kan oversættes til, at selskaberne har belånt mere end 90 procent af selskabets samlede værdier. Endelig har 10 procent af selskaberne både et negativt resultat før renter og skat, en soliditet under 10 procent og en meget lav kreditrating.

Konkursrisiko kan forudsiges

Jens Hjortflod peger på, at det er vigtigt for potentielle kreditorer og investorer at kunne identificere inaktive selskaber, før der tilbydes kredit eller investering.

- Vores opgave som kreditbureau er at sikre, at vurderingerne bliver så nøjagtige som muligt. Vi skal kunne anslå risikoen for betalingsvanskeligheder 6-12 måneder i forvejen, og bestræber os konstant på at udvikle nye features, der kan hjælpe vores kunder med at vurdere konsekvenser ved at handle med virksomheder med en lavere kreditrating, siger Jens Hjortflod, Experian.

- For det er jo ikke sådan, at en lav rating betyder, at der ikke skal være nogen handel - måske skal den bare ikke foregå med kredit.

På kreditors nåde

Ifølge Tom Vile Jensen er den meget lave rente formentlig en medvirkende årsag til zombie-fænomenet. Med lave renter kan nødlidende selskaber holde sig levende-døde længe, hvis kreditorerne samtidig undlader at stille krav om, at selskaberne skal betale af på gælden.

- En del af disse selskaber bliver uden tvivl holdt i live af deres kreditorer, der ikke ønsker at nedskrive deres tab. På lidt længere sigte er der dog en stor risiko for, at mange af disse selskaber bliver erklæret konkurs. Dermed stopper al aktivitet i selskaberne, og den værdi og de arbejdspladser, som selskaberne repræsenterer, forsvinder, siger Tom Vile Jensen.

Mange zombier inden for handel og transport

Analysen viser, at det typiske zombie-selskab er et yngre og mindre selskab med en samlet værdi på fire millioner kroner eller derunder. Tre ud af fire zombie-selskaber svarende til godt 17.000 selskaber er 10 år eller yngre.

Ser man på branche, finder man den største andel zombie-selskaber inden for branchen Handel og transport med videre. Knap 22 procent af alle zombie-selskaber er inden for handel- og transportbranchen, som også repræsenterer selskaber inden for hotel og restauration. Den næststørste gruppe af inaktive selskaber findes inden for gruppen af holdingselskaber, som udgør 17,3 procent af alle zombie-selskaber. Også branchegruppen Erhvervsservice har med 11,8 procent en relativ høj andel levende-døde selskaber.

Fakta om et zombie selskab

Betegnelsen har hentet inspiration fra fiktionens og filmens verden. I USA og UK er betegnelsen ofte blevet brugt om nødlidende selskaber, der er ude af stand til at afdrage på deres gæld.

Transportområdet er gået med ned

I løbet af oktober kørte 11 virksomheder på transportområdet i Skifteretten for at blive taget under konkursbehandling. Det var 9 færre end i oktober sidste år og dermed en nedgang på 45 procent. Total set er antallet af konkurser faldet med 34,9 procent fra 504 i oktober sidste år til 328 i oktober i år

Set over de seneste 12 måneder fra 1. november sidste år til udgange af oktober i år er 308 virksomheder på transportområdet kørt i skifteretten. I den forudgående 12 måneders periode fra 1. november 2013 år til udgange af oktober sidste år var tallet 329. Der er dermed tale om en tilbagegang på 6,4 procent.

Total set er antallet af konkurser faldet med 2,3 procent fra 4.199 i perioden fra 1. november 2013 til udgange af oktober sidste år til 4.101 i perioden fra 1. november sidste år til udgange af oktober i år.

Nye EU-regler betyder lavere roamingpriser

EU-Parlamentet og EU's ministerråd har vedtaget regler, der sænker roamingpriserne i EU. Der er samtidig vedtaget regler om netneutralitet, som sikrer, at forbrugerne også fremover har adgang til et frit og åbent internet

EU-Kommissionen fremsatte i efteråret 2013 et forslag om at skabe mere harmonisering på teleområdet på tværs af de nationale markeder i EU. Efter lange forhandlinger nåede EU's medlemsstater og EU-Parlamentet i sommer til enighed om en forordning, som giver lavere roamingpriser og fælles regler om netneutralitet. Med EU-Parlamentets endelige vedtagelse 27. oktober ligger det fast, at de nye regler træder i kraft med udgangen af april næste år.

