Magasinet Bus

Fredag 27. marts til onsdag 29. april 2015 - nummer 3 - 3. årgang

MAN sætter ind med en ny intercitybus

Læs mere side 11 - 14

Kommune og busoperatør fik pris for deres jobindsats

Læs mere på siderne 40 - 45

Busmessen udløste tilfredshed

Læs mere om Busmessen på side 24 - 30

Bornholmerbussen vil være et alternativ

Læs mere side 5

Busproduktionen er størst i Ankara

Læs mere side 15 - 22

Frivillige skal køre shuttlebus

Læs mere side 9

Dom i højesteret udløser forslag om lovændring

Læs mere side 46 og 52

Prisvinder vil udvikle busrejserne

Læs mere side 32 - 35

Transportmesse med perspektiv

I dagene 19. – 22. marts 2015 blev messen Transport 2015 gennemført i Messecenter Herning. Og der var næsten tale om en genfødsel af den store, brede transportmesse med opbakning fra alle toneangivende transportorganisationer og af branchens vigtigste leverandører. Alle førende mærker inden for lastbiler og busser var repræsenteret, og deres stande var selvfølgelig hovedattraktionen på messen. Men også tilbehørs- og IT-leverandørerne var mødt talstærkt op, og de sad heller ikke med hænderne i skødet de fire dage.

Godt nok er vi langt fra 1990'ernes rekorder i deltagerantallet på omkring 50.000 personer. Messecenter Herning har opgjort besøgstallet til 22.068 besøgende, og det er 50 pct. mere end for to år siden. Endnu bedre er det, at udstillerne ser ud til at være særdeles godt tilfredse med forløbet. De 28.000 deltagere fra tidligere har helt åbenlyst ikke været savnet hos udstillerne.

Transport 2015 var den professionelle fagmesse, som alle parter ønskede den skulle være.

Det lykkedes også at finde en ny og vellykket form i messens konference- og debatdel. Alle messegængere ved, hvor svært det er at holde de besøgendes koncentration i mere end en halv time ad gangen. Der er lige noget mere man skal se og måske er der en hal, man endnu ikke har besøgt.

Som det fremgår af artiklen i denne udgave af Magasinet Bus, var der også tilfredshed med samlingen af busudstillingen i Hal H, hvor også en del tilbehørsudstillere havde valgt at placere sig. Bushallen var desuden udstilling for deltagere i Danske Busvognmænds årsmøde – den konstellation har aldrig været prøvet før. Men det så ud til at lykkes.

Fra Magasinet Bus kan vi kun ønske tillykke med konceptet og håbe på, at det kan gentages om to år.

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

Mekasign

Bornholmerbussen ændrer på priser og rejseoplevelsen som helhed for at få endnu flere danskere til at vælge kombinationen af bus og færge på rejsen til og fra Bornholm. Foto: Gråhundbus.

Bornholmerbussen vil være et konkurrencedygtigt alternativ til flytrafik

Danmarks billigste billet til Bornholm, tilbudsbilletter på alle afgange og mulighed for at bruge telefon eller tablet som billet. Det er nogle af de initiativer, der skal få endnu flere rejsende til at vælge bus og færge på rejsen til og fra Bornholm

Bornholmerbussen søsætter i samarbejde med rederiet Færgen rækken af nye initiativer, som både skal give i besparelser og forbedrede rejseoplevelser for de mennesker, der ikke vil køre i bil.

- Som færgerederi er det vores fornemste opgave at sørge for, at vores øer er tilgængelige. Det handler kort fortalt om, at hverken pris eller praktik må være en barriere for at rejse. Priserne er nu så lave, at de i sig selv ikke kan udgøre en hindring, og derudover har vi lyttet til vores kunders ønske om at slippe for papirbilletten. Det mener vi er med til at skabe et produkt, der er fuldt ud konkurrencedygtigt med flytrafikken, siger Lindy Kjøller, salgs-og marketingchef hos Færgen.

Prisnedsættelserne kommer blandt andet til udtryk i form af et 10-turskort med en gennemsnitspris på 250 kroner pr.

tur og 150 kroner pr. tur for indehavere af et Færgen Kort samt for pensionister. Sidstnævnte er Danmarks billigste billet til Bornholm. Derudover vil der fremover være tilbudsbilletter i varierende antal på alle afgange. Her er prisen 160 kroner, og de rejsende kan tage to børn gratis med for hver betalende voksen.

Fra maj vil det blive muligt at benytte en elektronisk billet via telefon, tablet eller pc. Det imødekommer et stort ønske fra Bornholmerbussens kunder om et alternativ til billetter i papirform. Endeligt vil der fremover være mulighed for afsætning af passagerer ved Københavns Lufthavn på vejen fra Ystad til Københavns Hovedbanegård.

Bornholmerbussen afgår fra Københavns Hovedbanegård og kører til Ystad, hvor turen fortsætter via Bornholmer-Færgen til Rønne. Den samlede rejsetid med bus og færge er på under tre timer.

Køreplan og priser for Bornholmerbussen kan ses **her:**

Bornholmerbussen er ikke den eneste

Man kan komme til Bornholm på flere måder. Bornholmerbussen er en af dem, men der er også en anden busrute mellem København og Bornholm

Den anden rute blev etableret af John's Turistfart og startede 4. marts i år. John's Turistfart markedsfører busforbindelsen under Rute 700.

Ud over Rute 700 kører John's Turistfart også Rute 800 mellem Odense og Nykøbing Falster

Sydtrafik:

Passagerer sparer en masse penge med Rejsekort

Kontant på DR1 bragte for nylig en udsendelse om Rejsekort. Et af de problemer, der blev snakket en del om, var prisen på en rejse. Kontant kunne fortælle, at de fleste rejser er dyrere med rejsekort end på enkeltbillet. Men sådan er det ikke i Sydtrafiks område Her er det altid meget billigere at bruge rejsekort.

Trafikselskabet Sydtrafik rykkede ud dagen efter med en pressemeddelelse for at understrege den syd- og sønderjyske pointe:

I Sydtrafik er det altid billigere med Rejsekort end at rejse på enkeltbillet.

Da Sydtrafik indførte Rejsekort, besluttede trafikselskabet, at prisen på en rejse skulle svare nogenlunde til prisen på de gamle klippekort. Hos Sydtrafik skal man ikke rejse meget for at få meget rabat. Man får rabatten allerede på den første rejse med Rejsekort.

31 pct. af Sydtrafiks passagerer bruger Rejsekort. De sparer en masse penge. 20 pct. køber stadig en enkeltbillet, hver gang de tager bussen. De bruger alt for mange penge. Deres rejser koster 43 pct. mere.

Sydtrafik har Rejsekort i alle sine busser, og vores passagerer er glade for at bruge det. Når det gælder adgangen til at købe billet, er kundetilfredsheden steget markant, efter at Rejsekort er indført i Sydtrafiks område. En kundeundersøgelse fra 2014 viser, at de fleste synes, det er nemt og billigt.

Trafikselskaber fastsætter billetpriser

Det er trafikselskabernes ansvar af fastsætte priserne på billetter og kort i bus- og togtrafikken. Siden 1997 har det såkaldte Bus & Tog samarbejde sikret fælles priser for lokale rejser. Lokale rejser defineres som rejser indenfor et takstområde, og takstområderne følger stort set de gamle amtsgrænser. Disse takstprincipper er fastholdt efter indførelse af Rejsekort og medfører en række ulogiske priser især for korte rejser på tværs af takstområder. Det er endnu ikke lykkedes for trafikselskaberne at blive enige om et nyt og mere logisk prissystem.

Letbanebyggeri betyder ændrede busruter

Inden der kan lægges skinner for den kommende letbane i Odense, skal der flyttes en del ledninger fra strækningen. Det arbejde går de mange ledningsejere i gang med på Stadionvej i april. Derfor får busruterne 31 og 32 i Odense ny køreplan

På grund af gravearbejdet kan de to ruter ikke længere køre ad Stadionvej. Derfor vil ruterne fra 5. april blive delt i to varianter, der kører ad følgende veje:

Rute 31:
I retning fra Odense Banegård Center (OBC) kører rute 31 efter Hauges Plads ad Bystævnevej, Rismarksvej, Højemarksvej, Jellingvej og Elmelundsvej til endestationen ved Provstehøjen.

I retning mod OBC kører rute 31 ad de samme veje til Rismarksvej, hvorefter den kører direkte ad Middelfartvej til Hauges Plads.

Rute 32:
I retning fra OBC kører rute 32 efter Hauges Plads ad Bystævnevej, Møllemarksvej, Højstrupvej, Rismarksvej, Tarupvej og Fuglebakken til ny endestation i Tarup v. Ørnevej.

I retning mod OBC kører rute 32 ad de samme veje til Møllemarksvej, hvorefter den kører til højre ad Bystævnevej og så ad Rismarksvej og Middelfartvej til Hauges Plads.

Grunden til at rute 32 nu kører til Tarup er, at den derved kan komme lettere til og fra den nordlige del af Bolbro, uden at få problemer med at komme tilbage mod byen. Det betyder samtidig, at forbindelsen mellem Bolbro og Tarup bliver bedre, da 32'eren kører hvert 20. minut i dagtimerne.

Flere afgange
For at passagererne stadig kan have hyppige afgange, når rute 31 og 32 kører forskellige strækninger, lader FynBus en række afgange, som ellers ville have holdt pause i sommerferien, køre hen over sommeren.

Samtidig kører ruten nu hvert 15. minut i stedet for hvert 20. minut i formiddagstimerne.

Rute 11 og 71 flyttede allerede væk fra Stadionvej, da de fik nye køreplaner på grund af renoveringen af Rismarksbroen 5. marts.

Den nye køreplan for rute 31-32 kan ses på FynBus.dk og den trykte udgave vil kunne findes i busserne i næste uge.

Frivillige skal køre shuttlebus mellem mindre byer i Vendsyssel

En privat forening søger mellem 50 og 75 frivillige chauffører, der skal en privat busrute mellem Gjøl og Aabybro i Jammerbugt Kommune, så der kan blive timedrift mellem de to byer

Borgerne i den lille by Gjøl vil oprette deres egen shuttlebus, som skal køre, når den ordinære bus ikke skaber forbindelse til omverdenen.

Idéen er, at man for at benytte bussen skal melde sig ind i en forening, som oprettes til formålet i et samarbejde mellem borgerne og Jammerbugt Kommune. De voksne medlemmer af foreningen skal så samtidig tage vagter som chauffører.
Folkene bag idéen håber på, at få mellem 50 og 75 frivillige chauffører, så bussen kan køre i timedrift mellem Gjøl og Aabybro.

Teknik- og Miljøudvalget i Jammerbugt Kommune har på sit møde 9. marts besluttet at lade spørgsmålet indgå i arbejdet med forslag til forbedring af den kollektive trafik i kommunen.

Teknik- og Forsyningsafdelingen i Jammerbugt Kommune havde forud for mødet indstillet til Teknik- og Miljøudvalget, at udvalget skulle støtte projekt Gjøl Shuttlebus med 15.000 kroner til NTs udarbejdelse af ansøgning om støtte fra Trafikstyrelsen.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?

Du kan hente tidligere numre af Magasinet Bus **her:**

Setra Busser

Skræddersyet mangfoldighed

I mere end 60 år har mærket Setra været ensbetydende med fremragende busproduktion. Vores passion for busser står bag Setra bussers høje standard. Sikkerhed, komfort, rentabilitet og individualitet præger mærket Setra.

Hver eneste Setra bus er unik. Fra multifunktionel rutebus over luksuriøs turistbus til bogbus eller bus til medicinske formål: Setra omsætter dine ønsker i overensstemmelse med dine krav.

Tak for besøget

EvoBus Danmark A/S siger tak for besøget på Transportmessen 2015
Vi er glade for at så mange fandt vejen forbi vores stand, og for den store interesse, der generelt blev vist for vores produkter.
Vi ser frem til at følge op på interessen og komme ud og møde jer i markedet.

SETRA

The Sign of Excellence.

EvoBus Danmark A/S · Setra Busser · Centervej 3 · 4600 Køge · Tlf. 56 37 00 00

Setra – et mærke fra Daimler AG

Ny intercitybus kan øge rejseglæden

Den tyske producent af busser og lastbiler, MAN Trucks & Bus, har sendt en ny intercitybus ud på vejene, hvor den skal tage kampen om markedsandele op med konkurrenterne. For passagererne kan den nye MAN Lion's Intercity give større rejseglæde, hvis chaufføren bag rattet tænker på at køre brændstoføkonomisk - og det kan give busoperatøren et bedre driftsresultat

Af Jesper Christensen - reportage fra Ankara

MAN Trucks & Bus præsenterede den nye MAN Lion's Intercity i Ankara i Tyrkiet, hvor en stor del af MAN's busproduktion er blevet samlet. Under ugens Busdays fik vi her på transportnyhederne.dk mulighed for at sætte os bag rattet i en af de nye busser, hvor vi efter at have lukket dørene ønskede passagerne god rejse.

Deres testchauffør fik sat sig godt til rette i førersædet, fik spændt sikkerhedsselen, trykket på bremsen og sat intercitybussens automatiske transmission i position "D". Håndbremsen var løsnet, højre fod flyttet over på speederen, så turen fra MAN's fabrik og ind mod Ankara kunne tage sin begyndelse.

Det var en fornøjelse at sidde bag rattet i den nye bus og køre ad den brede vej, mens forårssolen sendte sine livgivende stråler ned over den tyrkiske hovedstad. Det var også en fornøjelse at mærke, hvor let og smidigt den automa-

Førerpladsen er velindrettet. Når man lige har dannet sig et overblik over knapper og kontakter, er det enkelt at betjene og køre i den nye Lion's Intercity-bus fra MAN. Bussen kan leveres med forskelligt udstyr - eksempelvis sikkerhedssystemer.

Der er god plads, når man skal ind i bussen. Trinnene er brede og ikke for stejle.....

tiske gearkasse effektivt fik skiftet gear til det, der bedst passede til farten og landskabet. Med cruisekontrollen slået til, fungerede bussens retarder automatiske, så den ikke løb løbsk, når det gik ned ad bakke.

