

Magasinet Bus

Torsdag 28. maj til onsdag 24. juni 2015 - nummer 6 - 3. årgang

Rejserne til det ukendte indbragte pris

Læs mere på side 26

Danmarks første letbane-tog er designet og sat i produktion

Læs mere på side 51

Passagerpuls kom godt i gang

Læs mere side 12

Kollektiv trafik taber på tiden

Læs mere på side 8

Ben-amputeret kunne ikke komme til lægen

Læs mere på side 55

Erhvervskørsel hitter hos taxi-selskab

Læs mere på side 61

Bilister sjusker ved høj- resving

Læs mere på side 42

Trafikstyrelsen skærper krav til chauffører

Læs mere på side 38

Busdækkene dækker både sommer og vinter

Læs mere på side 36

Busproducent tester næste generation af bæredygtige transportløsninger

Læs mere side 18



Busvalget er let!

Der er udskrevet Folketingsvalg til torsdag 18. juni.

De politiske diskussioner kører i højt gear, og allehånde politiske kommentatorer har kronede dage.

Bustrafik er ét af de emner, som er langt, langt nede på dagsordenen. Transportpolitik i bredeste forstand er næsten lige så langt nede på dagsordenen. Nogle få diskussioner om social dumping kan det måske blive til, men i disse diskussioner er busserne helt usynlige. Det kunne ellers være rimeligt nok at se på konkurrencen i turistbuskørslen. Busbranchens organisationer er desværre ikke særlig aktive på området.

I den nationale transportpolitik skygger jernbaner og letbaner kraftigt for busserne. Sådan er arbejdsdelingen, siger transportordførerne, som virker nærmest lettende over, at det er regional- og kommunalpolitikere, der skal tage sig af den sag. Men også i regioner og kommuner er det vanskeligt at skabe politisk opmærksomhed om bustrafikken, og lige nu - i valgkampen - er det selvfølgelig helt umuligt.

Diskussionen om styrket tilbringerkørsel med busser og lokalbaner til de kommende timeplanstog er karakteristisk. Der er ikke flere penge til busserne, siger politikerne og Finansministeriet, selvom der bruges milliarder på forbedret togtrafik. Hvor er fornuften og den samfundsøkonomiske logik i den betragtning? Spørg din lokale folketingskandidat om det.

Handicap- og specialkørsel er et område, som fortjener langt mere politisk opmærksomhed. I denne udgave af Magasinet Bus fokuserer vi på den individuelle handicapkørsel, som fortsat er præget af en række bureaukratiske begrænsninger og forbehold. Ordningen er fra lovgivernes side udformet så kompliceret, at der ikke kan undgå at opstå huller i servicen. Kommunerne har i de senere år strammet op på visiteringen, og det har kun gjort hullerne mere synlige. Et serviceeftersyn af paragrafferne kunne være en oplagt opgave for det nyvalgte folketing til efteråret. Endnu et godt spørgsmål til din lokale folketingskandidat.

I et lidt større perspektiv kan man også spørge om det rimelige i organiseringen af de mange offentlige kørselsordninger, som kommuner og regioner skal tilbyde samfundets svageste borgere - mellem 20 og 25 ordninger er måske i overkanten. Der bruges mange ressourcer på gentagne visiteringer af de samme borgere, men til forskellige ordninger. Det kan gøres smartere. Her er endnu et emne at løfte over for de lokale folketingskandidater.

Godt busvalg.

Jesper Christensen og 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*

Luksus turistbusser fra Scania

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



Scania Van Hool Altano:

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



Scania Van Hool Astromega:

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

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

Politisk flertal fordeler godt 250 millioner til kollektiv trafik og supercykelstier

SR-Regeringen har sammen med Dansk Folkeparti, SF og Enhedslisten fordelt en kvart milliard kroner for at få styrket den kollektive trafik i yderområderne og få etableret nye supercykelstier i hele landet

Med fordelingen af 253 millioner kroner har SR-Regeringen har sammen med Dansk Folkeparti, SF og Enhedslisten taget endnu et skridt for at sikre et miljørigtigt, effektivt og dynamisk transportsystem i Danmark.

De 253 millioner kroner skal bruges til at sikre nye supercykelstier i hele landet, styrke den kollektive trafik i yderområderne og øge busfremkommeligheden i de største byer.

Forligskredsen giver blandt andet tilskud til nye supercykelstier både i Jylland og på Sjælland og Fyn. De seneste tal viser, at danskerne cykler mere, og det er den positive udvikling, som forligskredsen ønsker at fastholde.

Et andet led i aftalen er at sikre penge til bedre busfremkommelighed i de største byer. Det skal være med til at reducere køretiden, forbedre sammenhængen mellem de forskellige transportmidler og skabe daglige forbedringer, som passagererne kan mærke.

- Når vi ser på, hvordan vi samlet set kan skabe den bedst mulige kollektive transport, er vi nødt til at se på sammenhængen. Ved at reducere køretiden for busserne gør vi den kollektive transport mere attraktiv som helhed, og det er der brug for, siger Magnus Heunicke.

Et af de markante projekter uden for de største byer, der er fundet penge til, er etableringen af en helt ny station ved Kalundborg Øst. Den nye station skal være med til at fremme væksten i området ved at styrke tilgængeligheden for de mange pendlere til de store virksomheder i området, hvor der alene hos Novo Nordisk og Novozymes er 4.600 arbejdspladser.

- Danmark er dybt afhængig af en stærk kollektiv transport - det gælder også uden for de største byer. Vi ved, at øget tilgængelighed og fremkommelighed er en forudsætning for at skabe den nødvendige lokale og regionale vækst og udvikling. De gode projekter, vi nu støtter, vil være med til at styrke yderområderne fremadrettet, siger transportminister Magnus Heunicke.





Metro og letbaner har en konkurrent på vejene

Hurtige bus-ruter med særlige spor til busser kører frem flere steder i verden. BRT-løsningerne, som den hurtige bustransport bliver betegnet, har også været fremme alternativ til eksempelvis letbanen i Aalborg. Scania i Danmark har lige haft besøg af en bus, der kan bruges i BRT-løsninger - en Scania Van Hool Exqui.City bus. Den nye bus blev fremvist i forbindelse med et kundearrangement, som Scania afholdt i Ishøj

- Flere storbyer udvider deres offentlige transport systemer og vælger BRT-løsninger (Bus Rapid Transit). Scania Van Hool Exqui.City bus er Scantias attraktive og økonomiske bud på en bus til BRT-løsninger, og derfor valgte vi at få den forbi Danmark i forbindelse med vores buskundearrangement, siger Scantias markedschef Erik Rolvung.

Scania Van Hool Exqui.City er et resultat af det samarbejde, som Scania indgik med Van Hool om et gasdrevet bus-koncept til byzoner og BRT-løsninger i slutningen af sidste år. Der er tale om en ledbus, der minder om en letbane-vogn, og som kører på biogas eller CNG.

Kollektiv trafik

- Ledbussen samler det bedste fra begge verdener - letbassens image og effektivitet i kombination med busteknologiens fleksibilitet og omkostningsniveau, fremfører Erik Rolvung.

Scania Van Hool Exqui.City bus kan med sin lette og rummelige indretning med lavtgulvsløsning og tre dobbeltdøre og en enkeltdør (2-2-2-1) byde på bekvem ind- og udstigning ved stoppesteder og mange andre passagerfordele. Førerpladsen er placeret i en separat afdeling, som kan forsynes med en glasskillevæg, da bussens billetsystem er indrettet til forudbetalte billetter.



Bussen, der er indrettet med lavt gulv med en indstigningshøjden er 32 cm, har åbne områder til barnevogne, kørestole og stående passagerer. De store vinduespartier giver en lys og let passagerkabine med masser af udsyn. Antallet af siddepladser afhænger af indretningen, som kan tilpasses på mange punkter. Sæderne er vægmonteret, og alle overflader er flade og glatte, så de er lette at rengøre.

Motoren på bussen er Scantias Euro 6-motor, som kører på naturgas eller biogas. Den yder 320 hk med et drejningsmoment på 1.500 Nm ved lave motoromdrejningstal. Motoren er monteret tværliggende bagest i bussen. De store tagmonterede 1.470-liters tanke giver kapacitet til mere end en dags kørsel. Bussens gearkasse er en seks-trins ZF Ecolife-gearkasse med integreret retarder.

Biogas er den mest fordelagtige alternative brændstoftype på markedet for øjeblikket. Med biogas kan man opnå en CO₂-besparelse på omkring 90 procent sammenlignet med brug af fossilt diesel som brændstof.

Ifølge Erik Rolvung er et bussystem den mest fleksible og effektive metode til at forbedre den offentlige transport og samtidig nedbringe alle former for udledning på.

Han peger på, at busbaner giver højere gennemsnitshastigheder og reducerer samtidig brændstofforbrug og emissioner. Kapacitet og planlægning kan tilpasses skiftende behov, og busflåden kan skræddersyes til de aktuelle behov.

Scania's bussystemer omfatter alt fra fulde BRT-løsninger med meget stor passagerkapacitet til BRS-løsninger (Bus Rapid System), der er tilpasset til lavere kapaciteter.



Sidste års vinder var Bjarne Madsen. Bjarne Madsen er ansat hos Holstebro Turistbusser, hvor han er chauffør på rute 24 Holstebro – Lemvig.

Trafikselskab vil finde årets bedste chauffør

En gang om året kårer Midttrafiks den bedste chauffør. Konkurrencen om at blive den bedste chauffør i år er skudt i gang

Midttrafiks bedste chauffør er et incitamentsprogram, der skal gøre chaufførerne mere bevidste om, at de kan påvirke kundernes tilfredshed gennem deres adfærd. Samtidigt giver kåringen en anerkendelse til de chauffører, som hver dag gør sig umage for at give kunderne en ekstra god oplevelse.

Midttrafiks kunder kunne i perioden 11.-31. maj nominere deres yndlingschauffør med en beskrivelse af, hvorfor netop deres chauffør har fortjent titlen.

8. juni offentliggør Midttrafik, hvilke tre-fem chauffører, der har fået flest nomineringer fra kunderne. Kunderne skal i finalen stemme på, hvem der skal kåres som Midttrafiks bedste chauffør 2015.

Kunderne kan nominere via app, sms, postkort og Midttrafiks Facebook og hjemmeside. Som tak for hjælpen, deltager kunderne i lodtrækning om en række præmier.