Roaming

Med de nye regler om roaming skal forbrugerne fra 15. juni 2017 som udgangspunkt betale den samme pris for at bruge mobilen i de øvrige EU-lande, som de gør derhjemme.

Det forudsætter dog, at man forinden får nedsat de afregningspriser, som mobilselskaberne tager hos hinanden i forbindelse med roaming.

De nye regler betyder også, at ud over den pris, en kunde betaler for at bruge mobilen der-hjemme, må mobilselskaberne fra 30. april 2016 højst opkræve følgende roamingtillæg hos forbrugerne:

- a) 0,05 euro + moms (i alt 46 øre) pr. minut for udgående opkald
- b) 0,02 euro + moms (i alt 18 øre) pr. afsendt sms
- c) 0,05 euro + moms (i alt 46 øre) pr. MB data

Forbrugere med et "pakke-abonnement" vil inden for det inkluderede forbrug i pakken højst blive afregnet med roamingtillægget. Forbrug derudover vil højst blive afregnet med den pris, som mobilselskabet tager i hjemlandet, plus roamingtillægget.

Det vil senere i år blive besluttet, hvad prisen for at modtage et opkald i et andet EU-land (indgående opkald) højest må være. Det ventes, at prisen bliver betydeligt lavere end prisen for udgående opkald.

Interesserede kan læse mere om international mobiltelefoni og roaming [her](#).

Om netneutralitet

Ved netneutralitet forstås, at internetudbydere ikke må begrænse den frie adgang til at sende og modtage data. Det betyder, at data skal kunne bevæge sig frit på det åbne internet, uden at internetudbydere prioriterer trafikken.

De nye EU-regler om netneutralitet vil betyde:

- At internetudbydere skal behandle al trafik lige
- At forbrugerne sikres retten til frit at få adgang til indhold på nettet og til at bruge de tjenester og det udstyr, de ønsker
- At det fortsat vil være muligt for internetudbydere at styre trafikken i deres net for at forbedre kvaliteten af de tjenester, der leveres. Denne trafikstyring må dog kun ske på baggrund af tekniske hensyn til tjenestekvaliteten, og ikke af kommercielle hensyn
- At internetudbydere også fremover vil skulle efterkomme domstolsafgørelser om at blokere for ulovligt indhold på nettet - eksempelvis piratkopier

Energistyrelsen har ikke kendskab til, at der tidligere har været problemer med netneutraliteten i Danmark. De nye regler forventes således ikke at få den store praktiske betydning, men er med til at sikre, at internettet forbliver frit og åbent fremover.

Busvognmand i Frederikshavn er gået konkurs

[Skifteretten i Hjørring har taget en busvognmand i Frederikshavn under konkursbehandling. Vognmanden etablerede sig med sin virksomhed 28. november 1986 og drev den som en enkeltmandsvirksomhed](#)

Ifølge Statstidende drejer det sig om busvognmand Kamma Margrethe Schumacher, der drev virksomheden Frederikshavn Turist- og Liffusser v/Kamma Schumacher med adresse på Hjørringvej i Frederikshavn under CVR-nr. 10506174.

Kamma Margrethe Schumacher har selv adresse på Ingeborgvej i Frederikshavn.

Advokat Søren Bjerre Bach, Frederikshavnsvej i Hjørring, er udpeget som kurator.

Eventuel anmodning om valg af kurator og kreditorudvalg skal fremsættes skriftligt over for skifteretten senest tre uger efter denne bekendtgørelse.

Enhver, der har fordring eller andet krav mod skyldneren, opfordres til inden fire uger efter denne bekendtgørelse til boets kurator at anmelde sit krav opgjort pr. 9. november.