Lidt omtanke og fremsynethed gavner passagerer og økonomi

Den brede vej ind mod Ankara snoede sig i forhold til landskabet med sideveje en gang i mellem, så man som chauffør både skulle tænke på den øvrige trafik og samtidig på at køre smidigt af hensyn til passagererne. Med retarderen var det enkelt at tage tilpasse hastigheden til den øvrige trafik, og hen mod lyskrydsene blev man hjulpet af, at det grønne lys begyndte at blinke lidt inden, det skiftede til gult og rødt. Dermed blev man som chauffør hjulpet til at køre

... og i busser med dobbelte bagdøre er der lige så god plads, når man skal ud. MAN Lion's Intercity kan leveres med indbygget lift. Den gemmer sig under det næstnederste trin.

glidende uden at passagerne sad og nikkede uden man havde spurgt dem om noget.

På vej tilbage fra Ankara til MAN's fabrik opstod der en situation, hvor det var nødvendigt at træde så hårdt på bremsen, at passagerne kom til at nikke. Ud over at de nikkede, inden de var blevet spurgt om deres mening om turen, viste situationen også, at intercitybussen har nogle bremser, der er lette at docere.

Og hvad mente passagerne så om turen - for de blev spurgt. De havde været tilfredse med chaufførens kørsel, men havde ellers været ved at døse hen i den støjsvage bus. Og støjniveauet helt bagude ved bagakslen og motoren lå på et lavt niveau.

Turen, der varede omkring en halv time, gav indtryk af en bus, der er gennemtænkt med hensyn til drivline - motor, gearkasse og udveksling i bagtøjet. En lille finesse, der er med til at gavne brændstoføkonomien, er, at motorens ac-

Liften betjenes via fjernbetjeningen. bemærk forskellen på indretningen af bussen på dette billede og bussen på billedet på foregående side.

celeration er elektronisk er begrænset, så den ikke bare accelerere, hvis chaufføren træder på speederen. Ud over en bedre brændstoføkonomi, giver det også en behagelige kørsel.

Kan leveres med indbygget lift

Den nye intercitybus, der er målrettet regional kørsel, kan leveres med en indbygget lift, så kørestolsbrugere også kan komme med ud at køre uden alt for meget besvær. Liften er bygget ind under gulvet ved de bagerste døre og betjenes via et par knapper i siden. Liftsystemet virker umiddelbart gennemført og gennemtænkt. Umiddelbart vil det være oplagt at vælge liftsystemet til, hvis bussen også skal løse flere forskellige opgaver ud over almindelig rutekørsel - eksempelvis køre med skolebørn eller ældre mennesker. Det kunne jo være, at et af skolebørnene eller en af de ældre en dag har brækket et ben og skal sidde i kørestol i et stykke tid.

Neoplan-produktionen har taget bussen til Ankara

I forbindelse med MAN's Busdays i Ankara i denne uge blev produktionen af Neoplanbusser officielt indviet på fabrikken i den tyrkiske hovedstad. Under vores besøg på fabrikken, der i dag udelukkende bruges til produktion af MAN- og Neoplan-busser, var fabrikkens Neoplan Skyliner nummer tre på vej gennem produktionen - en rejse på omkring 22 timer fra første svejsning til sidste kvalitetstjek

Af Jesper Christensen - reportage fra Ankara

MAN Trucks & Bus havde inviteret en række journalister og endnu flere kunder til Ankara. Besøget omfattede ud over en test af flere nye busser, også et besøg på fabriksanlægget.

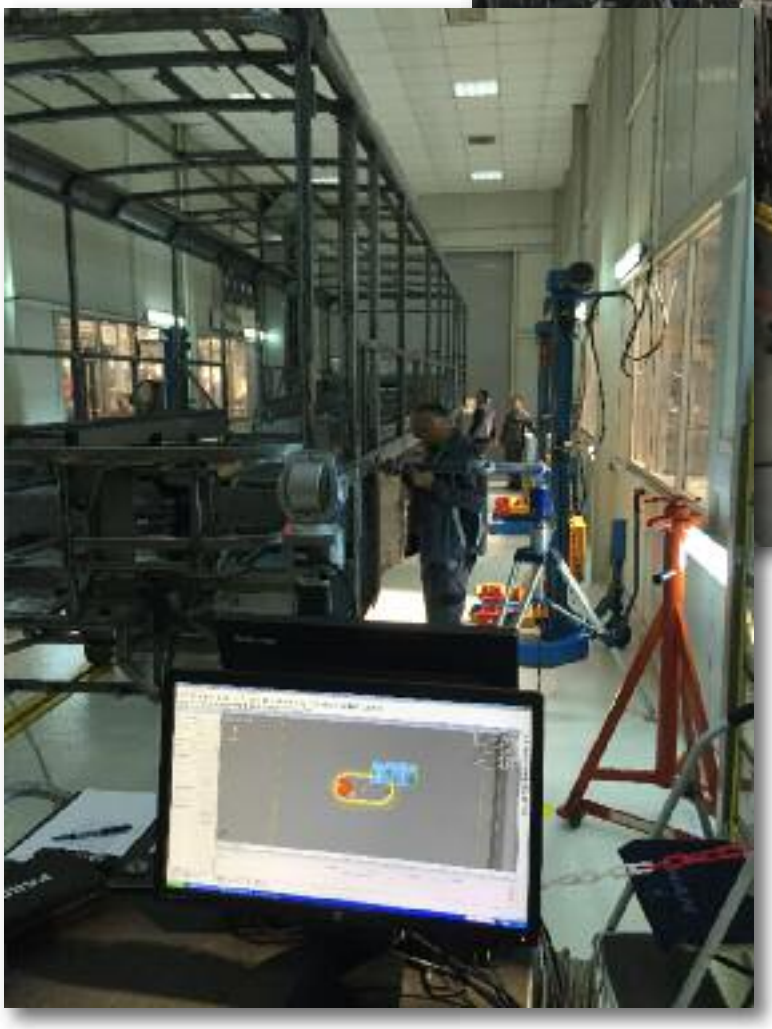
Moderne busproduktion i Ankara marts 2015. Den dag, da Magasinet Bus besøgte MAN Trucks & Bus' fabrik i den tyrkiske hovedstad blev produktionen af Neoplan-busser officielt sat i gang. De første dele til skelettet til en nu bus bliver samlet og lagt klar til svejsning.

Hvis vi havde nogle fordomme om busproduktion i Tyrkiet med os i bagagen, blev de gjort til skamme. MAN har opbygget et produktionsanlæg, som kan håndtere de forskellige busser i sortimentet fra MAN Lion's City, Lion's Intercity, Lion's Coach og Neoplan - nærmest i den rækkefølge, kunderne bestiller dem.

Fabriksanlægget giver indtryk af en planlagt og optimeret produktion, hvor målet er at levere busser af meget høj kvalitet til kunderne. Derfor er der lagt kvalitetskontrol ind flere steder. Første gang inden de samlede og færdigtsvejsede buskarrosserier skal i bad for at blive beskyttet mod gennemtæring i mindst ti år.

Under rundvisningen, som blev ledet af en produktionsleder, som havde haft en lignende funktion hos MAN i München - og nu var vendt tilbage til sit hjemland - så vi et helt buskarrosseri, der havde været på den flere timer lange tur gennem badet - med flere afrensninger og forbehandlinger, inden den til sidst kom i katodebadet for at blive rust-

Her er skelettet ved at være samlet af to sider, bund og tag plus for- og bagende. Delene blive svejst sammen.



Når skelettet er svejst sammen bliver det kontrolleret ned i mindste detalje - nøjagtigheden er 0,001 mm. Er der unøjagtigheder, så bliver de rettet.

beskyttet. Hele anlægget, hvor korrosionsbeskyttelsen foregår, er bygget, så vandet kan genbruges. Overskydende vand bliver kontrolleret - og renset. Er det rent nok og lever op til miljøkravene, kan det ledes ud som rent spildevand - ellers er det tilbage igen.

Bæredygtig kollektiv trafik

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

Kontakt din Scania bussælger for mere information:

Dan Schroeder
+45 2551 8083
dan.schroeder@scania.dk

Steffen Laursen
+45 2551 8085
steffen.laursen@scania.dk

Erik Rolvung
+45 2551 8029
erik.rolvung@scania.dk

www.scania.dk/busser

SCANIA

Når busskelettet - karrosseriet om man vil - er svejst færdigt og kontrolleret, skal det i bad for at blive vasket, behandlet mod rust og tørret, så det er klar til næste trin gennem produktionshallerne. I badet på fabrikken i Ankara er der plads til en hel bus i hvert bassin. Anlægget er ISO 14001-certificeret.
Når badet er overstået, er det slut med at svejse. Resten af samlingerne sker med lim og skruer.

Når badet er overstået, er det slut med at svejse. Resten af samlingerne sker med lim og skruer.

Efter badet og tørring af buskarrosseriernes er det slut med at svejse. Herfra sket den videre montage med lim - eksempelvis front og bagende - og skruer, når det gælder låger og døre.

Senere kommer det grundlæggende chassis med motorer, gearkasser og bagtøj leveret fra MAN i München ind under karrosseriet, der også får monteret alt det andet, der står i specifikationerne.

Når det hele er samlet, kommer bussen gennem den sidste kvalitetskontrol. Målet er at producere busser uden fejl.

Produktionen af Neoplan-busser har været i gang et stykke tid på fabrikken i Ankara. Denne Skyliner er snart færdig med den 22 timer lange tur gennem fabrikken fra at have været en stump bøjet jernprofil til en bus i luksusklassen.

Vores guide på rundturen forklarer, at MAN's kvalitetsfolk, der hører til i en anden kategori uden for produktionen, hver uge vælger en bus ud for at gå den i gennem fra forreste til bagerste kofanger.

- Vi ved ikke, hvilken bus, de vælger ud, derfor gør vi os ekstra umage, siger han og forklarer, at en del af filosofien bag det målrettede fokus på kvalitet handler om at forklare medarbejderne, hvorfor det er vigtigt hele tiden at have fokus på, at kvaliteten er i orden.

- Når man forstår, hvad det betyder for den videre produktion og slutresultatet, tager den enkelte et større medansvar, påpeger han under rundvisningen på fabriksanlægget, der er rent og ryddeligt, og hvor støjniveauet ligger på et niveau, hvor man sagtens kan tale sammen uden at skulle råbe.

Og slutresultatet er ikke til at tage fejl af. MAN Trucks & Bus leverer flotte og færdige busser fra anlægget i Ankara.

Fakta om MAN's busfabrik i Ankara

På fabrikken i Ankara, der er MAN-koncernens største busfabrik, produceres MAN Lion's bybusser, regionalbusser og turistbusser sammen med Neoplan-busser, der først og fremmest benyttes til turistkørsel og rutekørsel over lange afstande.

På fabrikken arbejder man efter samme kvalitetstandarder som Volkswagen-koncernen generelt.

Et busskelet vejer mellem 3.000 og 3.500 kg.

På fabrikken findes et anlæg, hvor et helt buskarrosseri korrosionsbeskyttet i et katodeanlæg med en række store kar, der kan rumme et helt buskarrosseri på én gang.

Fabrikken, der blev grundlagt i 1966, har et produktionsareal på 317.202 kvadratmeter.

Fabrikken gennemgik for nogle år siden en større ombygning, så produktionen fra 2010 blev samlet under samme tag. Ombygningen gav færre arbejdsstationer og nedbragte byggetiden fra 29 dage til 22 dage.

Fabrikken beskæftiger samlet 1.599 mennesker. 1.253 i produktionen og 346 i administrationen.

Oslo Taxibuss har sat 20 nye minibusser ind i den daglig drift

Iveco har fornyligt leveret 20 Iveco Daily 35S13 rullestolbusser til Oslo Taxibuss. Busserne skal udføre patienttransport Helse Region Øst. De 20 nye Daily-busser bygger på 12 kubikmeter kassevogne, der er blevet indrettet som minibusser med ti siddepladser

16 af de nye biler er bygget om og indrettet i Litauen, mens ombygningen og indretningen af de sidste fire er foregået i Norge.

Ud over plads til ti personer på sæderne har busserne også plads til to personer, der sidder i kørestol. Busserne er også udstyret med kørestolsrampe, barnesæder og trappeklatrer til kørestole.

Det er Oslo Taxibuss, som har købt de 20 busser. Den ene halvdel af busserne disponeres af taxi-vognmænd, der er tilknyttet Oslo Taxi, mens den anden halvdel køres af chauffører, der er ansat hos Oslo Taxibuss.

Busserne bliver serviceret lokalt hos Iveco Bærum eller på kontraktværkstedet Holtan på Stanseveien i Oslo. Iveco Bærum har toholdsskift og åbent fra 7.30 til 23.00 de fire første dage i ugen. Iveco Bærum er et helejet datterselskab af Iveco, der igen er en del af den internationale CHN Industrial-koncern.

Oslo Taxibuss har købt 20 Iveco Daily 35S13 indrettet til patienttransport af blandt andet kørestolsbrugere.

Udstillere og busvognmænd talte positivt om Busmessen

Fredag over middag talte vi her på transportnyhederne.dk med en håndfuld udstillere og busvognmænd i Hal H, hvor Busmessen under Transport 2015 holdt til. Meldingerne var umiddelbart positive over for det nye tiltag

Det var første gang i transportmessernes historie, at busserne havde fået en hal, der var helt deres egen. Busmessen åbnede torsdag samtidig med Transport 2015, der rummer det hele inden for vejtransport, er blevet til i et samarbejde mellem Danske Busvognmænd, Messecenter Herning og udstillerne.