Undersøgelse fra Dansk Erhverv:

Kollektiv trafik taber på tiden

Interesseorganisationen Dansk Erhverv har undersøgt, om danskerne oplever kollektiv transport som et godt alternativ til bilen. Dansk Erhverv konkluderer, at danskerne svarer nej til det spørgsmål. Ifølge undersøgelsen opleves transporttiden i bil kortere - uanset om man bor på landet eller i byen. I mange tilfælde oplever danskerne, at det tager dobbelt så lang tid at tage bus og tog sammenlignet med at åbne bildøren og bruge egen vogn til at komme frem. Ifølge Dansk erhverv bør transportpolitikken også afspejle det forhold. - I byerne eksisterer en grundlæggende konflikt mellem den enkeltes behov og samfundets. Vi kan spare tid som enkeltpersoner ved at tage bilen, men hvis vi alle gjorde det brød byen sammen, siger chefkonsulent i Dansk Erhverv, Jesper Højte Stenbæk, i forbindelse med undersøgelsen

- Undersøgelsen viser, at bilen er yderst attraktiv, og det er vigtigt, at vi ikke straffer danskerne for at køre i bil. For mange mennesker er kollektiv trafik ikke et realistisk alternativ. Og særligt uden for de helt store byer er bilen en uundværlig del af dagligdagen for rigtig mange danskere. Det skal også komme til udtryk i transportpolitikken, siger chefkonsulent Jesper Højte Stenbæk, Dansk Erhverv.

God mobilitet og velfungerende infrastruktur er godt for samfundsøkonomien. Det får Dansk Erhverv til at konkludere, at beslutningstagerne skal sørge for, at der er plads til bilerne i de danske husholdninger.

Tid er afgørende og her taber den kollektive trafik

For rigtig mange mennesker kan kollektiv transport slet ikke betale sig, hvis man vil spare tid. Og netop tid er en afgørende ressource for de fleste danske familier og personer i arbejde.

- I byerne eksisterer en grundlæggende konflikt mellem den enkeltes behov og samfundets. Vi kan spare tid som enkeltpersoner ved at tage bilen, men hvis vi alle gjorde det brød byen sammen," siger chefkonsulent Jesper Højte Stenbæk og fortsætter:

- Undersøgelsen bør også give anledning til at overveje, hvordan man på den ene side får biltrafikken til at køre bedre, og på den anden side styrker den kollektive trafik i storbyen, så den her er mere konkurrencedygtig og attraktiv. Man kan eksempelvis skrue på muligheden for at arbejde i den kollektive trafik, pris, sammenhæng med andre transportformer, pålidelighed og hastighed, siger Jesper Højte Stenbæk.

For at forbedre mobiliteten i byerne har Dansk Erhverv følgende forslag:

- En havnetunnel i både København og Aarhus
- Bedre p-info (så man kan se, hvor der er ledige pladser)
- Intelligente Trafiksystemer (ITS)
- Ensrettede fartgrænser i byerne så lastbiler må følge trafikken
- Bedre koordination af kollektiv trafik (bus, tog, metro, letbaner, taxi og indenrigsfly og færger)
- Bedre cykelparkering

Interesserede kan læse mere om undersøgelsen **her**:

Busser skal igen køre langs havnen i Aarhus

Fra 28. juni kører der igen bybusser og regionale busser langs havnen i Aarhus. Busserne har været lagt om siden august 2012 på grund af arbejdet med at anlægge letbanen i Aarhus. Forskellige anlægsarbejder er blevet afsluttet, så busserne kommer tilbage til deres normale rute-forløb langs havnen. Dermed bliver der også direkte busbetjening af Dokk1 med det nye Hovedbibliotek og Navitas

De busser, der vender tilbage til ruten langs havnen i Aarhus fra køreplansskiftet 28. juni, er bybusserne på linje 12, 13 og 15 - og regionalbusserne på ruterne 100, 103, 109 og 200 - ruterne Rute 117, 118 og 918X - og ruterne 120, 121, 122 og 123.

Bulgarsk varebil blev brugt som bus

Politiets udlændingekontrolafdeling gennemførte mandag formiddag en kontrol af de rejsende, da færgen fra Rostock kom i land i Gedser klokken 11

En af bilerne, der kørte af færgen, var en bulgarsk Ford Transit. Foran sad tre mænd, men det viste sig ved nærmere eftersyn, at der sad otte personer på gulvet i varerummet bag i bilen, hvor der ikke var sæder.

Føreren af bilen - en 23-årig mand fra Rumænien - blev sigtet for overtrædelse af færdselslovens bestemmelser om køretøjers belæsning. Den 23-årige betalte en bøde på stedet, og fik at vide, at han måtte finde en anden transportmulighed for de otte passagerer i bilen.

45-årig mand var eftersøgt i Tyskland

Ved en udrejsekontrol mandag klokken 19 tjekkede politiets udlændingekontrolafdeling en bus, der skulle med færgen fra Rødby til Tyskland. I bussen var der en 45-årig mand fra Kosovo, som viste sig at være efterlyst af de tyske myndigheder

Den 45-årige blev anholdt og sigtet for ulovligt ophold og taget med til afhøring på politistationen i Maribo.

Koldings nye bybusnet bliver kastet ud sidst i juli

28. juni træder det nye bybusnet i Kolding i kraft. De nye køreplaner er klar, så buskunderne i Kolding kan allerede nu tjekke, hvad ændringerne kommer til at betyde for deres rejse

- De trykte eksemplarer af de nye køreplaner vil være tilgængelige i bybusserne fra midten af juni, men allerede nu kan man på sydtrafik.dk se køreplanerne, ligesom man kan planlægge sin rejse på rejseplanen.dk. Mange er vant til at bruge Rejseplanen, når de skal med toget til København, men Rejseplanen er også meget velegnet til at planlægge de daglige ture med bybussen, siger trafikplanlægger Karina Mortensen, Kolding Kommune.

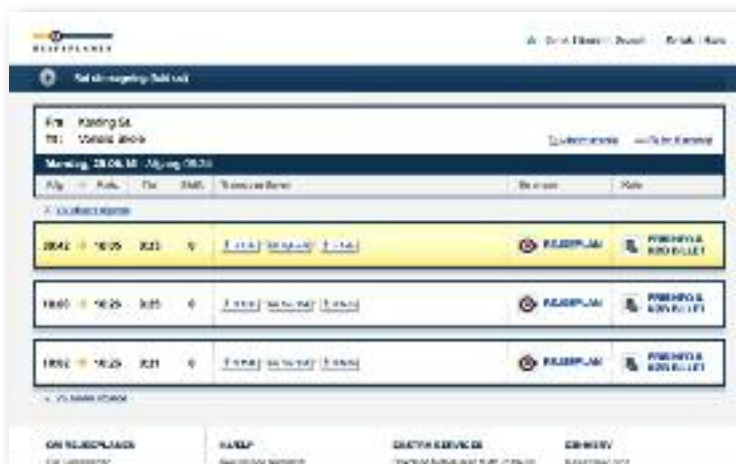
Rejseplanen indeholder afgangstider for alle danske trafikselskaber, og man kan søge via både computer, smartphone og tablet.

- Rejseplanen hjælper én til at finde den hurtigste måde at komme fra A til B. Det kan man selvfølgelig også gøre ved at studere køreplanerne, men Rejseplanen letter arbejdet, da man ikke først skal finde ud af, hvilken bus man skal tage, siger Karina Mortensen og fortsætter:

- En anden fordel er, at Rejseplanen automatisk tjekker, om det bedre kan betale sig at tage en af de lokale eller regionale busser i stedet for bybussen. På en del strækninger kører der flere forskellige slags busser, og som passager kan man frit vælge mellem de forskellige afgangse.

Hvis man vil udforske det nye bybusnet via Rejseplanen, er det vigtigt, at man vælger en dato efter 27. juni.

- Det nye bybusnet træder først i kraft 28. juni. Hvis du søger i Rejseplanen før den dato, så vil Rejseplanen naturligvis søge i de nuværende køreplaner, siger Karina Mortensen.



Om bybusnettet i Kolding

Det nuværende bybusnet stammer fra 1988. Gennem årene er rutenettet flere gange blevet tilpasset og justeret, men trængte til en gennemgribende renovering.

Blandt fordelene ved det nye bybusnet kan nævnes:

- Hurtigere rejsetid. Alle bybusser kommer til at køre gennem byen uden pauser og ventetid i Klostergården, og flere af ruterne forenkles
- Det bliver lettere at tage bussen til og fra arbejde. Dels fordi busserne starter tidligere om morgenen og slutter senere om aftenen, dels fordi der oprettes en særlig industrilinje, hvor især erhvervsområderne i det nordlige Kolding får en bedre dækning.
- Rutenettet udvides til at omfatte nogle af Koldings nye boligområder, for eksempel i Dalby og Vonsild
- Antallet af afgangse øges til de mest populære destinationer i byen

Blandt svaghederne kan nævnes, at der vil være få afgangse på ydertidspunkter, ligesom forbindelserne mellem de enkelte linjer forringes på disse tidspunkter. Betjeningen af Drejens er heller ikke optimal.

Interesserede kan læse mere om det nye bybusnet **her**:

Støttekroner går til bedre kundeinformation om bussen

Hvor er bussen? Er den kørt, eller er den på vej, og hvor længe skal jeg vente? Det vil mange gerne vide, når de står og venter ved stoppestedet. Trafikselskabet Sydtrafik har modtaget et større støtbeløb, som betyder, at trafikselskabet i Syd- og Sønderjylland snart vil være i stand til at levere informationen i realtid

Støttekronerne - ialt 4,8 millioner kroner - kommer fra Statens Pulje til forbedring af kollektiv trafik i yderområder. Beløbet svarer til halvdelen af det beløb, Sydtrafik har vurderet, det vil koste at indføre realtid og sikring af korrespondancer i hele Syd- og Sønderjylland. Med pengene fra Staten vil Sydtrafik kunne gennemføre projektet.

- Vi er meget tilfredse med, at forligspartierne har tilgodeset vores realtidsprojekt, siger Sydtrafiks formand, Jesper Frost Rasmussen.

- Projektet er helt afgørende for, hvilken grad af service, vi kan tilbyde vores kunder. Realtids information er ekstra værdifuld, når der ikke lige kommer en bus igen om fem minutter, siger han videre.