Trafikstyrer i Flextrafik:

Det er Anja, der tager telefonen

Jobbet som trafikstyrer i Midttrafik er en specialiseret hjælpefunktion, som skal få Flextrafik i Midtjylland til at glide så effektivt som muligt. På en måde minder Anja Andersens job som trafikstyrer hos Midttrafik om den type job i industrien, hvor medarbejderen skal passe store automatiske produktionsanlæg. Kun når der er noget galt, skal medarbejderen gribe ind.

Af Mikael Hansen, journalist for Magasinet Bus

Flextrafiks trafikmaskine kan godt ligne temmelig meget. Anja Andersens job handler også om at gribe ind, når noget går galt i den proces, hvor bestillinger på blandt andet sygetransport, handicapkørsel, lægekørsel bliver omsat til vognplaner og konkrete kørsler i planlægningssystemet Planet - det fælles IT-system for fem af de seks danske trafikelskaber. Men så række sammenligningen heller ikke længere. Den store forskel er, at det ikke er plastikkamme eller messingskruer, der er output. I Flextrafik handler det om befordring af levende mennesker. I mange tilfælde er det nogle af samfundets svage og udsatte borgere, der sidder i vognene.

- Det meste af tiden sidder jeg ved telefonen og modtager opkald fra chauffører, sygehuse eller kommuner, og her hjælper jeg med at løse opståede problemer, siger Anja Andersen og forklarer:

Specialkørsel

- Det kan være en chauffør, der ikke kan finde en bestemt adresse, det kan også være fejl i bestillingen, f.eks. hvis der kommer en almindelig personvogn ud til en kørestolsbruger. Her skulle der være sendt en liftvogn. I første omgang finder jeg den nærmeste ledige liftvogn og giver passageren en ny afhentningstid. Det næste er gå tilbage til den, der har bestilt turen, for at gøre opmærksom på fejlen og klargøre årsagen. En forgæves kørsel er jo spildte penge for den kommune eller det sygehus, som har bestilt turen, så det er vigtigt at undgå gentagelser.

- Nogle afvigelser kan være komplicerede at klare – især i patientbefordringen, hvor der kan være særlige hensyn, der skal tages, eller hvor forsinkelser kan have alvorlige konsekvenser for patienten. Der arbejder vi tæt sammen med sygehusenes fælles kørselskontor.

Princippet i Flextrafik er, at dem, der skal betale kørslen også selv kan bestille den til sig selv eller til brugeren. Midttrafik og de øvrige trafikselskaber underviser løbende bestillerne i at bruge Planet-systemets bestillingsmodul. Trafikstyreren Anja Andersen og hendes syv kolleger udgør en hotline-tjeneste for bestillerne, hvor de kan få besvaret spørgsmål og kan få hjælp, hvis IT-systemet driller.

Afhentningstider skal overholdes

I en del af arbejdstiden har Anja Andersen den opgave at overvåge, at dagens kørselsplaner overholdes. Det er den egentlige trafikstyring. Der kan nemt ske forsinkelser, som kræver ændringer i planerne.

- Det kan være trafikpropper, det kan være en bil, der punkterer, det kan være at en passager bliver dårlig i bilen, og der kan være 100 andre årsager, siger Anja Andersen og fortsætter:

- Det vigtige er, at vi kan overholde afhentningstiderne, det vil sige, vi skal være hos passageren tidligst 5 min før og seneste 20 minutter efter det tidspunkt, der er aftalt. Vi følger alle Flex-bilerne vis GPS, og bestillingssystemet har en alarmfunktion, som udløses når det ser ud til at knibe med at holde tiderne. Så går trafikstyreren ind og flytter kørslen over til en anden bil, for at sikre, at kunderne afhentes inden for det lovede tidsinterval.

- I de situationer er det vigtigt med en direkte, menneskelig indgriben. Det kan maskinen ikke klare. Vores mål er at klare situationen med så få ændringer som muligt. Det kan vi som trafikstyrere gøre, fordi vi har den faglige baggrund og erfaring med at bruge systemet.