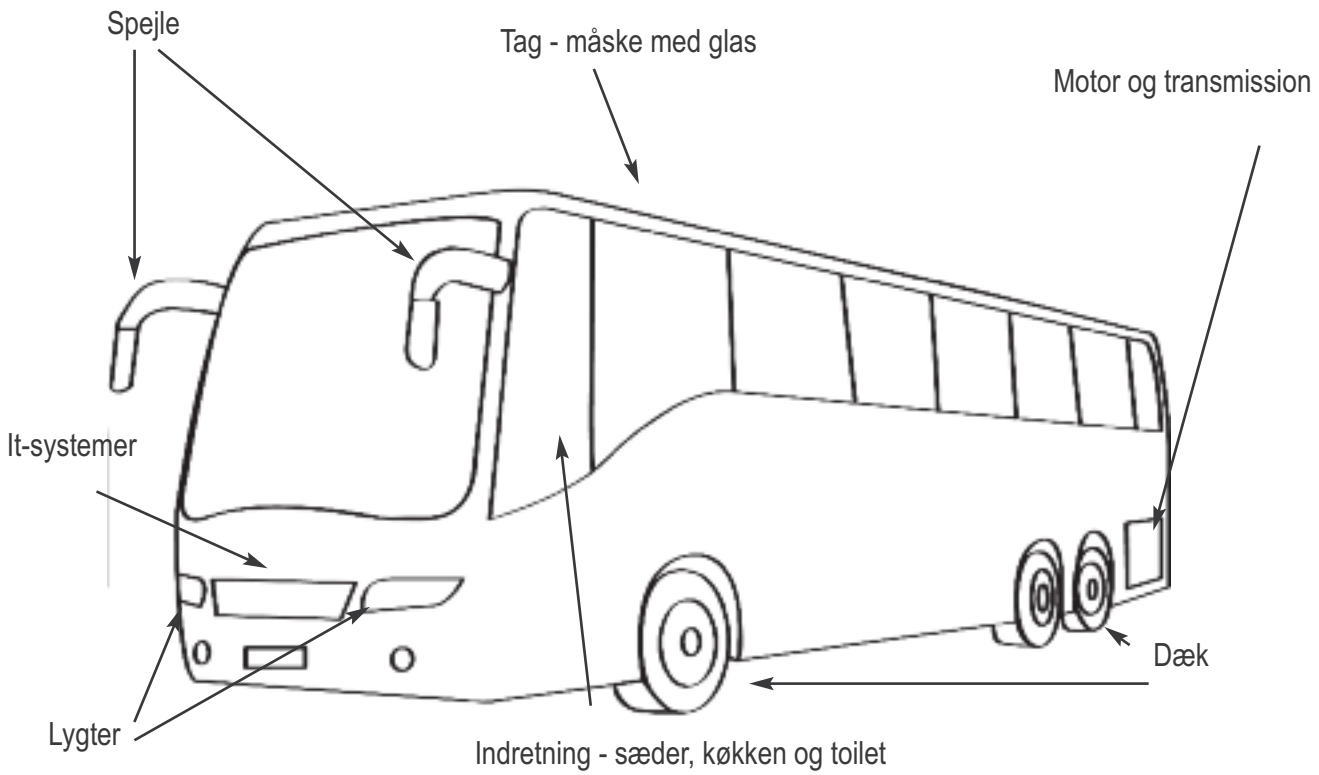
Generelt lød der positive røster fra de udstillere, vi fik lejlighed til at snakke med. Det blev desværre kun til en lille håndfuld, for den gode stemning i Hal H greb også fat i os, så det var svært bare at komme forbi og sige hej, udveksle to ord og så gå videre til den næste.

Hal H var ikke et H….. at være i med overfyldte gange og råbende mennesker. Indtrykket var, at det var relevante gæster, der havde lagt vejen forbi Busmessen i Herning. Nogle udstillere fortalte, at der blandt gæsterne havde været repræsentanter fra virksomheder, som de eksempelvis ikke havde set på tidligere messer og udstillinger i Danmark.

En enkelt udstiller kunne fortælle, at han havde fået solgt en bus på messen, så udgifterne for at deltage på den måde ligesom var blevet dækket ind.

Vi havde også lejlighed til at hilse på John Bergholt, der er formand for Danske Busvognmænd, der har været en central person for at få Busmessen op at stå.

Hans umiddelbare vurdering fredag eftermiddag var, at idéen har kunnet holde. Om den holder i den sidste ende kommer an på den vurdering, som Danske Busvognmænd, udstillerne og også Messecenter Herning efter messen kommer frem til.



Bussen er et sammensat produkt

Journalist Mikael Hansen skriver om input og inspiration fra transportmessen i Messecenter Herning fornylig

Alle ved, hvad en bus er.
Men de færreste ved, hvad en bus består af.
Antallet af komponenter er meget højt, og der kommer stadig mere til.
Hver for sig ligger der årtiers eller århundreders teknisk udvikling bag de enkelte komponenter. Tænk bare på hjul, nav, drivlinie og karosseri.
Glas til busser er et kapitel for sig, det samme er sæder og indvendig beklædning.
Varme og ventilation har udviklet sig meget i de seneste ti år, og bag panelerne gemmer sig et meget stort og kompliceret elektrisk system.

Den digitale bus
Den digitale kommunikation har holdt sit indtog i bussen gennem de seneste 20 år - stadig mere sofistikeret, siden de første busradioer blev taget i brug i 1970'erne. GPS er i dag obligatorisk, buscomputer er mere reglen end undtagelsen. Mobiltelefonen i chaufførens lomme kan ikke undværes, men det er ikke altid den eneste telefon i bussen. Rejsekort, flådestyring og flextrafik kræver datakraft i bussen og udenfor. Og den digitale teknologi kan også bruges til tyverisikring og brændstofbesparelser.
Velkommen i bussen.

Magasinet Bus tog til Herning under transportmessen - og tog et tur i bussens verden - både nede i detaljen og oppe i helikopteren. Et komplet billede er umuligt at tegne, men her er nogle af de nedslag, som vi blev inspireret af på to dage på transportmessen i Herning.

Spar på brændstoffet med Sirius

Traffilog er firmaet bag Sirius-systemet, som er et adfærdsregulerende IT-system, som har til formål at begrænse køretøjets brændstofforbrug ved at påvirke chaufførens kørestil. Sirius-systemer er hurtigt på vej til at blive standard i kontraktkørslen for trafikselskaberne.

Netop brændstofforbruget er i de seneste år blevet en konkurrenceparameter i rutekørslen. Brændstofbesparende køreteknik er som bekendt et ren win-win situation, hvor både klima, miljø og virksomhedens økonomi har fordele. Det er dog først hjælpesystemer som Sirius, at det for alvor er blevet muligt at identificere de dårlige kørevaner, som koster på dieselregnskabet.

Ud over brændstofforbruget registrerer Sirius også såkaldte "hændelser", dvs. hårde opbremsninger, accelerationer og sving. Begrænsninger i antal "hændelser" viser sig at kunne aflæses i højere kundetilfredshed, som måles som en del af trafikselskabernes kvalitetssystemer. Sirius markedsføres som et ledelsesværktøj, idet effekterne først og fremmest kommer gennem systematisk opfølgningen på systemets målinger.

Pas på chaufførens helbred med BAR-transport og en gros

BAR er en forkortelse for branchearbejdsmiljøråd, som styres af arbejdsmarkedets parter. BAR transport og miljø har udgivet en lang række vejledninger om arbejdsmiljø for chauffører – herunder også for buschauffører. Emnekredsen er meget bred og indeholder blandt andet noget om motion som modvægt mod de stillesiddende arbejde, gode råd om førerpladsen, pengehåndtering, konflikthåndtering, stress, psykisk arbejdsmiljø, trafiksikkerhed.

Chaufførjobbene hører som bekendt til blandt de hårdt belastede jobs med hårde tidskrav, stillesiddende alenearbejde. Buschauffører skal desuden være chef i bussen og skal yde god kundeservice. Det belastende arbejdsmiljø et møntens mørke bagside, hvor det lyse forside er den frie, alsidige og selvstændige arbejdsform.

Vaskemaskiner med biologisk rensning fra WashTec

WashTec sælger store vaskeanlæg til busser og lastbiler. Det er avancerede vaskeanlæg med en høj grad en genbrug af vaskevand og med en særlig avanceret biologisk rensning af vaskevandet uden brug af kemiske stoffer. WashTec er desuden storleverandør af automatiske bilvaskeanlæg til tankstationer.

WashTecs vaskeanlæg er især beregnet til virksomheder med mange køretøjer eller særlig stort behov for vask af køretøjer. Rutebusser har typisk behov for vask hver dag. Busanlæg med mange busser har typisk eget vaskeanlæg,

og mange busselskaber får nu vasket og klargjort busserne om natten af specialiserede firmaer eller egne rengøringsteam.

Busdæk fra Michelin: Støj, vejgreb og holdbarhed

Den teknologiske udvikling af dæk til tunge køretøjer er først og fremmest styret af myndighedskrav. De nyste krav handler om støj og vejgreb. Det sidste handler især om vinterkørsel i Nordeuropa og Nordamerika. Michelin markedsfører udelukkende helårsdæk, hvoraf mange dæk i serien til turistbusser har "alpetopmærket", dvs. de er godkendt til vinterkørsel.

De nye støjkrav har betydet udvikling af ny dækmønstre og nye måder at opskære mønstrene på.

- Generelt er der færre åbne riller i mønstrene, det er dem der skaber støjen, fortæller Anders Lund Rasmussen, account manager i Michelin Danmark.

- Der er også placeret små gummidupper i nogle af rillerne, og det dæmper støjen yderligere.

Indlæggene af ståltrådsbeviklinger og net i slidbanerne er også videreudvikling i de senere år, og der er tilført nye komponenter i gummimassen, alt sammen noget der forbedrer dækkenes holdbarhed.

-

Holdbarheden er et vigtigt tema. Mange dæk har i dag mønstre i to lag, sådan, at når det første mønster er slidt ned, fremkommer endnu et mønster, og alle dæk er beregnet til at kunne forsynes med nye slidbaner, når de oprindelige er slidt ned. Det giver en særdeles god dækøkonomi, fortæller Anders Lund Rasmussen.

Michelin markedsfører to serier af specialdæk til busser X-Coach serien til turistbusser og X-Incity serien til bykørsel.

Og i øvrigt var Magasinets Bus's udsendte medarbejder efter 20 minutters dækforelæs-

ning på Michelin-standen på Transport 2015 ved at kløjs i de mange tekniske betegnelser for dæk og dækstandarder, hvor ovenstående kun er et meget kort resumé.

Solbriller er en del af turistchaufførens værktøj

Det svenske firma SunRead, som fremstiller specielle solbriller til professionelle formål, havde også en stand på Transport 2015. De fremstiller blandt andet solbriller med læsefelt og med glidende overgang.

SunReads solbriller er fremstillet sådan at solfiltrene er integreret i glasset, og solbrillerne kan derfor udformet på samme varierede måde som andre briller og med lige så stor fleksibilitet i brillestellet. De specialfremstillede solbriller sælges blandt andet til turistbuschauffører og golfspillere.

Tachograf med hjælpeværktøj

Firmaet Fartskriver sælger tachografer med hjælpeudstyr og software til udlæsning og opbevaring af tachograf-data. Firmaet udbyder også dataopbevaring på webtjenesten TIS-web. De nye generationer af tachografer er langt mere fleksible end de første typer. De nye tachografer arbejder let sammen med flådestyring og GPS-udstyr, og der er indbyggede vejledningsfunktioner, så chaufføren kan følge med i, hvor meget køretid eller hviletid, der er tilbage. Systemet giver alarmer, når der kun er kort køretid tilbage. Og hjemme på kontoret kan kørselslederne følge med i de samme data.

Hurtig og præcis planlægning med webTour

webTour er et fleksibelt planlægnings- og disponeringsværktøj til styring af mini- og turistbusser, limousiner og lastvognstransport, samt disses chauffører m.m. Systemet har på få år fået en meget stor udbredelse, bl.a. på grund af sin store brugervenlighed. webTour var ét af de første planlægningssystemer, som kunne håndteres fra bærbare devices som smartphones og tablets.

webTour har for nylig fået sin ilddåb indenfor godstransport, hvor det store sjællandske vognmandsfirma Thurah har taget systemet i brug.

Ligesom andre digitale planlægningssystemer bygger webTour på en række databaser over kunder, biler, ordrer m.v. Det betyder en langt bedre og enklere dokumentation og dermed et pålideligt faktureringsgrundlag.

GPS-kommunikation til Flextrafik fra r2p Tracking

r2p Tracking udvikler og sælger GPS-baserede kommunikations- og flådestyringsløsninger til mange formål. Transportvirksomheder er en vigtig

kundegruppe. Blandet andet leverer r2p Tracking GPS-kommunikationsudstyr til hovedparten af de biler, som kører Flextrafik for trafikselskaberne.

r2pTracking er desuden, som de eneste i landet, blevet udnævnt til Authorized Fleet Management Partner af Garmin. Med samarbejdet ønsker Garmin at konsolidere deres førerposition på markedet for navigation og flådestyring.

Mange busvognmænd bruger r2p Trackings flådestyringssystem til planlægning og disponering.

Fjernundervisning har gjort vognmandskurser fleksible

Firmaet Vognmandsspecialisterne er specialister i kvalifikationskurser til vognmandstilladelser inden for gods, bus og taxi. Vognmandskurser er i dag en meget fleksibel størrelse, og Vognmandsspecialisterne har haft stort held med at flytte en stor del af kursusvirksomheden over på nettet som fjernundervisning. Kravet i dag er, at vognmandskandidaterne skal bestå Trafikstyrelsens prøve. Indholdet kan man så lære på mange måder, og undervisningen kan tilpasses den enkeltes forudsætninger, dog med et minimum af én dags undervisning ude over prøvedagen. De fleste vælger dog et længere undervisningsforløb, hvor mange vælger at tage en stor del af kurset som fjernundervisning. Vognmandsspecialisterne samarbejder med Danske Busvognmænd, ITD og Dansk Taxi Råd om vognmandskurserne.

Få transportnyheder dagligt
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

Bestil dit eget abonnement
på transportnyhederne.dk
ved at klikke her!