Sydtrafik har i første halvår af 2015 testet realtidssystemet i et pilotprojekt i busserne i Esbjerg Kommune. De fejl og mangler, der har vist sig, er blevet luget ud, og Sydtrafik er klar til at rulle systemet ud i hele det syd- og sønderjyske område. Trafikselskabet forventer, at alle busser vil have realtid i starten af 2016. Systemet sender data til Rejseplanen, så kunderne får besked, når de søger en rejse her. Derudover kan man få Rejseplanen til at give besked, når der er forsinkelser på en given rejse.

Pendelbusser til sygehuse har fået støttekroner

Trafikselskabet Sydtrafik, der står for den kollektive bustransport i Syd- og Sønderjylland, har modtaget knap 2,8 millioner kroner til at forbedre betjeningen af Aabenraa Sygehus for personale, der kommer fra de nedlagte afdelinger på Sønderborg og Haderslev sygehuse

Pengene skal bruges til at forbedre kundeservice og markedsføring af ruterne 22 og 123, der især har sygehuspersonalet som målgruppe.

- Det er meget tilfredsstillende at modtage puljemidler til de to projekter i en tid, hvor vi bruger særdeles mange kræfter på at forbedre vores kundeservice og herunder ikke mindst den information, der er så vigtig for dem, siger Sydtrafiks direktør, Lars Berg.

Endnu tre projekter, som Sydtrafik enten er eller nok bliver en del af, har fået penge fra Puljen til forbedring af kollektiv trafik i yderområder. Det er projekter i Sønderborg, Tønder og Aabenraa kommuner.



Transportminister Magnus Heunicke og formanden for Forbrugerrådet Tænk, Anja Philip, foretog den officielle åbning af Passagerpulsens på konferencen 4. maj i Fællessalen på Christiansborg.

Passagerpulsens kom godt i gang

Den kollektive trafiks passagerer har fået en ny fælles stemme, Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk. En åbningskonference på Christiansborg 4. maj satte for alvor gang i arbejdet, og Passagerpulsens første kundeservicepriser blev uddelt til FynBus og BAT.

Af Mikael Hansen, journalist for transportnyhederne og Magasinet Bus

Konferencen gav en markant introduktion til de emner, som Passagerpulsens lægger ud med: Kundeservice, koordinering og indre sammenhæng, tilgængelighed og tryghed på rejsen. Den direkte forbindelse til passagerernes behov og oplevelser i kollektiv trafik var det fælles træk.

Men først skulle passagerpulsens åbnes officielt, og det foregik ved, at transportminister Magnus Heunicke og formanden for Forbrugerrådet Tænk, Anja Philip trak i hver sin ende af det røde tørklæde på Passagerpulsens glade mas-kot.

Kollektiv trafik

Transportminister Magnus Heunicke gav blandt andet Passagerpulsens disse ord med på vejen:

- Hvis noget er galt i kollektiv trafik, hjælper det som bekendt ikke at brokke sig til sidemanden, nu har vi fået Passagerpulsens som et sted, man kan henvende sig. Jeg håber, at Passagerpulsens bliver en vigtig instans, som kan bidrage konstruktivt til at forbedre den kollektive trafik. I skal finde det rette toneleje og finde de rigtige ting at spørge passagererne om, både hverdagens små og store fortrædeligheder men også noget af det, der rækker ud i fremtiden til de store investeringer, der er besluttet, og til en fjernere fremtids investeringer i kollektiv trafik.

Magasinet Bus har talt med afdelingschef Mette Boye fra Forbrugerrådet Tænk. Hun er Passagerpulsens daglige leder.



Mette Boye er afdelingsleder i Forbrugerrådet Tænk og er Passagerpulsens daglige leder.

- Vi var rigtig glade for konferencen og dens forløb. Vi synes selv, at vi er kommet godt i gang med nogle af de mange vigtige problemstillinger. Det er også meget tydeligt, at der ikke findes enkle løsninger på de fleste af problemstillingerne i kollektiv trafik. Vi håber selvfølgelig, at vi kan være med til at dreje løsningerne i en passagervennlig retning, siger Mette Boye til Magasinet Bus.

- Vores første store emne er ønsket om en bedre sammenhæng i kollektiv trafik, sådan at de enkelte trafikselskaber arbejder tættere sammen om at gøre det godt for passagererne. Det fremgik meget tydeligt, at de enkelte selskaber nogen gange arbejder i deres eget system med deres egne succeskriterier, som ikke nødvendigvis er de samme, som de andre trafikselskaber arbejder efter.

Den samlede rejse

Passagerpulsens har valgt begrebet "Den samlede rejse" som nøglen til arbejdet med blandt andet køreplankoordinering, trafikinformation og rejsegaranti.

- Hver 3. kollektive rejse omfatter ét eller flere skift, og der ligger mange udfordringer gemt i skiftene. Bliver der informeret godt nok? Hænger køreplanerne godt nok sammen? Kan sammenhængen opretholdes, hvis en bus eller et tog er forsinket? Indretning og vedligeholdelse af skiftepunkterne stationer, terminaler og stoppesteder er et kapitel for sig, hvor rigtig mange interesser og hensyn skal afvejes overfor hinanden, siger Mette Boye.

Fælles rejsegaranti

Alle trafikselskaber har i dag en rejsegaranti med forskellige typer compensation ved alvorlige forsinkelser. Men hvis forsinkelsen skyldes eller forværres af et skift, kan passageren risikere, at compensationen slet ikke står mål med ulempen.

- Passagerpulsens har en fælles rejsegaranti som et højt prioriteret emne, som vi vil undersøge behovet for. Vi ved, at det er et vigtigt emne for mange passagerer. Desuden vil en fælles, tværgående rejsegaranti give trafikselskaberne en langt højere motivation til at tage sig af passagerenes vel og vel på hele rejsen – både i transportmidlerne og på skiftepunkterne siger Mette Boye.

Kollektiv trafik

Hensynet til Vandkantsdanmark

Ét indlæg gjorde særlig indtryk på Mette Boye. Det var indlægget fra Vicki Jeppesen fra Snedsted i Thy og pendlerrepræsentant på Thybanen. Her blev en række generelle problemer sat i perspektiv fra en del af trafiksystemet, som ikke har den allerhøjeste prioritet.

- Noget så lavpraktisk som at placere højtalerne på det sted på stationen, hvor passagererne venter på toget, burde være til at overkomme, siger Mette Boye og fortsætter.

- Det var en påmindelse om, at de organisationsforslag, der ser nærmest ideelle ud set fra hovedstadsområdet, måske ikke er særlig hensigtsmæssige set fra Vandkanten, hvor der er en evig frygt for at blive glemt og overset. Og frygten er i høj grad berettiget. Det synes jeg, at Vicki Jeppesens indlæg viste.

Trafikinformation

På området trafikinformation sker der meget store fremskridt i øjeblikket, hvor det såkaldte TUS-projekt rulles ud på mange stationer over hele landet.

- På konferencen blev det nævnt, at der ikke er en gensidig henvisning mellem S-tog og Metro på Vanløse Station. Det er jo en reminder om, at selv om man er godt i gang, er der også langt igen. Vi har nu hørt, at Vanløse Station er én af de næste, der skal have TUS-skilte, siger Mette Boye, som understreger, at alle trafikselskaber kan blive bedre til at informere om omstigning til "de andre".

- Vi håber jo på, at paraplyselskabet i hovedstadsområdet, DOT, snart bliver til noget mere end det er i dag.

Når trafikken går i sort



Kollektiv trafik

Når trafikken er præget af store forstyrrelser, stiller det særlige krav til trafikselskabernes information og konduite. Passagerpulsens har i dette forår sat særlig fokus på konsekvenserne af det store sporarbejde på Vestfyn, som har ført til en ny togekøreplan på det lange stræk af sporarbejdet, men der er også kortere perioder, hvor togdriften helt er indstillet.

- Vi undersøger passagerernes oplevelser under sporarbejdet. Vi har netop forelagt de første resultater af vores kundeundersøgelser fra påsken for DSB og Banedanmark. Og flere undersøgelser og mere dialog følger senere på året, fortæller Mette Boye til Magasinet Bus, og fortsætter:

- DSB og Banedanmark gør meget ud af forberedelser og kundeinformation. Vi er interesserede i at undersøge, om selskaberne faktisk gør det, passagererne har brug for, så vi håber, at det bliver en gensidig læreproces for alle parter – også for os selv.

Tilgængelighed og tryghed

Der var andre store emner på dagsordenen på åbningskonferencen, blandt andet tilgængelighed og tryghed i den kollektive trafik. Mette Boye opsummerer:

- På begge områder er vi langt fra målet, og der er virkelig nok at tage fat på. Jeg er lidt fascineret af den tanke, at bedre tilgængelighed for handicappede faktisk er til gavn for alle passagerer. Det handler mest om at tænke sig om, når man bygger nyt og bygger om – ikke raketvidenskab men omtanke og sund fornuft. På tryghedsområdet ser jeg store perspektiver i at arbejde med den fællesskabsfølelse, som i realiteten er en del af grundlaget for overhovedet at have kollektiv trafik. Det fik vi formuleret meget flot af professor Vincent Hendricks på konferencen.

Mette Boye understreger, at den del af trygheden, som omhandler bekæmpelse af overfald og andre kriminelle handlinger selvfølgelig kræver helt andre og mere håndfaste virkemidler. Mette Boye slutter sit nye blogindlæg om indtryk fra konferencen af på denne måde:

"Tilbage står i hvert fald én konklusion: Der er stor efterspørgsel derude efter en passagerstemme, som Magnus Heunicke sagde. Vi håber, at vi på bedste vis kan være den passagerstemme og i samarbejde med alle jer skabe varige forbedringer til gavn for os passagerer".

FynBus og BAT vandt Passagerpulsens pris for god kundeservice

På Passagerpulsens åbningskonference 4. maj på Christiansborg blev Passagerpulsens Kundeservicepris uddelt for første gang af transportminister Magnus Heunicke (S) og Anja Philip, formand for Forbrugerrådet Tænk.

Der blev uddelt i alt tre priser, én for telefonservice, én for onlineservice og én samlet pris. FynBus vandt både prisen for bedste onlineservice og den samlede kundeservicepris, mens BAT, Bornholms Trafikselskab, vandt prisen for bedste telefonservice

- God kundeservice er et blandt flere vigtige elementer, når det gælder om at styrke den kollektive transport og gøre den mere attraktiv, sagde Magnus Heunicke ved åbningskonferencen.