Vognkontrol

Én dag om ugen kører Anja Andersen ud fra Midttrafiks kontor i Højbjerg i det sydlige Aarhus for at foretage vognkontroller. Hun skal tjekke, om Flextrafik-vognene er som de skal være, om der er de nødvendige hjælpemidler og udstyr i vognene, om de er rengjort ude og inde, om kravene til chaufføren er opfyldt.

- Desuden betyder det meget at have en direkte personlig kontakt med chaufførerne. Ude i marken bliver der tit afklaret noget, som der ikke nødvendigvis bliver spurgt om i telefonen, fortæller Anja Andersen.

Specialkørsel



- Det er både kontrol og vejledning. Jeg kører ud og kontrollerer, fordi Midttrafik vil sikre sig, at tingene faktisk foregår sådan, som vognmand og chauffør har lovet i kontrakten, men det foregår som regel på en meget fredelig måde.

Magasinet Bus: Og hvordan uddanner man sig til at være trafikstyrer? Kan man tage eksamen i det?

- Jeg er selv uddannet som akademi-merkonom i international transport og logistik, og jeg har arbejdet syv år i en speditjonsvirksomhed, før jeg kom til Midttrafik. Alle trafikstyrere i Midttrafik har en faglig logistik-uddannelse eller logistikerfaring, og det er helt sikkert en meget relevant baggrund at have som trafikstyrer, siger Anja Andersen.

Midttrafiks trafikstyrerfunktion er bemandede alle hverdage fra klokken 06-17, hvor langt hovedparten af kørslerne udføres. Om aftenen, om natten og i weekenden overtager FlexDanmarks callcenter i Aalborg trafikstyringen og hotline-funktionen.

Fakta om Flextrafik

Flextrafik er trafiksekskabernes koordinerede kørsel, hvor en lang række offentligt betalte kørsler er samlet i ét bestilling- og driftssystem. Kørselsordningerne er blandt andet individuel handicapkørsel (fritidskørsel), patientbefordring, lægekørsel, kørsel til genoptræning, nogle former for skolekørsel eller kørsel til aktivitetscentre.

Desuden er Flexkur, trafiksekskabernes åbne kørselstilbud til alle borgere, en del af Flextrafik.

Fem af de seks trafiksekskaber arbejder sammen om Flextrafikkonceptet gennem den fælles teknologiorganisation FlexDanmark, som servicere og udvikler bestillingssystemet. Kørslen er udbudt og udføres af taxasekskaber og busselskaber.

Flydende forbindelser

til så afgørende uoverensstemmelser i grundlaget, siger Søren Poulsgaard, der mener, at EU-Kommissionen behøvdigt har undladt at tage stilling til spørgsmålet om statsstøtte.

Scandlines er bekymret for, om private aktører presses ud af markedet, fordi Femern-forbindelse har 55 års statsstøtte i ryggen.

Scandlines ønsker en fast og tydelig ramme for statsstøtten, så der effektivt og tydeligt kan dæmmes op for eventuelt misbrug.

- Når forbindelsen først er bygget, og man dernæst finder ud af, at trafikmængden er meget lavere end antaget, og at konkurrenterne ikke bare forsvinder, så kan man med statsstøtte i baghånden vælge at dumpe priserne og klemme de private virksomheder ud af markedet. Det er en fordel, som statsstøtten giver ganske ensidigt, og det er konkurrence for skatteydernes penge, siger Søren Poulsgaard Jensen.

Han understreger behovet for et klart svar og en veldefineret begrænsning af støttens formål og udstrækning. Om ikke andet så en begrænsning, som svarer til den tilbagebetalingstid, som danske politikere bekymrer sig om, og som er langt mindre end 55 år, der af alle opfattes som en tidshorisont, der er ensbetydende med projektets sikre rentedød, hvorefter skatteyderne må betale regningen.

- Vi har rigeligt med juridiske og forretningsmæssige grunde til at bede EU-Domstolen om at vurdere sagen upartisk. Vi ønsker blot, at beslutningen annulleres, således at sagen kan gå retur til EU-Kommissionen med pålæg om, at den skal have en ordentlig juridisk behandling med formel procedure og et klart svar på statsstøttespørgsmålet, som reelt stiller konkurrerende virksomheder lige, siger Søren Poulsgaard Jensen.