Nyhedsbrev – April 2015

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

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

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

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

Udvalg af nye MB Sprintere Euro 6

Mercedes sprinter 316 cdi 3500 kg M1. lift 8 + 1	fra	kr. 385.000.-
Mercedes sprinter 316 cdi 3880 kg R3 lift 11+1	fra	kr. 405.000.-
Mercedes sprinter 516 cdi 5000 kg R3l lift 20+1	fra	kr. 485.000. -
Mercedes sprinter 516 cdi 5300 kg R3L Estre lang 23+1	fra	kr. 450.000. -

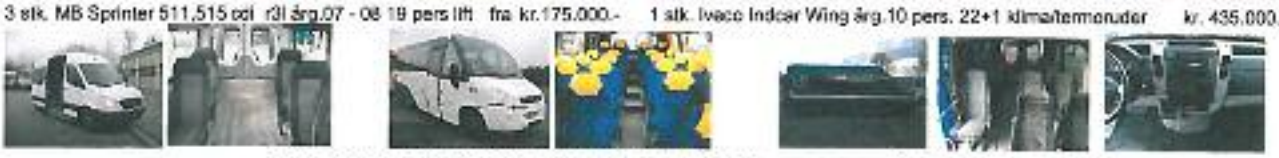
Vi bygger din nye mini bus efter dine ønsker og behov. Taxa – fleksbus – syge transport – VIP. De anførte priser er standard opbygninger + moms.

MB Sprinter 516 cdi r3l bygget som lux bus.
Bla. Klima, hattehylder med lys og luftdyser, kaffemaskine og køleskab, stjernehimmel, sæder med del læder, træ indlæg, ned byg bagagerum osv.

Special pris 535.000. -

Udvalg af brugte Mini Busser

3 stk. MB Sprinter 315/316 cdi r3 lift årg. 08-11 pers. 5-11 fra kr.105.000. -
3 stk. MB Sprinter 511,515 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. 250.000. -
1 stk. Iveco Indcar Wing årg.10 pers. 22+1 klima/termoruder kr. 435.000. -



2 stk. Scala mobil c35 160 kg. Trappelifte brugt 1/2 årg. ny pr. kr. 58.900.- Kr. 29.900.-

Udvalg af brugte turistbusser

Irisbus Arway årg. 2010 km 360.000 pladser.54+1 wc, klima, køkken.	Kr. 685.000. -
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. -
MAN Lions Coach årg.2003 km. 710.000 pladser 52+1 wc, klima, køkken	Kr. 425.000. -
MAN Lions Regio årg. 2010 km. 60.000 pl 55+1+1 wc, klima, køkken	Kr.825.000. -
MAN Lions Coach årg.2009 km.380 t 49+1 wc klima, køkken til omg. Lov	Kr. 650.000. -
Neoplan Startliner årg. 2003 km. 880.000 pladser 51+1 wc, klima, køkken	Kr.375.000. -
Neoplan Skyliner årg. 2005 km. 1.000.000 pladser. 72+1 wc,klima, køkken	Kr.775.000. -
Neoplan Euroliner årg. 2006 km. 750.000 pladser. 56+1 wc,klima, køkken	Kr.615.000. -
Volvo	

Udvalg af brugte rute og by busser

Iveco Crossway LE årg. 2009 km 370.000 pladser 44/46 klima, hævelsænke	Kr..Ring
Iveco Crossway LE årg. 2009 km 410.000 pladser 44/46 klima, hævelsænke	Kr..Ring
Man SU 313 km ca 450.000 årgang 2002 euro 3 m. lift m. seler	fra Kr. 175.000 -
Scania laventre årg.2003 km. 900.000 13 med klima og seler ny lak klar	Kr. 175.000. -
Renault Comen årg. 09 km 225-500.000 m. seler 14+1/5 lift	fra Kr. 175.000. -
Volvo 8600 årg. 06 km. ca. 700 t m. seler euro 4, plads. 50. 13 m.	Kr. 375.000. -

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

www.busimport.dk

Traffilog skal sælge Idrive i Europa

Traffilog, der er førende inden for telematik, og Idrive, der er førende leverandør af kameraoptagelser af hændelser i køretøjer, er gået sammen for at skabe en uovertruffen løsning. Løsningen kombinerer Traffilogs chaufførprofil og erfaringer med trafiksikkerhed med den mobile eventoptager fra Idrive.

Det betyder en løsning, der i endnu højere grad hjælper med at forebygge ulykker samt giver indblik i de ulykker der er sket således dette kan give læring så ulykker kan undgås og indarbejdes i den efteruddannelse, der er nødvendige for at styrke sikkerheden. Det skriver Traffilog og Idrive i en fælles pressemeddelelse.

I USA har der i mange år været anvendt fast monterede kameraer i erhvervskøretøjer for, at have dokumentation ved ulykker og til efteruddannelse af chauffører.

Idrive er den hurtigst voksende kameravirksomhed i USA, og de har udpeget Traffilog som deres distributør i Norden, England og de tysktalende lande. Med et omfattende udvalg af kameraer, og fuld integration til Traffilogs løsninger, kommer Traffilog med dette eksklusive partnerskab endnu tættere på visionen om Single Vehicle Architecture.

Efterhånden som flere og flere teknologier bliver føjet til køretøjerne, er det essentielt at have en central kontrolenhed, der kan integrere disse systemer. Traffilogs hardwareenhed har alle de tilslutnings- og udvidelsesmuligheder, der skal til for at kunne imødekomme fremtidens behov, og de har allerede indgået en række partnerskaber med førende teknologiske leverandører.

På Transport 2015 i Messecenter Herning var der verdenspremiere på Idrive X2, der er en helt ny kompakt videoeventoptager, der kommer med teknologi, der ikke før har været tilgængelig. Traffilog tilbyder en integreret løsning, hvor Idrive kombineres med selskabets egne løsninger, som især er orienteret mod chaufføren.

Når bussen skal rengøres - så ring til Just

Poul Erik Just fulgte med over i firmaet Olsens Facility, da Arriva for nogle år siden outsourcede busrengøring og klargøring. Siden er virksomheden vokset, og nu søger Poul Erik Just for rengøring og klargøring af 450 busser for busselskaber på Fyn og i Jylland

Poul Erik Just har for længst passeret den almindelige pensionsalder, men det rører ham ikke det mindste, når han med fast og kærlig hånd styrer de ca. 45 ansatte, som hver nat gør busser rene og klargør dem til næste dags kørsel. De 45 ansatte er spredt over det meste af Midt- og Sydjylland og Fyn. De største kunder er Arriva Danmark og Tide Bus Danmark, men der også mange andre, og også enkelte kunder i andre dele af transportbranchen.

- Vi har gode forhold for vore ansatte, og jeg og min kone besøger tit de enkelte busanlæg for at holde en god kontakt og for at tjekke, at kvaliteten er i top, siger Poul Erik Just, men hans kone skænker kaffe op og uddeler honningkager på udstillingstanden i hal J2 på Transport 2015.

Fra Arriva til Olsens

Poul Erik Just var tidligere ansat i Arriva Danmark, hvor han havde ansvaret for busrengøring og klargøring i Danmark og Sverige. Han indkøbte også rengøringsmidler og rengøringsudstyr. Men så valgte Arriva Danmark ar outsource opgaven, og Poul Erik Just fulgte med over i virksomheden Olsens Facility, som ejes af den tyrkisk-danske iværksætter Nick Krakier. Nick styrer den østdanske del af forretningen med hjemsted på Avedøre Holme, mens Poul Erik Just sørger for Vestdanmark.

- Jeg kender busbranchen gennem mange år, og jeg ved hvad der skal til, for at busselskaberne - og buschaufførerne - er tilfredse med rengøringen. Det skal bare være i orden, det kræver trafikselskabet, det er en del af kørselskontrakten, fortæller Poul Erik Just.

Kiehl rengøringsmidler

For nogle få år siden fandt Poul Erik Just frem til nogle nye og bedre rengøringsmidler. De fremstilles og sælges af firmaet Kiehl.

- Nu er vi blevet forhandler af Kiehls produkter, som jeg er meget tilfreds med. De er lidt dyrere pr, flaske, men vi bruger mindre end halvdelen i forhold til de produkter, vi tidligere anvendte, så der er både god økonomi og miljøfordele ved Kiehls produkter, siger Poul Erik Just.

Og nu sælger Olsens Facility rengøringsmidler til mange flere transportvirksomheder.

Nomineringen til Danish Coach Award 2015

Vitus Rejser: Nyt navn - bedre busrejser

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

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

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

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

Vitus Rejser vil udvikle busrejserne

Vitus Rejser blev "Årets Busrejsearrangør" ved uddelingen af Danish Coach Award 2015 i februar. Vitus Rejser er en gammel kending på busrejsemarkedet, men navnet er nyt. I samarbejde med bureauets ti faste busselskaber arbejder Vitus Rejser med udvikling af busrejsens komfort, service og sociale kvaliteter.

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

Vitus Rejser hed tidligere 65-Ferie, og har i flere årtier været én af de helt store busrejsearrangører. Men i de seneste år har der været en nedgang i antallet af gæster på busrejser. Det har fået Vitus Rejser til at iværksætte en helt ny strategi, og målet er klart: Nedgangen på busrejser skal vendes til fremgang.
Navneskiftet til Vitus Rejser var det første skridt.

- Vi indså, at vores gamle firmanavn "65-Ferie" gav nogle forkerte signaler, så målet med det nye navn var et få kontakt med nye målgrupper, og det er lykkedes, siger Heidi Maak, adm. direktør i Vitus Rejser til Magasinet Bus.
- Samtidig med navneskiftet har vi moderniseret vores markedsføring, så vi nu er på alle platforme og med en moderne hjemmeside, som virker lige godt på computer, mobiltelefon og tablet.

Komforten skal være ekstra god
Nedgangen i busrejserne har sin baggrund i de stadig faldende priser på flyrejser, og priskonkurrencen er meget hård.

- Derfor skal vi gøre noget, som flyselskaberne ikke kan, nemlig gøre rejsen så komfortabel og behagelig som overhovedet muligt. Billige flyrejser i dag er hurtige, men alt andet end komfortable, siger Heidi Maak.
- Derfor var vi lanceret vores egen udgave af en fem-stjernet bus, som både går på komfort og serviceniveau. Jeg er lidt ærgerlig over, at der ikke findes en fælles standard for en femstjernet bus. Her burde Danske Busvognmænd gå foran og hjælpe med at definere nogle generelle kvalitetskrav. Det er åbenbart temmelig vanskeligt, så nu har vi selv defineret, hvad vi mener med en femstjernet bus. Og det går på den fysiske indretning såsom armlæn og benplads, men også på serviceniveauet. Vore gæster får bl.a. udleveret en personligt tablet, når rejsen begynder, og der er selvfølgelig trådløst internet i bussen. Vi har lagt en del ind på tabletten på forhånd, men den kan også bruges til meget andet. Og i dag er en almindelig kaffemaskine ikke nok, der skal være en specialkaffemaskine i bussen, som de kendes fra hotellerne.

Rejser for voksne
Vitus Rejser har som underrubrik mottoet ”Rejser for voksne”. Og det er efter Heidi Maaks mening et helt realistisk afgræsning:
- Vi får aldrig de danske børnefamilier ud på busrejser, men vores koncept er derimod meget attraktivt for de modne aldersgrupper, hvor børnene er fløjet fra reden, de har rimelig god tid, de vil gerne opleve noget spændende, de lægger vægt på kvalitet i alle dimensioner, og de vil gerne være sammen med ligesindede.
Heidi Maak lægger meget stor vægt på busrejsens sociale dimension:
- På busrejsen spiller samværet med andre en stor rolle, og det er en vigtig parameter for os, at vore busselskaber og deres chauffører forstår at skabe en positiv atmosfære på turen.

Samarbejdet med busselskaberne
Vitus Rejser holder ét eller to årlige møder med de ti busselskaber, som kører for bureauet. Her justeres krav til busser og chauffører, og de økonomiske rammer forhandles på plads.
- Vi stiller store krav – meget store krav. Men vi er enige med busselskaberne om, at det er vejen frem for at fastholde og udvikle busrejserne. Og det er de samme busselskaber, vi har arbejdet sammen med i mange år. Jeg er på fornavn med de allerfleste af chaufførerne, fortæller Heidi Maak.
Samspillet mellem rejselederne fra Vitus Rejser og chaufførerne fra busselskaberne er helt afgørende for, hvor godt en busrejse kan lykkes.
- Det er lidt af en puslespil, at få sat de helt rigtige teams sammen. Alle kan jo ikke sammen, så kemien skal være i

orden, og vi evaluerer løbende på alle chauffører og rejseledere, så vi også på det punkt kan holde kvaliteten i top, siger Heidi Maak.

Et skulderklap
Prisen som "Årets Busrejsearrangør" ved årets Danish Coach Award ser Heidi Maak som et skulderklap:
-Det er super dejligt, at andre også lægger mærke til hvad vi går og laver – og sætter pris på det. Vi kan selvfølgelig bruge den anerkendelse i vores markedsføring, og det betyder også meget internt.

Barlinek?
Og ved du – kære læser – hvor Barlinek skal findes på verdenskortet? Det er ét af de spændende rejsemål i Vitus Rejsers program. Barlinek kan man finde i Polen, og det er netop med bus, man kan rejse til Barlinek med Vitus Rejser. Den information tikkede ind på mailen, mens denne artikel blev skrevet, sammen med information om rejser til Krakow, Sorrento, Gardasøen, Budapest og Bratislava.

Vitus Rejser's definition af den femstjernede bus

Personlig tablet
Gratis trådløst internet i Danmark, Sverige og Tyskland
Ekstra god benplads med 88 cm mellem sæderne
Luksussæde
Justerbar stoleryg med lomme

Sikkerhedssele
Armlæn - også mellem sæderne
Justerbar fodstøtte og benhviler
Klapbord
Læselampe

Stikkontakt ved hvert sæde
Service tilkaldeknap
Aircondition
Tonede ruder
Minikøkken og køleskab

Mulighed for specialkaffe
Toilet

EU-Kommissionen efter ulykkesstatistik:

Der er behov for en yderligere indsats

For at opfylde EU's strategiske mål om at halvere det årlige antal trafikdræbte fra 2010 til 2020 er der behov for en yderligere indsats. Sådan lyder det fra EU-Kommissionen efter de seneste tal over antal trafikulykker på vejene i de 28 EU-lande. Et af fokus-områderne er reglerne om erhvervschaufførers uddannelse og kvalifikationer

De fleste trafiksikkerhedsforanstaltninger i hverdagen gennemføres på lokalt eller nationalt plan, for eksempel i kraft af håndhævelse af færdselsreglerne, oplysningskampagner samt anlæg og vedligeholdelse af infrastruktur. EU bidrager med lovgivning og henstillinger om spørgsmål af fælles interesse - eksempelvis angående mindstekravene til den tekniske kontrol af køretøjer og harmoniseringen af tekniske standarder.