Anja Philip, formand for Forbrugerrådet Tænk, fortalte, at priserne gik til de trafikselskaber, som alle kan lære noget af.

Kollektiv trafik

- Ideen er netop, at prisen skal inspirere andre til at efterligne, prøve nyt og forandre, så kundeservice kommer i fokus og generelt bliver endnu bedre i den kollektive transport, sagde Anja Philip.

Den samlede kundeservicepris til FynBus

"Vinderen af Passagerpulsens samlede Kundeservicepris signalerer, at der er tænkt på kundernes behov for kundeservice. Det gælder både i deres håndtering af kundernes henvendelser telefonisk og via hjemmesiden samt medarbejdernes store hjælpsomhed og viden," lød den skriftlige begrundelse fra Passagerpuls til FynBus.

Bedste Telefonisk Kundeservice til BAT

Prisen for den Bedste Telefoniske Kundeservice gik til Bornholms Trafikselskab, BAT.

"Det, der gør vinderens telefoniske kundeservice til en positiv oplevelse, er, at kunderne kommer hurtigt igennem til en kompetent medarbejder. Den gennemsnitlige ventetid var kun 19 sekunder - og at medarbejderne udviser engagement og formår at sætte sig i kundens sted", lød begrundelsen fra Passagerpuls til BAT.

"På syngende bornholmsk fik jeg en helt igennem venlig og imødekommende service. Jeg fik oven i købet flere rejsemuligheder oplyst og flere forskellige prismuligheder også," sagde en af deltagerne i undersøgelsen.

Bedste Online Kundeservice til FynBus

Ud over at blive samlet vinder gik prisen for Bedste Online Kundeservice også til FynBus.

"Det, der særligt gør vinderens hjemmeside til en positiv oplevelse, er, at man tydeligt fornemmer, at den er lavet med udgangspunkt i passagerernes væsentligste informationsbehov, at den er intuitiv for de fleste, og at den er nem at overskue", lød begrundelsen fra Passagerpuls.

"FynBus' hjemmeside er rettet mod passagerernes behov. Det, man oftest har brug for (tider og pris), er placeret tydeligt og midt på siden. Desuden har FynBus en vildt genial prinsregenter, hvor man bare klikker og peger på et kort", sagde en af mystery shopperne i sin evaluering.



Direktør Carsten Hyldborg, FynBus, modtager her Passagerpulsens samlede Kundeservicepris 2015. FynBus vandt også prisen for bedste online-service.

Kollektiv trafik

Sådan blev trafiksekskabernes kundeservice bedømt

Telefonisk kundeservice

- IVR sluse (omstillingssystem)
- Ventetid
- Velkomst
- Viderestilling
- Service og behovsafdækning
- Afslutning af sagen
- Generel oplevelse af kundeservice

Online kundeservice

- Sprog og tone
- Hjemmesidens overskuelighed
- Funktionalitet
- Brugervenlighed
- Behovsafdækning og forventningsafstemning
- Afslutning af sagen



Tekst: Direktør Lars Bjørn Høybye, BAT, Bornholms trafiksekskab, modtager her Passagerpulsens kundeservicepris for bedste telefonservice.

Årlig prisuddeling

Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk tester kundeservicen igen om et år. Trafiksekskabene har inden da mulighed for at se resultaterne af undersøgelsen Passagerpulsens Kundeservicepris 2015, så de ved, hvordan deres kundeservice bliver vurderet af passagererne



Busproducent tester næste generation af bæredygtige transportløsninger

Göteborg lægger veje og gader til Volvo Bussers første elektriske bus. Bussen, der er stille, udslip-fri og passagervenlig, hvor den kører, bliver for første gang afprøvet i regulær trafik. Forud for bus-sens premiere på veje og gader i den store svenske by er der nogle tekniske detaljer, der skal finjusteres, og chauffører, der skal uddannes - og så skal bussen lige en tur på messe i Milano

testen af den elektriske Volvo-bus vil efter planen begynde midt i juni på linie 55, der kører mellem Lindholmen og Chalmers/Johanneberg i Göteborg. Den nye linie vil blive betjent af tre helt elektriske busser og syv el-hybridbusser fra Volvo. Busserne er udstyret med batteri-pakker, der kan kvik-oplades med bæredygtig energi på endestationerne.

Volvo Busser peger på, at de elektriske busser bruger omkring 80 procent mindre energi, end tilsvarende diesel-drevne busser. Den nye buslinie, hvor de elektriske busser skal køre, er blevet til i et samarbejde - kendt som Electric-City - som udvikler, demonstrerer og vurderer fremsynede løsninger for fremtidens bæredygtige kollektive transport.

Bussen tager til Milano

Inden de elektriske busser kommer ud at køre i Göteborg, tager en af dem til Italien, hvor den skal vises frem på en messen for kollektiv transport i Milano i dagene 8.-10. juni. Messen - UITP - der er mødested for udbydere at kollektiv transport verden over, viser den seneste udvikling på området.

- Lige nu gennemfører vi de sidste test for at sikre, at al ting fungerer, som det skal, når busserne skal i regulær trafik. Det markerer en stor milepæl i udvikling af nye løsninger for elektriske busser, siger Håkan Agnevall, der er President Volvo Buses.

- Stille og helt udslipfri drift vil bidrage til både et bedre bymiljø og mindre påvirkning af omgivelserne, mens passagererne får en mere behagelig tur, siger han videre.

Hos Volvo Busser peger man på, at passagerønsker også har bidraget til styrke designet af de nye el-busser på flere punkter.

- For eksempel er ind- og udstigning hurtigt og bekvemt via ekstra brede døre med lav indstigning i midten af busserne, hvor der er et stort område med lavt og fladt gulv. Det gør det lettere for passagerer med barnevogne eller med kørestole, påpeger han.

Volvo's designere har også arbejdet på at give busserne en moderne og indbydende atmosfære med et lyst og luftigt interiør med el-stik, så passagerer eksempelvis kan lade deres mobiltelefoner undervejs. Derudover har busserne trådløst Wi-Fi.

Selvom busserne kun er 10,7 meter lang - en meter mindre end konventionelle busser - kan de medtage op til 86 passagerer. Den høje passagerkapacitet er blandt andet skabt ved at placere førerpladsen midtfor i stedet for enten i venstre side - eller i højre.

Busserne skal være klar til kommerciel præsentation i 2017

Rækken af elektrificerede busser fra Volvo omfatter ud over de nye elektriske busser den tidligere model Volvo 7900 Hybrid, som har skabt kommerciel succes med over 2.000 solgte enheder, og Volvo 7900 Electric Hybrid, som blev lanceret i efteråret 2014.

Til forskel fra de to tidligere lancerede elektrificerede busser er de nye el-busser koncept-busser. Serieproduktionen af fuldt elektriske busser hos Volvo er planlagt til at gå i gang i 2017.

Volvo Bussers elbus er en del af ElectriCity

Betjeningen af linie 55 i Göteborg med el-busser er et resultat af ElectriCity-samarbejdet. Det består af udviklingsmiljøer, bilindustrien og trafik- og byplanlæggere med det formål at udvikle, demonstrere og vurdere næste generation af bæredygtig kollektiv transport. Blandt deltagerne i ElectriCity-samarbejdet er Volvo Group, Chalmers, Det Svenske Energiagentur, Region Västra Götaland, Västtrafik, Keolis, Göteborg Kommune, Göteborg Energi, Lindholmen Science Park og Johanneberg Science Park.





Biogassen tager gassen af naturgassen

Flere tusind danske naturgaskunder får i dag CO₂-neutral biogas i stedet for naturgas. Det sker, fordi både Dong Energy og HMN Naturgas I/S - som led i den grønne omstilling - er begyndt at sende såkaldt opgraderet biogas ud i naturgasnettet. Dermed kan mængden af grøn biogas i naturgasnettet stige over 500 procent inden udgangen af 2016

Indtil videre er der tale om relativt beskedne mængder. Men ved udgangen af 2016 vil den samlede årlige kapacitet af CO₂-neutral gas være mere end fem gange så stor som nu. Det viser en ny kortlægning fra Danmarks største naturgasselskab, HMN Naturgas I/S.

For de enkelte naturgaskunder har det hverken økonomisk eller praktisk betydning, at opvarmningen af deres huse sker med biogas i stedet for naturgas. Til gengæld har det direkte virkning på klimaet. Ved at erstatte naturgas med biogas reduceres CO₂-udledningen betragteligt, idet biogassen er CO₂-neutral.

- Dette er kun den spæde begyndelse. Siden januar 2014 er vi begyndt at sende biogas ud i nettet fire forskellige steder i landet. Og i løbet af i år og næste år forventer vi sammen med andre energiselskaber at sætte gang i en række

yderligere projekter, siger formand for HMN Naturgas I/S, Ole Bjørstorp (S), som er borgmester i Ishøj Kommune. Ishøj Kommune er én af de 57 kommuner, der i fællesskab ejer HMN Naturgas.

HMN Naturgas I/S er med ca. 2/3 af alle kunder Danmarks største naturgasselskab. Selskabet står for distributionen af naturgas i Midt- og Nordjylland, hovedstadsområdet og Nordsjælland.

Indtil videre er der tale om relativt beskedne mængder af opgraderet biogas. De eksisterende projekter har en årlig produktionskapacitet på ca. 32 millioner kubikmeter. Det svarer til omkring 32 millioner liter diesel- eller fyringsolie.

Men fra slutningen af i år vil de tre danske distributionsselskaber - HMN Naturgas I/S, DONG Gas Distribution A/S og NGF Nature Energy (det tidl. Naturgas Fyn) - til sammen sende ca. 76 millioner kubikmeter opgraderet biogas ud i naturgasnettet på årlig basis. Og i slutningen af 2016 vil den samlede årlige mængde nå op på ca. 179 millioner kubikmeter - 179 millioner liter diesel- eller fyringsolie. Det svarer til varmforsyningen af ca. 100.000 parcelhuse, og vil give en årlig CO₂-besparelse på ca. 400.000 ton.

Kortlægningen, som HMN Naturgas I/S har foretaget, medtager eksisterende projekter samt de planlagte projekter, hvor der er lavet en konkret tilslutningsaftale.

I årene efter 2016 vil mængden ifølge HMN Naturgas I/S vokse yderligere, da der er en række projekter på trapperne.