Brotaksterne bliver reguleret op

Fra fredag 1. januar 2016 kommer det til at koste 240 kroner for en personbil at køre over Storebæltsbroen. Det er en stigning på 5 kroner. Samme stigning kommer ti at gælde for busser og lastbiler under 20 meter

Priserne for Storebælts rabatprodukter ændres tilsvarende, så en aftenbillet, som er en returbillet, fremover koster 290 kroner, lørdags-, søn- og helligdagsbilletter 385 kroner og en weekendbillet 420 kroner. Priserne for personbiler blev senest justeret i 2013.

For de 620.000 kunder med BroBizz er der stadig en besparelse på 5 procent at hente på hver tur over broen. Med en Storebælt Fritid-aftale og BroBizz vil prisen for en enkelt tur med personbil efter nytår være 228 kroner.

Priserne for de øvrige køretøjstyper, herunder lastbiler og busser, reguleres ud fra samme princip, hvilket giver en stigning på 5 kroner for en typisk lastbil eller bus mellem 10 og 20 meter.

Storebælts pris- og rabatstruktur er fastsat af Transport- og Bygningsministeriet. Priserne på broen skal følge den almindelige prisudvikling - blandt andet af hensyn til en fair konkurrence med tog- og færgeforbindelser, og den årlige justering er desuden en væsentlig forudsætning for, at A/S Storebælt kan betale lån og renter tilbage.

Da Storebæltsbroen åbnede i 1998, kostede en enkelt tur i personbil 210 kroner.

Scandlines appellerer EU-afgørelse om Femern-finansiering til EU-Domstolen

Rederiet Scandlines beder EU Domstolen om at annullere EU-Kommissionens godkendelse af finansieringsmodellen for Femernprojektet. Scandlines kalder EU-Kommissionens godkendelse for svagt funderet og mangelfuld

- Da EU-Kommissionen i juli overraskende pressede en godkendelse af Femernprojektets finansieringsmodel igennem, skete det uden at have åbnet en formel procedure og uden at inddrage eller advare dem, som har klaget over modellen - i alt fem private og offentlige virksomheder - herunder Scandlines, siger Søren Poulsgaard Jensen, der er administrerende direktør i Scandlines.

- Vi har ikke anden mulighed end at bede om, at EU-Domstolen annullerer beslutningen og således få EU-Kommissionen til at behandle sagen på ny og dermed få en ordentlig juridisk behandling og vurdering af sagen, siger han videre.

Scandlines' appel til EU-Domstolen bygger blandt andet på, at EU-Kommissionen har godkendt mindst 55 års statsstøtte, som er så lang tid, at det efter Scandlines mening handler om ubegrænset statsstøtte.

Den bygger også på, at EU-Kommissionen sammen med den danske stat ifølge Scandlines tilsyneladende selektivt har valgt forskellige fakta afhængig af formålet.

Scandlines mener, at det "...er påfaldende, at EU-Kommissionen på den ene side lægger antagelser om fortsat færgedrift til grund, når der skal tildeles en tilbagebetalingstid på 55 år, og på den anden side anvender prognoser uden færgedrift, når den samfundsmæssige værdi skal opgøres til at være høj nok til, at man kan indhente en godkendelse".

- Processen har været ganske absurd. EU Kommissionen og EU's konkurrencekommissær har enten sovet i timen eller valgt at sætte kikkerten for det blinde øje, da man hastede en så vigtig beslutning igennem uden at forholde sig



Ny jernbane kan booste udkanten

En netop udarbejdet analyse af Damvad Analytics for Business Lolland-Falster viser, at den planlagte opgradering af jernbanen mellem København og Lolland-Falster vil udvide arbejdsmarkedet markant for de borgere, der foretrækker at bo i et landområde og pendle til de større byer. Det vil være et væsentligt element i forhold til at bremse den igangværende fraflytning, og det vil forbedre lokale virksomheders mulighed for at rekruttere og fastholde arbejdskraft

- Vi har længe vidst, at etableringen af dobbeltspor og elektrificering af strækningen fra København til Lolland-Falster vil have en markant positiv effekt på bosætning og erhvervsvækst. Nu har vi fået en analyse, som understøtter med konkrete data, at de politiske beslutninger for infrastrukturen er en kæmpe håndsrækning til udkantsområderne, siger Christoffer Knuth, der er bestyrelsesformand for erhvervsfremmeorganisationen Business Lolland-Falster.