For at få antallet af dræbte og tilskadekomne ned, agter EU-Kommissionen:

- at gøre en foreløbig rapport om EU's trafiksikkerhedspolitik færdig. Heri gøres der status over resultaterne, og en dagsorden opstilles for de næste fem år. Rapporten forventes offentliggjort i maj
- at arbejde videre med den nye analyse af alvorlige kvæstelser i forbindelse med trafikulykker. En undersøgelse vil blive iværksat i efteråret 2015 for at vurdere mulighederne for eventuelle foranstaltninger, der tilsigter at reducere disse skader
- at granske reglerne om erhvervschaufførers uddannelse og kvalifikationer. EU-Kommissionens forslag forventes at blive vedtaget ved udgangen af 2016
- at granske EU's ramme angående forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed. EU-Kommissionens forslag forventes at blive vedtaget ved udgangen af 2016

Højresvingsulykker kan forebygges

Højresvingsulykker er ofte meget alvorlige ulykker med svært tilskadekomne eller dræbte. Derfor er det vigtigt, at vi gør alt, hvad vi kan for at forhindre dem. Det skal Vejdirektoratets nye gode råd til kommunerne være med til at sikre.

Vejdirektoratet rådgiver kommunerne om, hvordan de kan indrette lyskryds, så risikoen for højresvingsulykker bliver så lille som muligt.

Vejdirektoratets nye guide samler danske og internationale erfaringer på området, som Rigspolitiet, Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet har indhentet i blandt andet Sverige, Holland, Tyskland og Storbritannien.

Syv måder at forbedre sikkerheden for cyklister i kryds:

Udsyn mindst 70 meter bagud: Chaufføren i en højresvingende bil eller lastbil skal kunne se mindst 70 meter tilbage i højre side.

Tilbagetrukket stoplinje og cykelboks: Når der er cykelsti helt frem til krydset, vil en tilbagetrukket stoplinje på mindst fem meter eller en såkaldt cykelboks gøre cyklisterne mere synlige for bilisten uden brug af spejle.

På de sidste 30-50 meter før krydset må der ikke være en rabat mellem cykelsti og kørebane: Den højresvingende får dermed bedre mulighed for at se cyklister i sidespejlene, ligesom det fremmer bilistens erkendelse af vigepligten.

Før-grønt for cyklister: Cyklisterne får grønt før bilerne, hvilket giver bilisterne bedre mulighed for at se dem før et højresving.

Afbrudt cykelsti: Man forkorter cykelstien, så den stopper 15-25 meter før krydset. På den måde kan biler og cykler flette inden krydset, så ligeudkørende cyklister placerer sig på de højresvingende bilers venstre side.

Separat regulering: En signalteknisk løsning, hvor lyset reguleres så den ligeudkørende trafik afvikles først og den højresvingende bagefter.

Forskudt passage: Cykelstierne føres rundt om krydsets hjørner, så de krydser vejen en smule forskudt i forhold til den oprindelige kørselsretning.

- De seneste år har der været et stort fald i antallet af dræbte på vejene, herunder et fald af de alvorlige ulykker med cyklister, fordi vi sammen har gjort et stort stykke arbejde for at forbedre trafiksikkerheden. Det arbejde skal vi naturligvis fortsætte, og guiden er et vigtigt værktøj til at fastholde antallet af højresvingsulykker på et minimum, siger afdelingsleder Marianne Foldberg Steffensen fra Vejdirektoratet.

Cyklistforbundets direktør Klaus Bondam er glad for, at kommunerne nu har fået en række gode råd til, hvordan de kan forhindre højresvingsulykker på deres veje.

- En højresvingsulykke er noget af det værste, en cyklist kan komme ud for. Derfor skal vi gøre alt, hvad vi kan, for at forhindre den slags ulykker – både ved at skærpe opmærksomheden hos cyklister og chauffører, men også ved at indrette vejene så sikkert, som muligt. Guiden fra Vejdirektoratet er et vigtigt skridt i den rigtige retning, og jeg håber, at kommunerne vil implementere mange af de gode råd, siger Klaus Bondam

Guiden er blevet til på baggrund af midler bevilget fra den grønne transportpulje. Guiden kan hentes **her:**

EU-Kommissionens trafiksikkerhedsstatistikker viser små forbedringer for 2014

Efter to års mærkbare fald i antallet af dræbte i trafikken på Europas veje skuffer de første rapporter om antallet af trafikdræbte i 2014. I henhold til de tal, der blev offentliggjort i denne uge, er antallet af trafikdræbte faldet med ca. 1 procent i forhold til 2013. Faldet i antal trafikdræbte var på 8 procent i 2013 i forhold til 2012 - og 8 procent i 2012 i forhold til 2011

De seneste tal viser, at der 25.700 mennesker mistede livet i ulykker på vejene i EU. Det er 5.700 færre end i 2010, men det er utilstrækkeligt til at opfylde det fald, som EU stræber efter.

- Det er trist og vanskeligt at måtte acceptere, at tæt på 70 EU-borgere dør på vort vejnet hver dag, og at mange flere kvæstes alvorligt. De tal, der offentliggøres, bør få alarmklokkerne til at ringe. Bag tallene og statistikkerne er der sørgende ægtefæller, forældre, børn, søskende, kolleger og venner. De er også en påmindelse om, at trafiksikkerhed kræver konstant bevågenhed og en yderligere indsats, sagde Violeta Bulc, der er EU-kommissær for transport.

- Vi må intensivere vort arbejde i de kommende år for at opfylde det tilstræbte EU-mål om at halvere det årlige antal af trafikdræbte senest i 2020. Lad os samarbejde om at sikre, at flere mennesker kommer sikkert hjem efter deres rejse. Dette er en af mine prioriteter, og det bør ligeledes være en prioritet for regeringerne i alle medlemsstater, sagde hun videre.

Af statistikkerne for 2014 over de enkelte lande fremgår det, at antallet af trafikdræbte stadig varierer meget fra land til land i EU. EU's gennemsnitlige trafikdødelighed for 2014 forventes at blive 51 trafikdræbte pr. million indbyggere. Malta, Nederlandene, Sverige og Det Forenede Kongerige, rapporterer fortsat den laveste trafikdødelighed med under 30 dræbte pr. million indbyggere. Fire lande rapporterer stadig en trafikdødelighed på over 90 døde pr. million indbyggere. Det er Bulgarien, Letland, Litauen og Rumænien.

Tallene viser dog, at antallet af trafikdræbte i EU er faldet med 18,2 procent siden 2010. Nogle europæiske lande rapporterer en forbedring, der ligger over gennemsnittet, af trafiksikkerheden i årenes løb. Dette gælder navnlig Grækenland, Portugal og Spanien. Danmark, Kroatien, Malta, Cypern, Rumænien, Italien, Slovenien og Den Tjekkiske Republik rapporterer ligeledes et fald i antallet af trafikdræbte, der ligger over EU-gennemsnittet for 2010-2014.

Kommune og busoperatør fik pris for deres jobindsats

Helsingør Kommune ved Center for Job og Uddannelse og busselskabet De Blaa Omnibusser A/S modtager i dag TUC Dekra's Jobgaranti-Pris. Det er fjerde gang prisen uddeles til et kommunalt jobcenter og en virksomhed

Prisen blev overrakt af Direktør i TUC Dekra, Helle Bøtcher, ved et særligt arrangement for Jobcentrets ansatte på Center for Job og Uddannelse i Helsingør. Centerchef Mette Gregersen modtog prisen på vegne af Helsingør Kommune, mens Miljø- og HR-chef, Hans Henrik Delbanco, modtog prisen på vegne af De Blaa Omnibusser A/S. Med prisen følger et værk af kunstneren Bettina Storm.

- Det er fjerde gang, at vi i TUC Dekra uddeler denne pris, som gives til jer, der gør en ekstraordinær og anerkendelsesværdig indsats for at bringe ledige i arbejde inden for transportsektoren. TUC Dekra har, med 35.000 kursister årligt, et ansvar for dels at uddanne dygtige chauffører i Danmark dels, at bidrage til at transportbranchen løbende udvikler sig gennem efteruddannelse af kompetente og veluddannede medarbejdere, sagde Helle Bøtcher, da hun overrakte prisen.

- Men uddannelse gør det ikke alene. Med denne prisuddeling ønsker vi at påskønne samarbejdet med Helsingør Kommune og De Blaa Omnibusser, der i det seneste år har bidraget til at føre TUC Dekra Jobgaranti ud i livet. For først, når den enkelte kommer i ordinært job, er vores fælles mission lykkedes. Og i Helsingør Kommune alene, er det i det forløbne år lykkedes at opkvalificere 26 ledige borgere med en chaufføruddannelse - hvoraf de 15 i dag kan kalde sig lønmodtagere. Heriblandt Jannik Augsburg, som jo også er her i dag. Jannik har med jeres hjælp formået at udskifte dagpenge og udsigten til for tidlig pension, med et job som rutebus-chauffør hos De Blaa Omnibusser. Hans historie er blot en af mange, og hver dag kommer nye historier til, sagde hun videre og fortsatte:

- De seneste opgørelser hos os i TUC Dekra viser, at over 3.000 ledige gennem de seneste fire år, er kommet i job via vores jobgaranti. Tal der signalerer, at det, vi gør, virker og giver mening - for branchen - og for mennesker.

TUC Dekra har tidligere uddelt sin jobgaranti-pris til:
Rødovre Jobcenter og HB Trafik, Handicap Befordring A/S (uddelt på Bornholm, Folkemødet 2014)
Herning Jobcenter og EEC Vamdrup, Lasttransport ved Erling Christoffersen (uddelt i Horsens, Folkemødet 2013)
Københavns Kommune's Jobcentre og Busselskabet Nobina (uddelt på Bornholm, Folkemødet 2013)

Prismodtager:

Vi får en lidt rankere ryg

- Jeg, den øvrige ledelse og medarbejderne i Center for Job og Uddannelse, er rigtig stolte af at modtage Jobgaranti-Prisen som en anerkendelse af vores indsats for at skaffe ledige borgere i uddannelse, og siden i ordinært job. Sådan sagde Centerchef i Helsingør Kommune, Mette Gregersen, da hun onsdag morgen skulle modtage TUC Dekras Jobgarantipris

- Vi er jo ikke just forvænt med ros for vores arbejde, så jeg kan mærke på os alle, at prisen har givet en lidt rankere ryg og ekstra energi. Desuden er prisen med til at synliggøre, hvordan det ved fælles indsats fra os som kommunal enhed, TUC Dekra som ekstern samarbejdspartner og forskellige transportvirksomheder – heriblandt De Blaa Omnibusser A/S, alene i år, er lykkedes at opkvalificere 26 ledige borgere til at komme videre med deres tilværelse - og endda sikre 15 af disse et ordinært job i transportbranchen.

Mette Gregersen fremhævede også, at hun betragter TUC Dekras jobgaranti-pris som et skridt på vejen mod kommunens målsætning om i højere grad at blive anset som en konkurrencedygtig rekrutteringskanal til fælles gavn for erhvervslivet og kommunens ledige borgere.

Fakta om Center for Job og Uddannelse i Helsingør Kommune
Center for Job og Uddannelse i Helsingør Kommune varetager uddannelses- og beskæftigelsesindsatsen overfor ledige og sygemeldte borgere. Centret består af Jobcenter, Ydelsescenter og Ungdommens Uddannelsesvejledning. Der er 170 ansatte. Centret sikrer en sammenhængende uddannelses- og beskæftigelsesindsats ved systematisk at samarbejde med virksomheder, eksterne aktører og øvrige centre i Helsingør Kommune.

Pensionen må vente:

Jeg vil meget hellere køre bus

Da Jannik Augsburg nærmede sig de 65 år, kneb det med at få opgaver nok i hans lille konsulentvirksomhed med speciale i generationsskifte. Han følte sig imidlertid langt fra klar til en pensionisttilværelse og benyttede sig derfor af sit lokale jobcenters tilbud om seks ugers selvvalgt uddannelse og tog mod den jobgaranti, som uddannelses-organisationen TUC Dekra tilbød, for at øge sine jobmuligheder i en anden branche. I dag arbejder han som deltids-buschauffør for De Blaa Omnibusser A/S - og han er vild med det

- Jeg havde jo egentlig aldrig forestillet mig, at jeg skulle stoppe med at arbejde før jeg var 75, siger Jannik Augsburg, der for knap en måned siden rundede 65 år.

Men efterspørgslen på konsulenthjælp til ejer- eller generationsskifte i små og mellemstore virksomheder stod ikke længere mål med hans forventninger om et aktivt arbejdsliv som selvstændig. Derfor besluttede han sig for at kigge efter supplerende jobmuligheder i en anden branche. I årevis havde han leget med tanken om at blive handicapchauffør, nu var tiden inde. Jannik Augsburg forelagde sin idé for sin jobkonsulent i Helsingør Kommune, som uden

tøven bakkede op om forslaget og sørgede for, at han fik de nødvendige kurser - og dertil TUC Dekra's jobgaranti som sikrede ham hjælp til at komme i job efter endt uddannelse.

- Og vi havde travlt, husker Jannik, for når man først er fyldt 65, er man ikke længere omfattet af dagpengesystemet.

Tog Buskørekort på seks uger
Første del af Janniks chaufføruddannelse startede i august sidste år via et seks ugers selvvalgt uddannelse på TUC Dekra's uddannelsescenter i Ishøj. Herefter fulgte et fem dages kursus i 'befordring af bevægelseshæmmede', et fem-dages 'rutebus-kursus' og endelig et endagskursus i 'rejsekort'.