- Biogas er et vigtigt element i politikernes plan om, at Danmark fra 2050 ikke skal anvende fossile brændsler. At opgradere biogas og sende den ud i naturgasnettet er en samfundsøkonomisk hensigtsmæssig måde at nedbringe CO₂-udledningen på. Og det flugter samtidig med ønskerne om, at naturgasnettet i stigende grad skal bruges til grønne gasser som biogas og brint, siger Ole Bjørstorp.

Han henviser til Energistyrelsens nyeste analyser for fremtidens energiforsyning, hvor det fremgår, at biogas skal spille en større rolle som energikilde.

- At sende opgraderet biogas ud i naturgasnettet har i en årrække været praktiseret i lande som Sverige, Tyskland og Holland. Nu er der også for alvor kommet hul på bylden herhjemme, men vi er fortsat bagud i forhold til vores nabolande. I Danmark har vi jo netop den fordel, at vi har et vidtforgrenet naturgasnet, som kan bruges til at sende grønne gasser som for eksempel bio-gas ud til forbrugerne, siger Ole Bjørstorp.

Derfor er der idé i at sende opgraderet biogas ud i naturgasnettet

Tidligere blev biogas udelukkende brugt til lokal el- og varmeproduktion, hvilket ofte medførte et stort energitab - dels fordi varmen ikke kunne udnyttes i sommerhalvåret, og dels fordi biogassen ikke kan gemmes i de perioder, hvor der er mindre behov for den.

Når man opgraderer biogassen i særlige anlæg, får biogassen næsten samme energi-indhold som naturgas. Dermed kan biogassen lagres i gassystemet og via naturgasnettet sendes rundt til forbrugerne, når behovet er der. På den måde udnyttes energien mere smart, hvilket gavner samfundsøkonomien og Danmarks forsyningssikkerhed.

Biogas produceres eksempelvis af gylle, overskudshalm, spildevandsslam, affald fra fødevarerproduktion og husholdningsaffald.

Det er ikke kun i husholdningerne, biogassen har en betydning. Den tunge transport, hvor der kommer flere og flere gasdrevne lastbiler og busser ud på vejene, kan også nyde godt af den CO₂-neutrale energikilde.

Energieffektive busser kan få tilskud

Energistyrelsen har offentliggjort retningslinjer for, hvordan man kan få tilskud i energispareordningen til indkøb af energieffektive busser. - Tiltaget kan ifølge Danske Busvognmænd være et skridt på vejen mod en endnu grønnere bustrafik

Energistyrelsen beskriver i et notat retningslinjerne for, hvordan man som led i den såkaldte Energispareordning kan få tilskud til indkøb af energieffektive busser.

Danske Busvognmænd tager godt mod initiativet. Lasse Repsholt, der er chefkonsulent i Danske Busvognmænd, peger på, at bustrafikken er en meget energieffektiv måde at sikre mobiliteten i samfundet på.

- Den teknologiske udvikling af busser trækker stadig mere i den retning. Derfor er vi selvfølgelig meget interesserede i tiltag, der fremmer den udvikling yderligere, siger Lasse Repsholt og fortsætter:

- De seneste år har der blandt andet været gjort forsøg med hybridbusser og elbusser i den danske bybusdrift, og det er nok også indenfor disse teknologier, vi i første omgang vil se vore medlemsvirksomheder gøre brug af energispareordningen, men vores indsats for en grønnere og mere klimavenlig bustrafik stopper selvfølgelig ikke der.

Lasse Repsholt understreger, at den fremtidige udvikling indenfor området i høj grad bestemmes af trafikselskabernes beslutninger i forhold til de krav om økonomi, miljøforhold og driftsstabilitet, de stiller i udbud af kollektive bustrafik.

Det nævnte notat er tilgængeligt på Energistyrelsens web-side - interesserede kan hente det **her**:

Net- og distributionsselskaberne har de seneste år haft en forpligtelse til at realisere energibesparelser hos slutbrugere af energi. Indsatsen er en del af den samlede indsats fastlagt i den politiske aftale af 22. marts 2012 om den danske energipolitik i årene 2012 - 2020.



Busser kører helt bæredygtigt

På Tjörn nord for Göteborg kører busserne på 100 procent bæredygtig energi i form af HVO - Hydrogeniseret vegetabilsk olie. Den første tankvogn leverede fornylig den første last flydende energi i form af HVO til busserne på Tjörn. Hos Västtrafik, som bustrafikken på Tjörn er en del af, kørte sidste år 86 procent af trafikken på bæredygtig energi

Fakta om HVO

HVO står for Hydrogeniseret vegetabilsk olie og kan anvendes i de fleste dieselmotorer uden nogen tilpasning. Brændstoffet mindsker CO2-udslippet med op til 85 procent sammenlignet med traditionel fossil dieselolie. HVO kan fremstilles af vegetabilsk olie, animalske fedtstoffer udvundet af slagteriaffald eller lignende produkter.

Dermed er Tjörns Omnibus først blandt trafikselskabet Västtrafiks samarbejdspartnere, der kører på det bæredygtige brændstof. Selskabets busser kører omkring 1,4 millioner kilometer om året for Västtrafik. De mange kilometer svarer til omkring 35 gange rundt om jorden. Selskabets 30 busser har hidtil kørt på en blanding af almindelig dieselolie og bæredygtigt brændstof, hvor størstedelen har været HVO.

Men fra og med denne sommer skal alle busser køre på den 100 procent bæredygtige energi, hvilket vil give en begrænsning af selskabets CO2-udslip på næsten 80 procent.

- At køre kollektivt er smart for miljøet, da det mindsker både udslip og trængsel. Med helt bæredygtigt brændstof i tanken bliver gevinsten endnu større, siger Robert Hansson, der er administrerende direktør hos Tjörns Omnibus AB.

Som en del i satsningen har Tjörns Omnibus investeret i et tankvognstog, der skal levere HVO til Tjörn. Lastbilen kører også selv på det bæredygtige brændstof.

- Det er rigtig godt, at Tjörns Omnibus har taget første skridt i en udvikling, som er et led i at minimere klimabelastningen fra vores trafik og køre os frem mod en fossilfri kollektiv trafik, siger Hanna Björk, der er miljøstrateg hos Västtrafik.

For att minske klimabelastningen har Västtrafik som mål at 95 procent af trafikken skal køres på bæredygtig energi i 2015. Sidste år - i 2014 - blev 86 procent af trafikken kørt på bæredygtig energi.



Tjörns Omnibustrafik

Etablerade 1925

Startsida
Resplanering
Öffertförfrågan

Tjörns Omnibustrafik AB har fannits på Tjörn sedan 1925. Företaget har alltsedan dess utfört linje och skolbustrafik på ön och vid tillkomsten av Tjörns broarna som invigdes 15 juni 1960, även linjetrafik till och från Stenungsund och Göteborg.

Tjörns Omnibustrafik AB har godkända certifierade system för: Kvalitet, Miljö samt Trafiksäkerhet enligt ISO 9001:2008 och ISO 14001:2004



Dieselbiler skal forurene mindre

EU-landene har blandt andet efter dansk pres besluttet, at luftforureningen fra nye dieselbiler fremover skal testes ved virkelig kørsel, før de må sælges. Det skal nedsætte forureningen fra dieselbiler

Miljøminister Kirsten Brosbøl (S) forventer, at luftforureningen fra nye dieselperson- og varebiler med beslutningen fremover vil falde markant.

- Det har vist sig, at bilerne forurener med hele syv gange mere NOx, når de kører rundt på vejene i virkeligheden end ved de indendørs tests, man hidtil har brugt. Derfor er jeg meget glad for beslutningen om fremover at måle på virkelig kørsel. Når nye dieselbiler skal leve op til de krav, vil det nedbringe luftforureningen betydeligt. Det vil gøre en kæmpe forskel i byerne, hvor dieselbiler er den største kilde til NOx-forurening, siger Kirsten Brosbøl.

Beslutning er truffet efter pres fra blandt andet Danmark

NO2, som er en del af NOx, anses for at være sundhedsskadeligt, og derfor har Danmark og en gruppe andre lande lagt pres på EU-kommissionen for at bruge en test, der bedre afspejler bilernes virkelige NOx-udledning.

- Vi har fra dansk side gjort en aktiv indsats for at få EU-Kommissionen til at gøre noget ved problemet. Jeg er utilfreds med, at EU-Kommissionen først nu kommer med en løsning, men også glad for at indsatsen ser ud til at bære frugt. Nu gælder det om at få de nye regler implementeret hurtigst muligt, siger Kirsten Brosbøl.

De nye test kan formentlig være indført i et tempo, så de gælder for nye biler, der sælges inden for et par år. Reglerne vil gælde for alle nye dieselperson- og varebiler, der sælges i EU.

Når dieselbiler skal leve op til de nye testkrav, vil det nedbringe deres bidrag til NOx-forureningen med omkring 80 procent.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

En sikker investering

Mercedes-Benz Tourismo med Euro6 motor er mere økonomisk end nogensinde. 30% forlængede serviceintervaller, 40% mindre AdBlue forbrug og 50% mindre motorolieforbrug, sammenlignet med Euro5 motoren. Dette sparer dig for hyppige værkstedsbesøg og holder dine omkostninger nede.

Mercedes-Benz Tourismo – en sikker investering!



Mercedes-Benz - et mærke fra Daimler



Mercedes-Benz

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

Rejserne til det ukendte indbragte en pris

Susan og Michael Jeppesen, der etablerede Hansholm Rejser i 1997, gik for nogle år siden og tænkte på, hvordan de kunne trække sæsonen for busrejser lidt længere. For eksempel får begyndt lidt tidligere end sædvanligt. Men hvordan - og hvordan opstår en idé. Susan Jeppesen siger til Magasinet Bus, at ideen med at skyde sæsonen i gang med en rejse til det ukendte opstod som de fleste andre idéer. Den kom bare lige så stille inspireret af mange andre tanker

Af Jesper Christensen

Da den første tre-dages rejse med ukendt rejsemål for gæsterne var på plads og skulle sælges, havde personalet fået besked på, at de skulle reservere weekenden.

- Hvis vi ikke kunne sælge rejsen med ukendt rejsemål til andre, kunne vi i hvert fald bruge den som en personaleudflugt, siger Susan Jeppesen.

Men rejserne med ukendt mål, der i år for femte gang startede sæsonen hos Hanstholm Rejser, kunne sælges, så personalet har stadig udflugten til gode.