Femdobling af arbejdsmarkedet

Analysen viser blandt andet, at den nye jernbaneforbindelse vil næsten femdoble antallet af arbejdssteder, man kan nå med offentlig transport inden for en time fra Nykøbing Falster - fra 3.000 til 14.000.

På den baggrund fastslår analysen, at det må "forventes at antallet af personer, der finder beskæftigelse andre steder uden for Lolland-Falster vil stige betragteligt som følge af en ny jernbane".

Banedanmark er i fuld gang med modernisering af den østdanske jernbane med planlagt færdiggørelse af København-Ringsted i 2018 og Ringsted-Holeby (den såkaldte Ringsted-Femern bane) i 2021. Som et vigtigt element i sidstnævnte har Folketinget i foråret bevilget penge til byggeriet af en ny Storstrømsbro, som binder jernbanenettet mellem Sjælland og Falster sammen.

København på under en time

Denne opgradering af den østdanske infrastruktur vil bringe togrejsetiden mellem Nykøbing Falster og København ned under en time, hvor den nu er ca. halvanden time. Ifølge analysen kan det fordoble antallet af pendlere mellem Nykøbing Falster og København. Prognosen tager afsæt i pendler-data for Slagelse, som på flere områder er sammenlignelig med Nykøbing Falster, og hvor togrejsetiden til København er ca. 54 minutter.

- Når transporttiden til Hovedstaden kommer ned på det niveau, vil det være langt mere attraktivt at blive boende eller flytte til Lolland-Falster, selv om jobbet ligger i Københavnsområdet. Det vil samtidig gøre det langt nemmere for vores lokale virksomheder at tiltrække arbejdskraft fra det øvrige Sjælland og København, siger Mikkel Wesselhoff, der er administrerende direktør for Business Lolland-Falster.

Farlig udvikling kan accelerere

I den seneste tid er der opstået tvivl om, hvorvidt den planlagte etablering af dobbeltspor og elektrificering samt ny Storstrømsbro vil blive udskudt på grund af henholdsvis forsinkelserne i Femern Bælt projektet, og V-Regeringens vurdering af statens kassebeholdning.

- Siden 2008 er indbyggertallet på Lolland-Falster faldet med syv procent. Jeg håber, at Folketingets partier kan se, at en eventuel udskydelse af de planlagte opgaver ikke blot vil accelerere en farlig udvikling, men også vil snyde udkanten for muligheden for faktisk at vende udviklingen ved egen hjælp siger bestyrelsesformand for erhvervsfremmeorganisationen Business Lolland-Falster, Christoffer Knuth.

“Taxi-tjeneste” trækker sig ud af tre tyske byer

Uber, der med en app til smarte telefoner forbinder mennesker med biler med mennesker med et transportbehov, opgiver at få lov til at køre tyske byer. Det sker efter, at selskabet er blevet mødt med stramme tyske krav, som selskabet ikke ønsker at leve op til

Ifølge dr.dk trækker Uber sig ud af de tyske byer Düsseldorf, Frankfurt og Hamborg. Uber vil i stedet fokusere på at komme ind med deres bud på “taxi-kørsel” i Berlin og München - og på at få de tyske myndigheder til at slække på kravene. I foråret krævede en tysk domstol, at Uber skulle stoppe med at lade chauffører uden de nødvendige licenser og godkendelser køre med passagerer.

Uber selv mener, at der er tale om en samkørselstjeneste. Uber peger også på, at selskabet hverken ejer biler eller har ansat chauffører.