- Jobcentret betalte det hele. Og jeg er lykkelig for, at de mente, at jeg var værd at investere i, siger Jannik Augsburg.

I løbet af efteråret kunne Jannik Augsburg så begynde at kigge sig om efter et job som handicap-chauffør. Han fandt ret hurtigt ud af, at det var svært at få job i sit lokalområde, og derfor anbefalede TUC Dekra ham i stedet at overveje et job som buschauffør. De havde eksempelvis et samarbejde med De Blaa Omnibusser A/S, som de gerne ville formidle kontakt til.

- Jeg var selv meget opsøgende omkring at få arbejde, og blev hele vejen støttet af TUC Dekra's jobkonsulenter, der har fingeren på pulsen inden for branchen og blandt kan anbefale egnede kandidater til deres samarbejdspartnere og sørge for, at man kommer til samtaler. Det har givet stor tryghed, siger Jannik Augsburg og understreger, at han oplevede jobgarantien som super effektiv.

- Gider man selv investere lidt energi og tid derhjemme, så gør jobkonsulenterne alt hvad de kan for, at man kommer i mål, siger Jannik Augsburg, som kom i mål selvom det indimellem var hårdt at tilegne sig al den nye viden på forholdsvis kort tid.

Tirsdag 3. februar startede han som deltid-buschauffør hos De Blaa Omnibusser A/S.

Arbejde giver livskvalitet
- Jeg havde aldrig i mit liv forestillet mig, at jeg skulle ende som rutebuschauffør på deltid, smiler Jannik Augsburg.

Han tilføjer, at han faktisk er ret vild med det. Også selv om buschaufførbranchen har ry for at være travl og temmelig stressende, og at passagerne kan blive vrede, når køreplanen skrider.

- Men de par gange, det foreløbig er sket, har jeg bare sagt: Det beklager jeg meget - jeg håber, du når det du skal alligevel, og så har det ikke været noget problem.

Samme tilfredshed synes han også at opleve blandt sine nye kolleger - og hos tidligere medkursister, der ligesom han har skiftet jakkesættet og skrivebordet ud med en plads bag rattet.

- Når jeg indimellem ser deres Facebook-opdateringer, er de nærmest ved at boble over af glæde, siger han.

Selv glæder Jannik Augsburg sig først og fremmest over fortsat at være tilknyttet arbejdsmarkedet. Det giver ham livskvalitet - og deltidsjobbet som buschauffør giver ham tillige fleksibilitet til fortsat at tage konsulentarbejde, hvis der skulle dukke spændende opgaver op.

- Så pensionisttilværelsen må altså vente fem - ti år endnu. Jeg vil meget hellere køre bus, siger den 65 årige og nyudklækkede buschauffør.

Prismodtager:

Vi tager social ansvar meget alvorligt

- Vi er rigtig glade for at modtage Jobgaranti-Prisen og ser den som en anerkendelse af virksomhedens sociale ansvar et ansvar vi tager meget alvorligt. Sådan sagde Miljø- & HR-chef i De Blaa Omnibusser A/S, Hans Henrik Delbanco, da han onsdag morgen skulle modtage TUC Dekras jobgarantipris

- Jeg kan med stolthed sige, at vi lige nu beskæftiger over 200 chauffører - bredt repræsenteret af både mænd og kvinder i alderen 23 til 82 år fra 47 forskellige områder og lande. Samarbejdet med TUC Dekra har stået på igennem flere år, og i løbet af det sidste år har vi ansat 15-20 chauffører fra deres kurser - blandt andet i forbindelse med jobgarantien. Vi oplever generelt, at chaufførerne fra TUC Dekra kommer med en god basisuddannelse, som de kan bygge videre på, når de bliver ansat hos os, sagde han videre.

Fakta om De Blaa Omnibusser

- De Blaa Omnibusser er et gammelt busselskab, der har eksisteret i snart et hundrede år. Den første tur blev kørt 15. maj 1921. Bussen var en Ford TT årgang 1921. I årene fra 1921 og frem til 1948 havde selskabet nogle svære år med start af nye linjer, manglende benzin i krigsårene og flere forskellige ejere.
- I 1948 købte P.V. Jørgensen selskabet, og virksomheden drives stadig af dennes efterkommere, nu med tredje generation i ledelsen.
- I 1956 blev det konkurrerende busselskab Omnibus-Ringlinien erhvervet og De Blaa Omnibusser kom til at stå for hele lokaltrafikken i den daværende Søllerød kommune. Det er stadig De Blaa Omnibusser, der driver alle buslinjerne fra Holte station.
- I dag betjener selskabet flere stationer i lokalområdet ud over Holte. Det er blandt andet Lyngby, Farum, Birkerød, Vedbæk, Skodsborg, Klampenborg, Hellerup, Gentofte, Jægersborg, Bernstorffsvej, Charlottenlund, Ordrup, Stenløse og Nivå.
- Selskabet, der kører i dag på 25 forskellige linjer med over 65 busser, betegner sig selv som en rummelig virksomhed, der beskæftiger over 200 kvindelige og mandlige chauffører, der kommer fra omkring 47 forskellige områder og lande. De har en aldersspredning fra 23 til 82 år.
- Selskabet har forsynet alle sine busser med udstyr, der gør at døve chauffører kan køre busser på tilsvarende måde som de øvrige chauffører.

Busselskab køber busselskab

Bent Thykjær har afhændet sit busselskab med hovedsæde i Horsens og forlader selskabet. Ifølge Børsen er det busselskabet Umove A/S, der har købt det jyske busselskab, der er blandt de største i Danmark med omkring 420 busser og 700 medarbejdere.

Thykjær A/S kører både rute-kørsel for de regionale trafikselskaber og turistkørsel for private og virksomheder.

Umove A/S, der blev etableret i juni 2013, ejer blandt andet busselskaberne Fjord-Bus A/S og De Hvide Busser A/S. Umove A/S har derudover en ejerandel i Edelskov A/S.

Antallet af busvognmænd er faldet

I 2014 var der 549 virksomheder i Danmark, der havde en eller flere af de i alt 11.334 tilladelser til buskørsel, som Trafikstyrelsen har udstedt. Antallet af virksomheder med tilladelser til buskørsel har været faldende siden stort set hvert år siden 2002, hvor der var 886 virksomheder, der rådede over en eller flere af de i alt 9.552 udstedte tilladelser til buskørsel. Kun i 2005 og i 2009 var antallet af busvognmænd med tilladelser større end året før

Udviklingen går ifølge opgørelsen mod, at de enkelte virksomheder får flere tilladelser. Hvor antallet af tilladelser pr. virksomhed i 2002 lå på 7,4, lå det i 2014 på 20,6.

I opgørelsen over antal tilladelser pr. virksomhed er der set bort fra de fem største busvirksomheder - Arriva Danmark A/S, Thykjær, City-Trafik, Tide bus Danmark og Ditobus, som tilsammen råder over 3.550 tilladelser.

Arbejdsskader løb op i 2,7 millioner kroner

Chaufførernes Fagforening i København fik i løbet af januar og februar samlet 2.729.909 kroner ind i sager om arbejdsskader

I de tilsvarende måneder for et år siden var beløbet på 1.709.507 kroner.

Faglige sager gav 255.000 kroner

Chaufførernes Fagforening i København skaffede i løbet af januar og februar berørte medlemmer i alt 255.000 kroner ind i faglige sager.

I de tilsvarende måneder for et år siden var beløbet på 298.914 kroner.

Lovændring skal sikre bedre lønvilkår for gods- og buskørsel

SR-Regeringen har fremsat et lovforslag, der skal stramme op på reglerne om, at chauffører på danske lastbiler skal aflønnes efter det danske overenskomstniveau, når der køres i Danmark. Forslaget er en udløber af regeringens aftale om social dumping med SF og EL. Samtidig udsendes et supplerende lovforslag i høring, der også skal sikre lønvilkårene på gods-, bus- og taxiområdet

Lovforslaget betyder, hvis det bliver vedtaget, at danske godsvognmænd eksempelvis ikke kan benytte chauffører fra udenlandske datterselskaber og dermed omgå kravet om at følge de danske overenskomster ved kørsel i Danmark.

Endelig skal det ifølge forslaget ikke være muligt at låne chauffører fra andre virksomheder. Denne ordning ophæves, da den vurderes at være i strid med EU-lovgivningen, da den kun omfatter danske virksomheder.

Til sammen skal initiativerne i lovforslaget være med til sikre, at der er gode og ordnede forhold i gods- og busbranchen, hvor branchen har klare regler at forholde sig til. Det vil samlet set styrke muligheden for at undgå social dumping.

Indsatsen er en del af finanslovsaftalen, som SR-Regeringen indgik sammen med SF og Enhedslisten sidste år målrettet på at forhindre social dumping.

Samtidig sender Transportministeriet et supplerende lovforslag i høring, der skal sikre, at aflønningen på gods-, bus- og taxiområdet generelt bringes tilbage til den hidtidige praksis. Baggrunden for det supplerende lovforslag er, at en højesteretsdom har afgjort, at det ifølge den nuværende formulering i loven er tilladt, at man følger enhver overenskomst uanset indhold. Det er imod intentionen med loven, som er, at man skal følge de toneangivende landsdækkende overenskomster, som indeholder bestemmelser om pension, løn under sygdom med mere.

- Jeg er meget glad for, at jeg kan fremsætte et lovforslag, der skal stramme op på reglerne om, at danske vognmænd skal følge de danske kollektive overenskomster, når de kører i Danmark. Lovforslaget er et bidrag i regeringens kamp mod social dumping, som er en trussel mod den danske aftalemodel, og som er med til at skabe ulige konkurrencevilkår i branchen, siger transportminister Magnus Heunicke (S) og fortsætter:

- Social dumping er en mærkesag for regeringen, og derfor sætter jeg stor pris på, at vi har kunnet indgå denne aftale mod social dumping med SF og Enhedslisten som en del af den samlede finanslovsaftale for 2015. Samtidig følger vi op med et supplerende lovforslag i lyset af den højesteretsdom, der for nylig er blevet afsagt, og som har den konsekvens, at en hvilken som helst overenskomst kan følges uanset indholdet. Dommen har betydning for hele gods-, bus- og taxiområdet. Her kan vi ikke se stiltiende se til. Det skal som udgangspunkt være niveauet i de mest repræsentative landsdækkende overenskomster i branchen, der skal følges, som netop garanterer et ordentligt lønniveau for chauffører.

Udlånsordning for chauffører kan blive historie

SR-Regeringen har fremlagt et forslag om at ændre bus- og godskørselsloven. Ændringerne vil, hvis de bliver vedtaget i Folketinget, eksempelvis betyde, at vognmænd ikke længere låne chauffører hos hinanden på den måde, de gør i dag

Transportorganisationerne DI Transport og ATL har sendt et høringssvar til Transportministeriet, hvori organisationerne lægget vægt på, at udlånsordningen efter deres mening skal fastholdes.

Regeringen lægger med lovforslaget op til at fjerne den nuværende udlånsordning, hvor to danske vognmænd og vognmænd, der aflønner efter gældende overenskomst, kan lån chauffører af hinanden. Det gælder også for to danske datterselskaber i samme koncern.

- Det fremlagte lovforslag rammer desværre på en række områder ved siden af målet. Det går ud over de mindre danske vognmænd, der kører efter reglerne og aflønner efter den gældende overenskomst, siger DI Transports direktør Michael Svane.

Han forklarer, at udlånsordningen mellem to virksomheder i dag benyttes som fleksibilitet i forbindelse med sygdom eller ekstra opgaver.

- Den fleksibilitet bliver nu fjernet, selv om begge parter overholder gældende overenskomst, siger Michael Svane.

Regeringen anfører i lovforslaget, at udlånsordningen er i strid med EU-lovgivningen, da den kun omfatter danske virksomheder.

- Vi er enig i, at man skal overholde EU-reglerne. Men udlånsordningen kan godt holdes inden for EU-reglerne, uden at den kan benyttes til at omgå overenskomstkravet i godskørselsloven. Det bærende princip er stadigvæk, at når man kører med dansk lastbil i Danmark, så skal man aflønne efter gældende overenskomster, siger Michael Svane.

Direktør bliver et par år mere hos lastbil- og busimportør og -forhandler

Janko van der Baan, der kom til Scania i Danmark som direktør for knap tre år siden, bliver på posten i mindst to år endnu. Det sagde han på et møde for transportbeskrivelser, som Scania havde indbudt til torsdag i Ishøj

Her knap syv år efter den seneste finansielle og økonomiske krise ramte med markant nedgang i de transporterede godsmængder og dermed fald i efterspørgslen efter transport, vurderer Janko van der Baan, at markedet er ved at komme ind i en mere stabil udvikling.

- Så vi kan komme til at tjene penge igen, siger han.

De seneste år har på det økonomiske område været en udfordring for Scania Danmark, der har ligget under nulpunktet i de offentliggjorte årsrapporter siden 2009.

Scania er kommet ind i en tysk familie

For Scania Danmarks vedkommende er der gennem de seneste år sket nogle ændringer i strukturen i selskabet med en sammenslutning af Scania Danmark A/S og Scania Biler A/S. Derudover er antallet af service- og salgssteder skåret ned, så Scania i dag er placeret 26 steder. Scania Danmark har selv 17 værksteder, mens Scania-forhandleren Stiholt har fire i Nordjylland og Scania-forhandleren Nyscan har fem på Sjælland.

I den samme periode er Scania kommet i familie med MAN via Volkswagens opkøb af aktier i de to konkurrerende lastbilproducenter.

Janko van der Baan understreger, at Scania og MAN trods familieskabet stadig er konkurrenter med samme styrke som før, når det gælder om at sælge lastbiler, serviceydelser og tilhørende transportløsninger til kunderne.

Det er mere på produktionsplan, der er et samarbejde mellem VW, Scania og MAN. Aktuelt betyder det, at MAN i nær fremtid vil benytte gearkasser produceret hos Scania frem for gearkasser produceret uden for VW-koncernen.

I den sammenhæng er Janko van der Baan fortrøstningsfuld, da VW gennem mange år har vist, hvordan mand håndtere flere forskellige mærker i samme koncern og fastholder deres individuelle identitet.