Susan Jeppesen vurderer, at succesen med sæsonåbningsrejserne, hvor gæsterne ikke ved, hvad der venter - andet end en busrejse med Hanstholm Rejser - må bygge på, at gæsterne har tillid til selskabet i Jyllands nordvestligste havneby med vand næsten 270 grade rundt.

- At man kan sælge en ukendt rejse, som gæsterne ikke ved hvad indeholder, for 2.600 kroner, må være udtryk for tillid. Det må også være derfor, at vores sæsonåbningsrejse har skabt så stor opmærksomhed, at vi fik Danish Coach Award, siger Susan Jeppesen.

Åbningsrejsen, hvor Hanstholm Rejser tilrettelægger turen efter, hvad de selv synes må være interessant, giver mulighed for at vise ting frem, som ikke ville kunne sælges.



Susan Jeppesen nævner som eksempel et udvandrermuseum i Bremerhaven, som hun selv betegner som en fantastisk oplevelse.

Hanstholm Rejser fik prisen i kategorien Årets Innovatør for Sæsonåbningsrejsen. Prisen som Årets Innovatør blev også tildelt Johns Turistfart for at gøre en indsats på miljøområdet og for at sine fjernbusruter.

Et skulderklap til alle

Man skal være mere end almindeligt uopmærksom, hvis man skal undgå at se, at Hanstholm Rejser har fået Danish Coach Award 2015. Prisens logo sidder både på busserne, på døren ind til kontoret - og på selskabets web-side, der kom i en ny udgave ved årsskiftet.

- Men prisen betyder allermest noget for os selv, siger Susan Jeppesen.

- Den er et stort skulderklap til alle vores medarbejdere for deres indsats, så vi har



kunnet sende omkring 250 gæster ud på Sæsonåbningsrejsen.

I forbindelse med markeringen Danish Coach Award på både busser og webside har udløst reaktioner fra kunderne, der gerne ville vide, hvad prisen gik ud på.

- Et eller andet sted tror jeg, at forbrugerne gerne vil gøre det godt og gøre det rigtige, siger Susan Jeppesen og peger på, at en pris som Danish Coach Award, der viser, at nogle mennesker arbejder på at skabe et kvalitetsprodukt, kan trække lidt i den retning.

- Jeg tror, at Danish Coach Award gør en positiv forskel. Alene det, at der bliver skrevet om det, er positivt, siger hun.

Ikke blot positivt for den virksomhed, der modtager prisen, men for hele busbranchen.

Internettet er et vigtigt værktøj

Hanstholm Rejser har som beskrevet tidligere valgt tydeligt at vise, at de fik Danish Coach Award 2015 - blandt andet på selskabets web-side.

Susan Jeppesen siger, at internettet betyder meget for virksomhedens muligheder for at markedsføre sine produkter.

- Her kan vi hurtigt få et budskab ud, siger hun og peger på, at den store udfordring er at skille sig ud i mængden af informationer og dukke op på nettets søgemaskiner på de rigtige tidspunkter og over for de rigtige personer.

- Som tiden går, bliver der mere og mere salg via nettet.

Busser på vejene

Susan Jeppesen etablerede sammen med sin mand Michael Jeppesen Hanstholm Rejser i 1997. Den gang i forrige århundrede opstod ideen og lysten til at prøve kræfter som busvognmand også lidt tilfældigt. Susan Jeppesen havde afsluttet sin uddannelse i økonomi på universitetet og så, hvordan hendes studiekammerater endte i administrative stillinger bag lukkede døre. Det var ikke en fremtid, der lokkede, så hun tog job som rejseleder, mødte Michael, der var chauffør, og så var køreplanen for Hanstholm Rejser ligesom lagt.

I dag har selskabet i snit 20 medarbejdere i alt - chauffører, folk på værkstedet og på kontoret. Selskabet råder over 15 busser - store turistbusser, rutebusser og minibusser. For ud over rejser med ukendt mål og mere traditionelle busrejser, kører Hanstholm Rejser også lokale busruter og med minibusser, hvor kunderne selv bestemmer, hvor de vil hen.

Hanstholm Rejser er medlem af Global Passenger Network. GPN er en gruppe af internationale turistbus- og rejseselskaber, der tilbyder kvalitetsrejser med bus over hele verden.





Hanstholm Rejser blev nomineret og fik prisen Danish Coach Award for deres sæsonåbningsrejse, der i marts måned sender flere hundrede buspassagerer på rejse i det ukendte. I fem år inklusiv 2015 har Hanstholm Rejser udbudt denne sæsonåbningsrejse med to overnatninger, hvor de heldige deltagere møder op med deres pas og en pakket kuffert uden at vide, hvor turen går hen. Hanstholm Rejser fortæller, at turen dels fungerer som en særlig kundeplejetur, men den har også været med til at tiltrække mediedækning lokale medier, bl.a. fra TV2.

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

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



Kameraer giver det fulde overblik hele vejen rundt

Man Truck & Bus A/S samarbejder med virksomheden F. Bülow & Co. ApS om at teste et kamerasystem, der giver chaufføren mulighed for at se sin bus i fugleperspektiv. Systemet vil ifølge markeds-kommunikationschef hos MAN Trucks & Bus, Claus Lindholm, være optimalt for busser, der kører i byen med mange bløde trafikanter omkring sig hele tiden

Et andet positivt resultat, man kan få ved at have et kamerasystem som Bird View, er stor reduktion af de skader, som opstår på bussen under kørslen. Der skal ikke mange skader til før systemet er tjent hjem.

I forbindelse med samarbejdet mellem MAN Truck & Bus F. Bülow & Co. ApS er systemet blevet monteret på en kundebus.

Prisen for anlægget, der samler billederne fra de seks kameraer på en skærm og giver chaufføren et samlet overblik over bussen hele vejen rundt, ligger på omkring 30.000 kroner inklusiv montering.



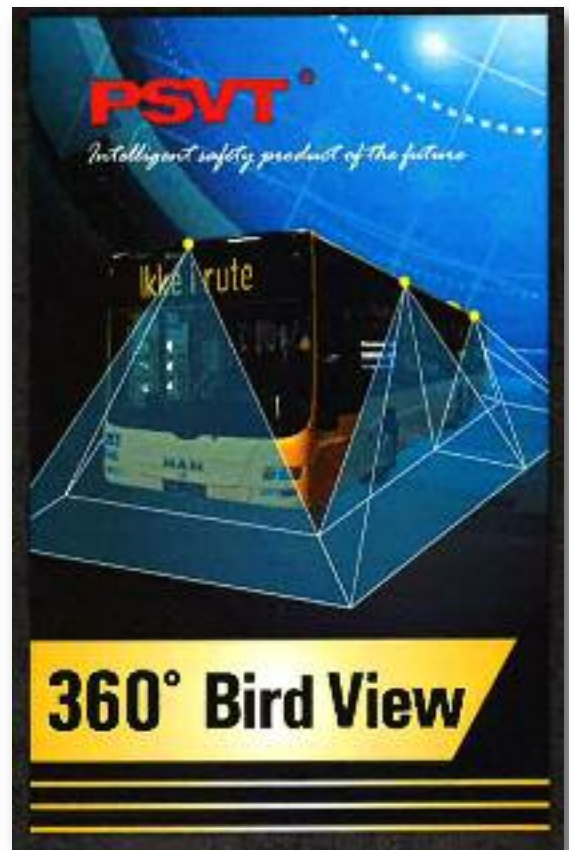
Materiel

Fakta om Bird View

Ikke flere blinde vinkler
Brugervenlig installation
Forebygger ulykker
Hjælper med at parkere
Minimerer risikoen for ulykker
Øger effektiviteten

Funktioner

Alle billeder fra kameraerne bliver lagt ind i
ét samlet billede
Stort billede af køretøjets omgivelser
Advarer med lyd og billede, hvis der er cyklister
eller fodgængere på højre side, når man
slår blinklyset til
Systemet har bakkamerafunktion



A large advertisement for BusStore.com. The background is a dark blue grid of numerous small images of various buses. Overlaid on this grid is the text 'www.' in orange, 'bus-store' in large white letters, and '.com' in orange. At the bottom right of the grid, the text 'Tried. Tested. Trusted.' is written in white.

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

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

El-biler skal støje noget mere ved lave hastigheder

Lydsvage eldrevne biler kører mod en dystre fremtid. EU-Parlamentet har besluttet, at alle nye el-drevne biler fra og med 2019 skal være udrustet med et advarselssystem (AVAS), som afgiver en lyd, når bilerne kører med lav hastighed. Lydadvarslen skal forebygge ulykker ved at gøre dem lettere at høre

Kravet om lyd på bilerne åbner for, at bilproducenterne - det gælder for både personbilsproducenter, busproducenter og lastilproducenter - kan skabe helt særlige lyde til deres forskellige køretøjer. Dermed kan det blive muligt at høre, om der er en personbil som eksempelvis en Volvo XC90, eller en stor Scania-lastbil, der nærmer sig.

Samtidigt kan kravet om advarselslyd fra el-drevne biler betyde, at de fremover bliver endnu mere støjende end biler med benzin- eller dieselmotorer. Det kan påvirke overgangen til endnu flere el-drevne biler i negativ retning. Menne-sker ikke måske ikke vil være i områder, hvor der kører el-biler - eller el-drevne køretøjer vil blive mindre attraktive for brugerne på grund af advarselsstøjen.

Situationer, hvor mange el-drevne biler kører med lave hastigheder, risikerer at blive et sammensurium af forskellige advarselslyde. Derfor er det relevant at undersøge bymiljøer eller situationer, hvor biler kører med lav hastighed - eksempelvis kødannelser - nærmere.

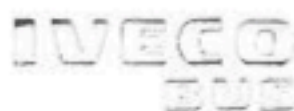
Udfordringen er at finde ud af, hvordan man skaber et lydbillede, som vækker menneskers opmærksomhed uden at lyden opleves som stressende eller forstyrrende.

Svenske Interactive Institute Swedish ICT har fået til opgave at forske i spørgsmålet for at lægge grunden til et vel-fungerende system gennem et forskningsprojekt - Sound Design for Acoustic Vehicle Alerting Systems (SAVAS) - der skal løbe over to år. Forskningsprojektet skal resultere i en analyse, hvor eksisterende AVAS-advarselssystemer studeres og vurderes. Der skal udvikles fire lydkoncepter, som skal testes i flere forskellige simulerede trafiksituationer.