I Danmark er Uber blevet meldt til politiet af Trafikstyrelsen - i dag Trafik- og Byggestyrelsen. Styrelsen mener, at Uber med sin app og tilhørende system tilbyder taxi-kørsel i strid med gældende regler - eksempelvis til chaufførernes uddannelse.

Politiet har sigtet firmaet, men ellers er der ikke sket noget.

Taxa 4x35 nedsætter pladslejen for vognmænd

Til januar lancerer Taxa 4x35 en ny strategi, der skal tiltrække flere vognmænd i København, Kolding og andre byer i provinsen. Det sker blandt andet ved en markant prisnedsættelse på pladslejen

Ovenpå to svære år i 2011 og 2012 har Danmarks største taxiselskab Taxa 4x35 de seneste tre år oplevet stigende vækst gennem en række tiltag med fokus på at reducere omkostninger og samtidigt lancere flere smarte og digitale bestillingsplatforme. Senest viste taxiselskabet et driftsresultat på 2,2 millioner kroner. Men taxibranchen er udfordret, og der er stor konkurrence om kunderne. Derfor har Taxa 4x35 taget konsekvensen og lagt en ny strategi, der bliver lanceret 1. januar 2016, og som blandt andet skal sikre selskabet flere vognmænd og chauffører.



- Det er vores opfattelse, at det kræver fleksibilitet og tilpasning til lokale vognmænds behov, hvis vi vil være et kon-

Taxi-kørsel

kurrencedygtigt og service-mindedt selskab, der kan tage kampen op på fremtidens marked. Vi har ansvar for at drive en agil forretning, der kan vinde løbet i en branche, hvor mange sækker agterud. Derfor lancerer vi en ny strategi, som skal gøre os til det mest attraktive selskab på det danske marked, siger administrerende direktør for Taxi 4x35, Jacob Gulmann.

Det er Taxa 4x35's målsætning at vokse yderligere i 2016 og tiltrække endnu flere vognmænd. Det skal den nye strategi imødekomme blandt andet ved en 15,9 procent prisnedsættelse på pladslejen, så prisen er 69.995 kroner pr. vogn. Det er basispakken, vognmændene kan købe, og den inkluderer adgang til turformidlingssystem og tilhørende vognudstyr, Taxa's særlige taglygte og streamere, adgang til Taxa's omfattende kundeportefølje, professionelt og døgnåbent kundecenter i København, vognmandsportal, 50 procent tilskud til profilindpakning af vogn.

Dertil kan vognmændene tilkøbe en række ekstra services efter ønske og behov. Der vil blandt andet være en serviceforsikring, der dækker reparation af udstyr, terminaler, kabler med mere til et fast beløb pr. år samt certificeret chaufføruddannelse og mulighed for lokal telefonbetjening til vognmænd udenfor København.

Som det eneste Taxaselskab i Danmark opererer Taxa 4x35 både med en Frogne og DDS-turformidlingssystem.

Om Taxa 4x35

Taxa 4x35 er i kraftig vækst og er det største taxi-selskab i Hovedstaden med over 3.000 erhvervskunder og ca. 200.000 bestilte ture om måneden. Selskabet er førende på nye teknologier og tager fat med nye koncepter til gavn for kunder, chauffører og vognmænd.

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

Magasinet Bus

Torsdag 29. oktober til onsdag 18. november 2015 - nummer 10 - 3. årgang

Busmesse viste vejen mod en mere grøn fremtid

Læs mere side 22 - 35

Lille polsterværksted på en busmesse for sæder til den store bus

Læs mere side 16 - 20

En god dialog - om løsninger

Læs mere side 11 - 15

Taxi-direkte

Investeringskvalitet kræver incitament

Læs mere side 51 - 64

Busbiler skal forurene
mindre
Læs mere side 41

Dieselmotorer kan opgraderes
til Euro 6
Læs mere side 44

Lastbilchauffør kørte ind i bus
fra Nordjylland
Læs mere side 55

Centrum Turist
er gået konkurs
Læs mere side 46 - 51

Gik du glip af Magasinet Bus nummer 10?
Så hent det her!