Trafikstyrelsen er parat til at ændre praksis med hensyn til kvalifikationsbeviser

ATL, der er en af flere arbejdsgiverorganisationer på transportområdet, har sammen med DI Transport henvendt sig til Trafikstyrelsen for at få ændret praksis vedrørende udstedelse af EU Kvalifikationsbeviser

Ønsket, som Trafikstyrelsen er parat til at opfylde, går på, at nye chaufføruddannelsesbeviser udstedes med gyldighed i fem år fra udløbet af det gamle bevis, hvis uddannelsen er gennemført inden for tre måneder før udløbet af det gamle bevis.

Som det er nu udstedes chaufføruddannelsesbeviser i forbindelse med fornyelse med gyldighed i fem år fra det tidspunkt, hvor chaufføren har gennemført sin uddannelse.

ATL og DI Transport havde gerne set en endnu større fleksibilitet på området tilsvarende den, der gælder ved udstedelse af ADR beviser, hvor de nye beviser udstedes med en gyldighed på fem år fra udløbet af det gamle bevis, hvis uddannelsen er gennemført inden for 12 måneder før udløbet af det gamle bevis.

- Vi er dog meget glade for at Trafikstyrelsen har været imødekommende over for vores henvendelse, siger direktør i ATL Anne Windfeldt Trolle.

- Det giver vores medlemsvirksomheder større fleksibilitet i forbindelse med planlægning og afvikling af den lovpligtige kvalifikationsuddannelse.

Ifølge ATL forventer Trafikstyrelsen, at den nye praksis kan træde i kraft inden for 4 - 6 måneder efter ændring af IT systemet og ændring af bekendtgørelsen om Kvalifikationsuddannelsen.

Transportorganisationer udbyder i samarbejde flere kurser

- Vi har sammensat forårets program, så der er noget til alle faggrupper, siger Anders Jessen, der er daglig leder af transportorganisationen ITD's kursusafdeling

ITD fremhæver i forbindelse med forårets kursusprogram, at veluddannede medarbejdere og ledere er med til at udvikle transportvirksomhederne i en positiv retning. Ud over ny og konkret viden får deltagerne også styrket deres netværk, som de kan bruge på deres vej.

Flere kurser udbydes i samarbejde med Danske Speditører og Danske Busvognmænd. Dermed kan der komme indspark fra flere beslægtede faggrupper.

Taxi-selskab vil køre akutkørsel og med pakker

Taxi Göteborg har udvidet aktiviteterne fra udelukkende at køre med almindelige passagerer til også at omfatte budkørsel og akutkørsel mellem sygehuse

Ved at udvide sit aktivitetsområde får Taxi Göteborg ud over flere opgaver også spredt opgaverne mere jævnt i løbet af døgnet.

- Vi har valgt at gå ind på de to nye områder for at udjævne arbejdsbelastningen i løbet af døgnet, siger Martin Lund, der er driftchef hos Taxi Göteborg.

- Vi vil altid have mange biler ude for at kunne give vore taxi-kunder hurtig og tryg service døgnet rundt. Men det kræver, at bilerne også har noget at køre med. Derfor passer det udmærket også at kunne tilbyde budtjenester og kørsel med akutte patienter, siger han videre.

Budtjenesten, som Taxi Göteborg er begyndt at tilbyde, sker i et samarbejde med Innerstaden, Pling Transport og Paketlogistik.

Innerstadens virksomheder og forretninger tilbyder deres kunder hjemtransport af for eksempel blomster, oplagte klæder og mad med levering om aftenen samme dag.

- Det bliver mere og mere vigtigt for alle at tilbyde enkle og hurtige løsninger til kunderne. I Europa er det mere almindeligt med budtjenester for privatpersoner, som ikke selv har tid til at klare deres ærinder og det er tid for göteborgerne at få den her tjeneste, siger Martin Lund og fortsætter:

- I vores samarbejde med Paketlogistik, hvor alle pakkerne bliver sorteret, tager Pling Transport hånd om de transporter, hvor cykel passer bæst, og vi tager hånd om de længere budtransporter. Da varerne skal være leveret samme aften, er det et fint supplement til taxierne, der har lidt mindre at lave først på aftenen.

I forhold til de akutte transporter er det en service, som Taxi Göteborg har lagt ud til sygehusene i Göteborg-området. Primært handler det om transport af personale mellem sygehusene og opgaven er lagt ud af trafikselskabet Västtrafik.

- Vi har mange kørsler til og fra sygehusene og er derfor altid i nærheden. Derfor er det enkelt for os at tage disse hurtige ture, når der er behov for dem. Ofte handler det om personale, der hurtigt skal til et andet sygehus for eksempelvis at udføre en operation eller lignende, og da er det afgørende at være i nærheden, siger Martin Lund.

Busformand:

Danske Busvognmænd er en forening der samler

Danske Busvognmænd afholdt sin årlige generalforsamling i lørdags i forbindelse med Busmessen 2015, der fandt sted i Messecenter Herning i dagene fra 19. - 21. marts. Budskabet fra landsformand John Bergholdt var, at Danske Busvognmænd fortsat skal være en forening, der samler

Med ordene hentydede John Bergholdt til, at foreningen rummer medlemsvirksomheder af forskellig størrelse og beskæftiget med forskellige områder indenfor turistbustrafik, kollektiv bustrafik og handicap- og specialkørsel.

Dertil kommer samarbejdet med Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening, der afholdt deres generalforsamling samme formiddag og Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, der var medarrangør af et debatmøde om samarbejdet i den kollektive trafik dagen før.

- Pengene skal bruges så klogt som muligt i den kollektive trafik med fokus på passagernes behov, påpegede formanden.

Bag meldingen gemte sig busbranchens kritik af, at man endnu mangler at se hurtige BRT-systemer og højklassede busløsninger folde sig ud i storbyerne, hvor letbaner hidtil er blevet prioriteret.

Urentable lokalbaner var også genstand for formandens kritik.

Formanden for Danske Busvognmænd havde også fokus på chaufførernes løn- og arbejdsvilkår, der er i fare efter kendelsen i NORTRA-sagen. John Bergholdt fremhævede, at muligheden for eksempelvis at aflønne chaufførerne efter provisionsaflønning, ikke er rimelig.

Endelig berettede formanden om foreningens generelle arbejde for, at medlemsvirksomhederne kan arbejde under fair og rimelige vilkår til trods for de betingelser, der bliver stillet over for hos for eksempel Københavns Lufthavn og Storebæltsforbindelsen.

Efter årsmødet besøgte såvel medlemmer som gæster Busmessen 2015, der havde samlet 32 forskellige leverandører dedikeret til busbranchen.

NORTRA-sagen fører til lovændring

Formuleringen af overenskomstparagrafferne i bus- og taxilovgivningen strammes nu op, så de følger loven intention om, at det skal være de repræsentative, landsdækkende overenskomster, der skal følges.

Transportministeriet sender et supplerende lovforslag i høring, der skal sikre, at aflønningen på gods-, bus- og taxiområdet generelt bringes tilbage til den hidtidige praksis. Det sker efter, at en højesteretsdom har afgjort, at det ifølge den nuværende formulering i loven er tilladt, at man følger enhver overenskomst uanset indhold. Det er imod intentionen med loven, som er, at man skal følge de toneangivende landsdækkende overenskomster, som indeholder bestemmelser om pension, løn under sygdom mm.

Domen i Højesteret den 4. februar afgjorde den såkaldte NORTRA-sag, hvor en gruppe nordjyske taxivognmænd fik medhold i, at deres lokale overenskomst opfyldte loven krav. Hermed blev Trafikstyrelsens hidtidige praksis på området underkendt.

- Samtidig følger vi op med et supplerende lovforslag i lyset af den højesteretsdom, der for nylig er blevet afsagt, og som har den konsekvens, at en hvilken som helst overenskomst kan følges uanset indholdet. Dommen har betydning for hele gods-, bus- og taxiområdet, siger transportminister Magnus Heunicke (S).

- Her kan vi ikke se stiltiende se til. Det skal som udgangspunkt være niveauet i de mest repræsentative landsdækkende overenskomster i branchen, der skal følges, som netop garanterer et ordentligt lønniveau for chauffører, siger ministeren.

Krifa:

Ny lov løser ikke problemet med løndumping

Kristelig Fagforening (Krifa) er positiv over for transportministerens initiativ til at skærpe formuleringen af overenskomstkravet i Taxi- og buslovningen, men myndighedskontrollen kan ikke løse problemet med løndumping, mener Krifas overenskomstchef.

- Det er et rigtigt fornuftig skridt, men det løser ikke problemet, erklærer overenskomstchef i Kristelig Fagforening, Kurt Bech, over for Ritzau.

Tiltaget fra ministeren kommer som reaktion på en dom fra Højesteret i den såkaldte NORTRA-sag, som fastslog, at en nordjysk vognmand havde lov til at aflønne sine ansatte efter en lokal overenskomst. Men der skal der mere til at løse problemet med løndumping for flexkørsel, mener Kurt Bech.

- Trafikstyrelsen skal have bedre muligheder for at følge op på, om reglerne bliver overholdt, og hvis det ikke er tilfældet, skal de inddrage tilladelsen hurtigere, end det sker i dag, siger han og uddyber:
- Vi har desværre set, at fagforeningerne kører en sag, før det er dokumenteret, at man har overtrådt overenskom-

sterne, og først derefter kan Trafikstyrelsen tage affære. Inden vi kommer så langt, er vognmanden lukket og har startet et nyt firma med nye tilladelser.

Han mener også, at trafikselskaberne kan være med et løse problemet ved at skærpe kravene til vognmændene.

- Trafikselskaberne skal begynde at stille andre krav end prisen. Det kan være bilernes alder og stand, servicen til borgerne, eller at chaufførerne bliver timelønnede, siger Kurt Bech fra Krifa til Ritzau.

Carigo er ude af flextrafikken

Sydtrafik og Midttrafik har begge ophævet deres kontrakt med transportfirmaet Carigo fra Horsens-egnen, der sidste år blev fyret fra FynBus, blandt andet på grund af problemer med løn, pension og feriepenge til chaufførerne

Transportfirmaet Carigo, der i oktober blev fyret fra sin kontrakt på flextrafikkørsel på Fyn, har nu fået ophævet sine resterende kontrakter for trafikselskaberne. Sydtrafik og Midttrafik har i løbet af februar valgt at stoppe samarbejdet med selskabet. Det betyder, at Carigo ikke længere kører Flextrafik for trafikselskaberne. Det skriver 3F's nyhedsbrev.

FynBus ophævede sidste år kontrakten med Carigo, da firmaet ikke indsendte dokumentation til trafikselskabet for løn- og arbejdsforhold til chaufførerne. Kort tid efter fyringen fra Fynbus blev Carigo smidt ud af Kristelig Arbejdsgiverforening, og der er sidenhen blevet rejst en sag på vegne af Carigo-ansatte.

Farvel til Carigo i Midttrafik og Sydtrafik
Både Sydtrafik og Midttrafik afviser, at ophævelsen af kontrakterne har noget med overenskomstbruddene på Fyn at gøre.

Midttrafik oplyser, at der har været problemer med Carigos evne til at overholde aftaler, hvilket var en af årsagerne til, at samarbejdet blev ophævet 25 februar.

- De var ustabile, og vi kunne ofte ikke komme i kontakt med dem, når deres vogne ikke dukkede op, siger funktionsleder Thomas Mikkelsen fra Midttrafik til 3F's nyhedsbrev.

Sydtrafik har også løbende haft svært ved at få kontakt til firmaet, siger projektleder Claus Rosenkrantz og fortæller, at man valgte at ophæve samarbejdet, da Carigo meddelte, at de efter fyringen fra FynBus ville få svært ved at overholde deres aftaler.

- Chaufførerne har altid udført et godt job for os. Men efter at firmaet kontaktede os, og vi kunne se, vi ikke længere behøvede deres vogne, valgte vi gensidigt at ophæve samarbejdet, siger han til 3F's nyhedsbrev.

Transportfolk:

Brugerbetaling er afgørende for finansiering af infrastruktur

- Hvis ikke vi får brugerbetaling, så får vi ingen infrastrukturprojekter. Sådan lød det fra tidligere trafikminister Jens Kampmann, der på under en debat om brotakster på Transport 2015 repræsenterede Kategatkomiteen, der arbejder for en fast forbindelse mellem Østjylland og Sjælland. Han fremhævede, at taksterne og den betalingsmodel og -struktur, der er for forbindelserne mellem Sjælland og Fyn og mellem Amager og Skåne har været forudsætningen for at de to faste forbindelser blev bygget. Uden den finansieringsmodel havde der stadig sejlet færger

Af Redaktionen

Debatten om brotakster på transportmessen i Herning, der åbnede torsdag og har sidste dag søndag, fulgte efter en langvarig fynsk kampagne for at få fjernet broafgiften på Storebælts-forbindelsen. Set i lyset af planerne om en fast Femernforbindelse er spørgsmålet om broafgifter, og ikke mindst finansieringsmodeller for de store infrastrukturprojekter, blevet aktuel igen.

Blandt paneldeltagerne i debatten var DTL - Danske Vognmænds direktør Erik Østergaard. Han påpegede, at indtægter fra broafgifter, vejbenyttelsesafgifter, registreringsafgifter, tog- og busbilletter med mere i runde tal indbringer 45 milliarder kroner til statens budget. Men kun en lille del af disse beløb bliver brugt til forbedringer af infrastrukturen.

- Det er et problem. Men vi kan ikke bare ændre på de her afgifter, uden at der popper et problem op et andet sted, sagde Erik Østergaard.

Jens Hauch fra den uafhængige tænketank Kraka, sad også i panelet. Han skulle svare på, om brotaksterne skal ned på et niveau på højst fem kroner.

- Det er ikke en provokation, sagde Jens Hauch.

Han understregede at han rent faktisk var økonom, og at en broafgift på 5 kroner ville være en økonomisk fordel. Det fik medlem af Folketinget og transportordfører Rasmus Prehn (S) på banen. Rasmus Prehn kaldte det ”direkte uklædeligt” at Fyn har kørt så massiv en kampagne for at få fjernet broafgiften på Storebælt.