- Det er vældig svært at forudse, hvordan kommende krav kan påvirke trafikmiljøer og indstillingen til el-drevne biler. Et vigtigt resultat af projektet vil være, at vi kan gøre det muligt at opleve forskellige fremtidsscenarier. Det vi give en forståelse for, hvilke konsekvenser og muligheder, advarselssystemerne medfører, siger projektets forskningsansvarlige Johan Fagerlönn.

Partnerne i projektet er Volvo Cars, Scania, Volvo Bussar, Luleå universitet, Transportstyrelsen, Boverket og Pite Energi. Projektet gennemføres blandt andet i Scania's lydstudio i Södertälje. Videre vil to af de udviklede lydkoncepter blive afprøvet i virkeligheden.

Projektet SAVAS skal resultere i en pakke med retningslinier for, hvordan AVAS-systemernes negative effekter kan minimeres, og hvordan oplevelsen af eldrevne biler kan forbedres.



Nyt fra VBI JUNI 2015

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

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

Salg Jylland / Fyn
Lelf Brændekilde +4540359308 lb@busimport.dk
Svend Pedersen +4540174791 sp@busimport.dk
Erik Brændekilde +4521466234 eb@busimport.dk

Salg Sjælland
Henrik Knudsen +4540203680 hnik@busimport.dk
Dan Pedersen +4540356252 dbp@busimport.dk

Udvalg af nye MB Sprintere Euro 6



Mercedes sprinter 316 cdi 3500 kg M1, lft 8 + 1	fra kr. 385.000,-
Mercedes sprinter 316 cdi 3880 kg R3 lft 11+1	fra kr. 405.000,-
Mercedes sprinter 516 cdi 5000 kg R3L lft 20+1	fra kr. 485.000,-
Mercedes sprinter 516 cdi 5300 kg R3L forlænget 23+1	fra kr. 489.000,-

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

NY MB Sprinter 519 cdi Turistline Sølv metal.
Op til 23 pers. forlænget, dyb bagagerum, klima,
hattehylder, bak kamera, fladskærm, del læder,
indfarvet skørter samt sidepaneler, navi radio osv.



Udvalg af brugte Mini Busser



13 stk. MB Sprinter 315/316 cdi r2 lft årg. 08-11 pers. 5-11 lft	fra kr. 105.000,-
2 stk. MB Sprinter 315 cdi r2 lft årg. 08-10 pers. 5-10	fra kr. 106.000,-
4 stk. MB Sprinter 511, 515, 518 cdi R3L årg. 07 - 08 19 pers lft	fra kr. 175.000,-
1 stk. Iveco Indcar Wing årg. 10 pers. 22+1 klima/termoruder	kr. 435.000,-
3 stk. Iveco Daily årg. 07/09 fra km. 177.000 19+1 med lft	fra kr. 140.000,-

Udvalg af brugte turistbusser

Irisbus Arway årg. 2010 km 350.000 pladser 54+1 wc, klima, køkken	Kr. 665.000,-
Irisbus Arway årg. 2010 km 650.000 pladser 54+1 wc, klima, køkken	Kr. 695.000,-
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 lft 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. 80.000 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. Lev	Kr. 850.000,-
Neoplan Tourliner årg. 2006 km. 1.40.000 pladser 52+1 + 1 wc, klima, køkken	Ring for pris
Neoplan Stardiner årg. 2006 km. 1.000.000 pladser 54+1 wc, klima, køkken	Ring for pris
Neoplan Cityliner årg. 2003 km. 1.100.000 pladser 51+1 wc, klima, køkken	Kr. 375.000,-
Neoplan Skyliner årg. 2004 km. 1.300.000 pladser 72+1+1 wc, klima, køkken	Ring for pris
Neoplan Skyliner årg. 2006 km. 1.200.000 pladser 72+1+1 wc, klima, køkken	Ring for pris
Setra 431 DT årg. 2007 km. 870.000 pladser 83 + 1 wc, klima, køkken	Ring for pris



Udvalg af brugte rute og by busser



Iveco Crossway LE årg. 2009 km 370.000 pladser 44/46 klima, hæve/sænke	Kr. Ring for pris
Iveco Crossway LE årg. 2009 km 410.000 pladser 44/46 klima, hæve/sænke	Kr. Ring for pris
Man SU 313 km ca 400.000 årgang 2002 euro 3 m. flt m. seler	fra Kr. 175.000,-
Scania laventre årg. 2003 km. 900.000 13 med klima og seler ny lak klar	Kr. 175.000,-
Volvo 8800 årg. 06 km. ca. 700 t m. seler euro 4, plads. 50, 13 m.	Kr. 375.000,-

www.busimport.dk

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



Vulkan VULKAN DÆK A/S

Forside Om Vulkan Produktion Produkter Nyheder Forhandlere WebShop Kontakt Log på



Vulkan Dæk A/S
- en dedikeret
samarbejdspartner
med 50 års
brancheerfaring.

Kontakt os
86 42 42 88
Mand.-torsd. kl. 8.00-16.00
Fredag kl. 8.00-15.00

"Vulkan Dæk fordobler
produktionen"
- se mere [her](#)

Vulkan Dæk speciale gennem
40 år, er det unikke **RingTread**
system med dæk til lastbiler,
busser og entreprenørkørsel.

Randers-virksomhed har succes med renoverede slidbanedæk

Vulkan Dæk A/S i Randers har gennem de seneste år investeret massivt i højteknologisk maskiner for at sikre optimal sikkerhed i produkterne, der består af renoverede dæk til tunge køretøjer. Den seneste investering øger produktionskapaciteten med 70 procent

- Hidtil har vi renoveret i omegnen af 16.000 dæk om året. Med vores nye maskiner har vi fremover kapacitet til at producere 27.000 dæk årligt, siger Henrik Nielsen, der er administrerende direktør i Vulkan Dæk, der er en af Europas mest moderne producenter af slidbanedæk og en etableret leverandør til transportbranchen.

Vulkan Dæks speciale er RingTread-systemet fra italienske Marangoni, som virksomheden har samarbejdet med igennem 40 år.

Materiel

- De seneste års teknologiske udvikling inden for dæk har været massiv, og det kommer kunderne til gode. Den erfarne chauffør ved jo, at dækkvaliteten har stor betydning for den samlede brændstoføkonomi, siger den administrerende direktør.

Et skarpt fokus på salg er den vej, Vulkan Dæk vælger at gå for optimalt at udnytte de nye maskininvesteringer. Strategien er at etablere samarbejde med de største kunder og i øget grad at pleje og servicere dækværksteder og forhandlere.

- I denne kontekst ser vi det i stigende grad som vores rolle at være en kompetent rådgiver for kunderne. Et slidbane-dæk er nemlig ikke bare et slidbanedæk, siger Henrik Nielsen og fortsætter:

- De kan nok se ens ud, men der kan være stor forskel på gummikvaliteter, hvilket giver sig udslag i kilometer, vejgreb, rullemodstand etc. Samtidig er karkassens beskaffenhed vigtig, da det er den, der skal bære dækket gennem det næste liv. Det er netop årsagen til, at vi har investeret i den nyeste teknologi til at inspicere disse. Dermed sikrer vi os, at det færdige produkt bliver af bedste kvalitet.

Henrik Nielsen forklarer, at når det gælder logistikken, er Vulkan stærke.

- Vores lastbil indsamler karkasserne og leverer efterfølgende de nye dæk hos kunderne. Det sker i hele Danmark og i det sydlige Sverige, siger han.

Med sin produktion af regummierede dæk til lastbiler og busser har Vulkan Dæk gjort sit til, at 40 procent af alle nye dæk på danske lastbiler og busser i dag kører på regummierede dæk i stedet for nye.

- Uden at fortælle så meget om det har transportbranchen i stor stil taget genbrugstanken til sig, når det gælder dæk, siger Henrik Nielsen, der leder den ene af tre danske regummieringsvirksomheder.

- I dag er cirka 4 ud af ti nye dæk i Danmark regummierede. Det vil sige, at det nedslidte dæk 'karkassen' er blevet genanvendt, når det originale dæk er slidt ned. Karkassen er blevet renoveret, den gamle slidbane er fjernet og erstattet af en ny, forklarer han og peger på, at der er sund fornuft - både økonomisk og miljømæssigt - at køre med regummierede dæk.

Henrik Nielsen nævner, at et dæk fra Vulkan Dæk kun koster 2/3 af et helt fabriksnyt. Det skaber desuden mindre CO₂-udledning og er dermed sundere for miljøet. Og så har et originaldæk og et regummieret slidbanedæk ifølge Henrik Nielsen den samme holdbarhed.

Om Vulkan Dæk A/S

1963 - Vulkan Dæk bliver etableret i Jernbanegade af Egon Nielsen

1966 - Vulkan Dæk flytter til Hvedevej 28 i Randers

1975 - Vulkan Dæk præsenterer RingTread system fra Marangoni i Danmark

1981 - Henrik Nielsen starter som arbejdsdreng

1994 - Henrik Nielsen overtager roret fra faren og bliver administrerende direktør

1999 - Dækcentret sælges fra, og Vulkan Dæk har nu kun fokus på regummiering af dæk til transportbranchen

2004 og 2005 - Naboejendom på Hvedevej overtages, der bygges til og om

2013 - Hvedevej 10-24 overtages og 50 års jubilæum fejres i nye produktionslokaler

Marts 2015 - Ny specialudviklet rasp- og byggemaskine tages i brug



Busdækkene dækker både sommer og vinter

Dæk-producenten Continental er klar med et nyt specialdæk til bybusser, der kan klare vejrliget både om sommeren og om vinteren. Continental har sat en ny gummiblanding sammen og konstrueret lameller på anderledes måde, hvilket giver det nye specialdæk længere levetid og lavere rullemodstand

Dækket - Conti Urban HA3 265/70R19.5 - er samtidig konstrueret til at kunne klare de hyppige stød fra kantsten som busdæk typisk udsættes for. Det 19,5-tommer store dæk er udviklet specielt til busser i medium størrelse, der kører i by- og regionaltrafik, og kan bruges på alle aksler.

- En nyudviklet gummiblanding sikrer dækket lang levetid selv under de krævende stop-kør-forhold med bremsning og acceleration, som bybusser er udsat for. Herudover er siderne af dækket forstærket til at kunne holde til den hyppige kontakt med kantsten, siger Georg Nielsen, der er administrerende direktør i Continental Dæk Danmark A/S.