- Prisen på overfarten over Storebælt er i dag det halve af, hvad færgen kostede, og rejsetiden er halveret. Det er til gavn for alle i hele landet, men da i særlig grad for Fyn. Så jeg synes det er lidt forkælet, når Fyn kører så hårdt på med en kampagne for at fjerne eller sænke broafgiften, sagde Rasmus Prehn.

DTL's direktør Erik Østergaard og folketingsmedlem og transportordfører Kristian Pihl Lorentzen (V) afviste også en finansieringsmodel uden brugerbetaling.

- Vi har stadig en gæld på 25 milliarder kroner i Storebælt, og vi har planerne for Femern klar. Det går ikke uden brugerbetaling, sagde Kristian Pihl Lorentzen.

Flere i panelet gjorde gældende, at man ikke kan bruge infrastrukturprojekternes brugerbetaling som "malkeko". Jens Kampmann fra Kattegatforbindelsen fremførte, at hvis man ikke vil betale skat, må man også være klar til at miste noget.

- Jeg har ikke behov for at være populær nogen steder, men jeg vil ikke udelukke at vi i 2030'erne kan begynde at tale om at sænke taksterne. Og uanset hvor kvalificeret panelet her er, så er der én der bestemmer: Det er finansministeren, sagde han.

Og det er situationen. Uanset partifarven hos den finansminister, der er i 2030'erne, så skal vedkommende finde finansiering til infrastrukturprojekter, og her er brugerbetaling et afgørende værktøj.

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

Ny Storstrømsbro får en pylon

Den grønne forligskreds, der består af SR-Regeringens partier sammen med Venstre, DF, Konservative, SF og Liberal Alliance, har besluttet, at Vejdirektoratet kan gå videre med anlægget af en ny Storstrømsbro til 4,2 milliarder kroner, som finansieres af Infrastrukturfonden. Broen bliver en skråstagsbro med en pylon frem for en bjælkebro, der også har været i høring

Storstrømsbroen, der anlægges over Storstrømmen mellem Masnedø og Falster, bliver 4 kilometer lang og får en samlet bredde på ca. 24 meter. Broen anlægges med en kombineret vej- og dobbeltsporet jernbane og en dobbeltrettet fælles cykel/gangsti.

- Storstrømsbroen er en vigtig del af jernbanekorridoren, da en stor mængde passager- og godstog mellem Skandinavien og Centraleuropa bliver ført over Storstrømsbroen, når Femern Bælt-forbindelsen åbner, siger transportminister Magnus Heunicke (S).

Forligskredsen har besluttet, at broen skal udformes som en skråstagsbro med en pylon. En bro med pylon har fået stor opbakning i høringssvarene fra borgere og fra to berørte kommuner. Akademiraadet, hvis opgave er at rådgive staten i kunstneriske spørgsmål, har i deres høringssvar ligeledes anbefalet skråstagsbroen og udtalt, at "…tværsnittet har gode slanke proportioner, og pylonerne fremstår med fin graciøsitet og som en betydelig smukkere markering af et særligt sted på broen. I kontrast til horisont og kurve opstår et sted - og ikke blot en bevægelse".

Vejdirektoratet har i sin indstilling til forligskredsen anbefalet pylonløsningen ud fra en samlet vurdering af de lokale høringssvar, broens funktion, design og landskabelige indpasning.

- Vi har i forligskredsen drøftet Vejdirektoratets oplæg, og der har vi noteret os et stort lokalt ønske om en skråtagsbro, og at Akademiraadet ligeledes anbefaler modellen med pylon. Jeg tror også, at en bro med en pylon kan blive et flot vartegn for området, siger Magnus Heunicke.

Storstrømsbroen kan stå færdig i slutningen af 2021 samtidig med Femern Bælt-projektet, men i lyset af forsinkelsen af landanlæggene på tysk side vil en senere færdiggørelse blive overvejet.

Færgen har en smutvej mellem Sønderjylland og Fyn - og resten af Østdanmark

I begyndelsen af marts satte rederiet Færgen en ny færge ind på ruten mellem Fynshav på Als og Bøjden på Fyn. Den nye færge tilbyder bedre forhold om bord og betydeligt mere plads til store og små biler, lastbiler og busser. Chauffører kan eksempelvis holde en af de lovpligtige pauser om bord

- Vi har hidtil gjort meget over for at få fat i de individuelle bilister, siger salgs- og marketingschef Lindy Kjøller fra rederiet Færgen i anledning af den nye færge på ruten mellem Als og Fyn.

- Men med den øgede kapacitet vil vi helt klart gøre en indsats på lastbilområdet, siger han til transportnyhederne.dk.

Han er klar til at fremhæve flere fordele ved at vælge turen med færgen frem for turen omkring Fredericia og Lillebæltsbroen:

- Færre kilometer
- Tid til et hvil, der passer ind reglerne om køre- og hviletid
- Tid til at spise

- Vi vil bruge den øgede kapacitet til at gøre opmærksom på fordelene, siger han videre.

Et opslag på eksempelvis Google Maps fortælle, at en tur fra Kruså via Rute 8 over Als og med færgen Fynshav til Fyn og videre ad Rute 43 til Odense og derfra med E20 til Nyborg færgen er 43 kilometer kortere, end turen via E45 til Kolding og videre ad E20 over Fyn til Nyborg.

Hvis man kører i personbil regner Google Maps transporttiden ud til 2 timer og 49 minutter, hvis man tager færgen og til 1 time og 44 minutter, hvis man tager motorvejen. Tidsforskellen bliver væsentlig mindre, hvis man kører i lastbil eller bus med en maksimumhastighed på omkring 85 km/t. Via motorvejen vil transporttiden med lastbil eller bus blive omkring 2 timer, mens den med færgen vil blive 50 minutters sejlads og 1 time og 45 minutter i køretid plus lidt tid til at køre på og fra færgen.

Skal en chauffør eksempelvis holde pause på turen under vejs, vil tidsforskellen mellem de to muligheder blive tilsvarende mindre - til færgens fordel.

Med til regnestykket hører også udgifter til færgebillet og sparede kilometer og køretid.

Den nye AlsFærge »Fynshav« blev i begyndelsen af marts indviet med den første officielle sejltur mellem Bøjden og Fynshav. Her ses »Fynshav« sammen med »Frigg Sydfyen«. Foto: Færgen.

Færgen har fået plads til dobbelt så mange

Rederiet Færgen indviede fredag den nye AlsFærge, der sejler mellem Bøjden på Fyn og Fynshav på Als. Den nye færge betyder en række markante forbedringer på ruten

Ud over, at kapaciteten er blevet næsten dobbelt så stor, har den nye færge på ruten et helt nyt pendleområde med gratis Wi-Fi, og ny og moderne indretning i alle passagerområder.

- Vi opfatter AlsFærgen som et meget konkurrencedygtigt alternativ til vejtransport, og derfor vil vi gerne gøre færgeturen til noget særligt. Det mener vi i høj grad er tilfældet med den nye færge, som er blevet bygget fuldstændigt om og moderniseret med Wi-Fi, nye møbler og flotte opholdssaloner. Her kan gæsterne få et behageligt afbræk fra køreturen uden stress og uden at bruge hverken længere tid eller flere penge på rejsen, siger John Steen-Mikkelsen, der er administrerende direktør i rederiet Færgen.

Inge Olsen, direktør for Land-, by-, og kulturforvaltningen i Sønderborg Kommune, bakker helhjertet op omkring Færgens nye investering.

- Færgeruten binder de to øer sammen og er en livline for arbejdskraft, pendlere, turister og varetransport, hvilket er vigtigt for udviklingen af hele regionen. Rederiet har været meget lydhøre overfor Sønderborg Kommune i processen,

og vi er glade for, at Færgen er proaktive og holder fast i at ville give de rejsende et ordentlig tilbud i form af både kapacitet, komfort og frekvens, siger hun.

Det fynske folketingsmedlem Erling Bonnesen (V) var også tilstede ved indvielsen af den nye færge fredag.

- Det er meget glædeligt, at en privat aktør som Færgen tror på potentialet i regionen og satser så markant med en nyinvestering, der vil skabe øget sammenhængskraft i adskillige år frem. Denne investering i infrastrukturen, med moderne faciliteter, internetforbindelse og ikke mindst timedrift i de travleste perioder på året, er meget vigtig for den fortsatte udvikling i regionen i forhold til at skabe flere arbejdspladser samt udvikle turismen og erhvervet på både Fyn og i Syd- og Sønderjylland, siger han.

Den nye AlsFærge, der lyder navnet »Fynshav«, har tidligere været benyttet på den nu nedlagte rute mellem Kalundborg og Kolby Kås på Samsø. Siden da har den været gennem et månedlangt værftsophold med en lang række forbedringer til følge. Udover de nævnte områder har færgens maskineri fået en større overhaling, ligesom der er indrettet en stor dagsalon i området, hvor der tidligere var bar og dansegulv. Ligeledes er færgens shop-område blevet udvidet, ligesom der er indsat nye toiletter og nye saloner til henholdsvis børnefamilier og rejsende med hund.

M/F Fynshav bliver den primære færge på ruten mellem Fynshav på Als og Bøjden på Fyn. Færgen har plads til 90 biler samt 550 passagerer. Overfarten varer 50 minutter og finder sted i historiske vande med mulighed for at se eksempelvis marsvin. For at sikre timedrift i dagtimerne i sommersæsonen bliver ruten suppleret med færgen »Frigg Sydfyen«, der ligeledes står foran en opgradering i særligt passagerområderne.

I 2014 fragtede AlsFærgen 327.903 passagerer og 121.608 biler mellem Bøjden og Fynshav. I forhold til 2013 er der tale om en stigning på 1,7 procent for passagerer og 0,9 procent for personbiler.

Færgens adm. direktør John Steen-Mikkelsen (t.h.) i selskab med MF Erling Bonnesen og direktør for Land-, by-, og kulturforvaltningen i Sønderborg Kommune, Inge Olsen, under fredagens indvielse af den nye AlsFærge. Foto: Færgen.

Uddannelsesdirektør i TUC DEKRA. Mogens Ellgaard-Cramer (th) og Distriktschef hos MAN Truck & Bus Danmark, Steffen Feddersen (tv)

Uddannelses-organisation lukker fire MAN ind

Fire fabriksnye MAN-busser er rullet ind hos Danmarks store udbyder af transportuddannelser, TUC Dekra. Dermed styrker skolesamarbejdet sin position som uddannelsespartner for både vognmænd, busselskaber, elever og chauffører, der enten skal tage stort kørekort eller gennemgå den lovpligtige EU-Efteruddannelse

De fire MAN-busser er ankommet til henholdsvis TUC Dekra's afdelinger i Østdanmark (TUC A/S i Brøndby, Ishøj og Helsinge) samt AMU Center Midtjylland med afdelinger i Brabrand, Randers, Skjern, Viborg og Herning. De fire busser er kørt ind i uddannelsesprogrammerne.

Til foråret følger yderligere to MAN-busser til TUC Syd (Region Syddanmark). Dermed tager TUC Dekra busserne mod en front-position,når det gælder udstyr til at forberede nye og erfarne chauffører i at køre bus i trafikken.

- Det er den største omgang forstærkning, som vi har fået tilført i flere år. Busserne rummer den allernyeste teknologi og de højeste standarder. Det er virkelig noget at være stolt over, siger uddannelsesdirektør i TUC Dekra, Mogens Ellgaard-Cramer.

Busserne, som er produceret i Ankara i Tyrkiet, skal bruges i grunduddannelsen, kørekort og efteruddannelsesforløb. Der er tale om allround-busser af typen MAN Lions Regio R12. De er alle udstyret med en Euro 6-motor, der yder 320 hk, en 12 trins ZF AS-Tronic gearkasse og klima-anlæg.
Busserne, der er helt ens, er 12 meter lange, 3,5 meter høje og 2,5 meter brede.

Operation praktikplads omfatter også transporten

Hver anden chauffør er over 50 år. Inden for en overskuelig fremtid vil flere af chaufførerne gå på pension. I DI Transport hører vi allerede nu om virksomheder, der har mere end svært ved at skaffe kvalificeret arbejdskraft.

Samtidigt opjusterede Nationalbanken i onsdags sit skøn for væksten til 2,0 procent vækst i 2015 og 2,1 procent i 2016. Det er godt nyt og bør også give fornyet optimisme i transportbranchen. Men det kan også gøre det endnu sværere at skaffe de nødvendige chauffører. Det skriver DI Transport i sit ugentlige nyhedsbrev.

Flere transportvirksomheder har derfor sat stort ind for at skaffe nye chauffører. Og i starten af denne uge lancerede Dansk Industri en storstilet kampagne "operation praktikplads", der skal matche lærlinge og praktikpladser. Der er tale om en toårig indsats, hvor DI vil arbejde for, at virksomhederne synliggør og oprette de praktikpladser, der skal til for at uddanne fremtidens faglærte.

DI har derfor oprettet et callcenter, hvor en task force ringer rundt til 1.000 medlemsvirksomheder med henblik på at få oprettet nye praktikpladser, og få slået de allerede eksisterende op, så de unge kan få kendskab til dem.

DI Transport håber, at initiativet er med til at synliggøre praktikpladser og bidrage til, at transportbranchen får de chauffører, den har behov for både på kort og lang sigt. DI Transport opfordrer transportvirksomheder til at gå ind på DI's hjemmeside og se, hvordan de finder lærlinge og kommer i gang med at skabe praktikpladser.

Magasinet Bus

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

Iværksætterånden lever hos Johns Turistfart

Læs mere side 19 - 23

Dom i Højesteret åbner for løndumping

Læs mere side 4 - 10

Danish
hav

- 40

ar
stillere

re om messen
de 26 - 30

Busproducent og elektronikkonc
samarbejde
hjertesta

Læs

Elbusser i lokale trafik-selskaber kan få tilskud

Læs mere side 16

ar suc-
videofilm

mere side 10

Kundeambassadører var på turné og kom hjem med idéer

Læs mere side 11 - 12

Gik du glip af Magasinet Bus nummer 2 - 2015?
Så hent det her!