En øget mængde gummi i den nye gummiblanding styrker dækkets sidevægge og giver sammen med det stål, der indgår i beklædningen, dækket en robusthed, der matcher den hyppige kontakt med kantsten.

20 procent længere levetid

En ny konstruktion med gennemgående lameller sikrer dækket optimalt vejgreb i hele dækkets levetid - også under våde forhold.

Materiel

- Det er ikke kun gummiblandingen til slidbanen, der er blevet justeret, Dækmønstret er designet efter Continentals "Plus Volume Pattern-koncept". Til sammen betyder det, at dækkets levetid er forøget med op til 20 procent sammenlignet med konventionelle dæk i klassen, siger Georg Nielsen.

Mønsteropskæring og regummiering

Indikatorer til mønsteropskæring er integreret i slidbanen til at markere den mulige dybde for mønsteropskæring. Mønsteropskæring giver dækkene længere levetid med en lavere rullemodstand og påvirker dermed direkte omkostningseffektiviteten i flåden.

- Som alle andre busdæk fra Continentals "Generation 3-dækserie" kan Conti Urban HA3 også regummieres, så dækket får endnu et liv. Endnu en fordel for busselskaber, der ønsker at reducere sine omkostninger, siger Georg Nielsen.

Det nye busdæk er mærket med M+S symbolet og kan derfor bruges året rundt.



Trafikstyrelsen rydder op og ophæver 44 regler

En række regler om tekniske krav til køretøjer - 44 i alt - er ophævet efter en oprydning i Trafikstyrelsen

De ophævede regler fremgår af en bekendtgørelse om 'ophævelse af visse bekendtgørelser, cirkulærer, cirkulæreskrivelser, vejledninger og skrivelser inden for Trafikstyrelsens område'.

Regelsaneringen er gennemført med fokus på simplificering og oprydning. Fælles for de regler, der er blevet ophævet, er, at de ikke længere har selvstændig betydning.

Trafikstyrelsens direktør, Carsten Falk Hansen, forklarer, at ophævelsen af de 44 regler er et konkret udtryk for det arbejde, som Trafikstyrelsen lægger i, at de gældende regler stadig skal være relevante og klare.

- I Trafikstyrelsen vurderer vi løbende, om de regler, vi administrerer, er relevante, klare og opdaterede. De regler, vi netop har ophævet, er ældre regler, der ikke længere har nogen selvstændig betydning. Det er derfor med stor fornøjelse, at vi nu har gjort forårsrent og kan ophæve 44 regler på én gang, siger han.

Trafikstyrelsen skærper krav til chauffører

Trafikstyrelsen skærper kravene til den uddannelse, chauffører, der udfører ikke-erhvervsmæssig personbefordring, skal gennemgå. Det er ifølge Danske Busvognmænd er god idé. Førerne af busserne skal have den fornødne uddannelse - også udenfor transporterhvervet

Hidtil har det generelt været muligt for førere af busser at udføre ikke-erhvervsmæssig personbefordring på baggrund af et rødt kvalifikationsbevis og uden krav om efteruddannelse. Ifølge et forslag fra Trafikstyrelsen vil man fremover skelne imellem førere, der modtager betaling og førere, der ikke modtager betaling.

Førere der modtager betaling for kørslen er fremover omfattet af de samme krav til uddannelse og efteruddannelse som en rigtig, professionel chauffør.

Hvis en skole for eksempel ejer sin egen bus og har ansat en pedel til at køre med skolens egne elever i bussen, skal han fremover leve op til de samme uddannelseskrav som en rigtig chauffør. Der er tale om ikke-erhvervsmæssig personbefordring, men føreren af bussen har det som sit job og får betaling for at føre bussen, og dermed bliver han omfattet af uddannelseskravet.

Danske Busvognmænd peger på, at kravet forbedrer uddannelsesniveaueet og dermed sikkerheden i dansk bustrafik generelt, så det kan organisationen kun bakke op om.

Ændringen af bekendtgørelsen betyder også, at kravet om ét års chaufførfaring som fører af lastbil eller bus ud over en radius på 50 km fra bussens hjemsted bliver fjernet.

Dermed kan en nyuddannet buschauffør fremover køre i hele Danmark fra sin første dag på arbejdet.

Det ser Danske Busvognmænd som en forbedring af fleksibiliteten for vognmændene, der med ændringen kan få nemmere ved at tiltrække nye chauffører til erhvervet.

Der er fortsat et alderskrav på 21 år og kravet om 2 års erfaring inden kørsel til udlandet fastholdes.

Ændringerne træder i kraft med virkning fra 15. juli 2015.



Nyheder fra Mekasign

- En verden af ny Teknik!

Mekasign Intelligent Trafik System (MITS) med ProSys'en



Tænk på børnenes sikkerhed i bussen!

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

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

Mekasign as

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



Uddannelsesdirektør i TUC Dekra, Mogens Ellgaard-Cramer (th) og distriktschef hos MAN Truck & Bus Danmark, Steffen Feddersen (tv) ved en tidligere lejlighed.

Endnu en ny MAN-bus har fundet vejen til TUC DEKRA

Uddannelses-organisationen TUC Dekra har taget endnu en fabriksny MAN-bus i brug. Denne gang er den kørt ind og stoppet hos AMU Center TUC Syd A/S i Vejen. Med den nye bus fortsætter TUC Dekra med at styrke sin position som uddannelsespartner for både vognmænd, busselskaber, elever og chauffører, der enten skal tage stort kørekort eller gennemgå den lovpligtige EU-Efteruddannelse

Den nye MAN-bus hos AMU Center TUC Syd A/S i Vejen bliver umiddelbart kørt ind i uddannelsesprogrammerne.

- Vi er rigtig glade og stolte af at få opdateret vores vognpark med den nyeste teknologi, siger direktør i AMU Center TUC SYD A/S, Torben Lauesen.

- De dage, hvor en bus blot var en bus, er forbi, og vi ønsker at uddanne - og efteruddanne vores kursister, så de bliver i stand til at betjene netop de køretøjer, som de vil blive præsenteret for i den 'virkelige verden' ude hos vognmændene. Og så må man altså være med helt fremme. Derfor stod valget af MAN lige for, da vi skulle vælge busleverandør. Det fås ganske enkelt ikke bedre, mener Torben Lauesen.

Direktøren fremhæver, at de nye MAN-busser, som TUC Dekra modtog i det tidlige forår, allerede er blevet bemærket af kunderne, som bliver bekræftet i at uddannelsescentrenes nyuddannede chauffører er fuldt kvalificerede til at køre fremtidens busser. Og endelig er det tydeligt, at både kursisternes køreglæde, og faglærernes arbejdsglæde, er steget markant, siden udskiftningen af skolekøretøjerne.

Den nye bus skal bruges i grunduddannelsen, kørekort og efteruddannelsesforløb. Det er en 'allround' bus af typen MAN Lions Regio R12. Den er udstyret med en Euro 6-motor på 320 HK. Gearkassen er en automatiseret 12-trins gearkasse fra ZF. Bussen, der har klimaanlæg, er 12 meter lang, 3,5 meter høj og 2,5 meter bred.

Om en måneds tid følger endnu en bus til Uddannelsescenter Fyn som ved samme lejlighed sender fem lastbiler på pension. Pensionisterne afløses af nye lastbiler fra MAN.

Uddannelses-udbyder skifter navn

TUC Dekra, der er Danmarks største private udbyder af AMU-kurser på transportområdet, skifter navn til Dekra. Fokus vil fortsat være på kerneforretningen inden for transportuddannelser, men udvides på sigt til også at omfatte sikkerhedsrådgivning og certificering

Da Danmarks største private udbyder af AMU-kurser, TUC DK, i 2012 blev delvist opkøbt af den internationale non-profit Dekra-koncern, valgte sammenslutningen af uddannelsescentre i første omgang at markedsføre sig under navnet TUC Dekra. Nu skifter TUC Dekra navn til Dekra for at understrege tilhørsforholdet.

- Det er nu mere end tre år siden, at vi blev en del af Dekra-koncernen. Dengang gav det god mening at bevare TUC-navnet. Både af hensyn til vores kunder og samarbejdspartnere, der kendte os under navnet TUC – og for at fastholde vores position på markedet som en 100 procent dansk udbyder af transportuddannelser inden for AMU, siger Peter Laursen, der er administrerende direktør i Dekra.

Han peger på, at mange kunder værdsætter Dekra-brandet, både professionelt og privat, og derfor skiftes til navnet

Dekra. Peter Laursen understreger, at virksomhedens kunder ikke umiddelbart vil komme til at mærke nogen forskel i forbindelse med navneskiftet, men at de fremover forhåbentlig vil opleve, at koncernen bliver endnu mere kundeorienteret.

I dag uddanner Dekra både chauffører i arbejde og ledige - blandt andet via transportuddannelser med jobgaranti, hvor nyuddannede chauffører hjælpes videre i ordinære job. Herudover varetager Dekra hovedparten af den lovpligtige EU-efteruddannelse af Danmarks chauffører. Endelig har Dekra et samarbejde med kommunale jobcentre, der går ud på at gøre deres borgere jobparate.

Transportuddannelser med jobgaranti vil fortsat være et af virksomhedens kerneområder, men ifølge Peter Laursen også et område, der vil blive udvidet til andre former for jobskabelse og rekruttering.

Klar til fortsat vækst

Som et naturligt led i Dekras fortsatte vækstplaner, er det desuden besluttet at udvide virksomhedens forretningsområder til også at omfatte sikkerhedsrådgivning og certificering.

- Selvom vi fortsat vil fokusere kraftigt på transportuddannelser inden for AMU, oplever vi tiltagende efterspørgsel fra vores kunder på også at kunne tilbyde andre services - derfor synes vi, at det er et rigtig godt tidspunkt at integrere Dekras ekspertise og globale erfaring inden for sikkerhedsrådgivning og certificering af processer i den danske forretningsmodel, siger Peter Laursen og understreger, at Dekra i forvejen er førende i verden inden for certificeringer - eksempelvis ISO 9001 - og dermed et anerkendt brand for de fleste virksomheder, som har med teknik at gøre.

- Derudover ønsker vi at fortsætte med at være en vækstvirksomhed, der også fremover vil tiltrække mange nye dygtige medarbejdere og kolleger i hele landet, siger Peter Laursen.

Fakta om Dekra

Dekra (tidligere TUC Dekra) er Danmarks største udbyder af transportuddannelser som årligt uddanner over 35.000 kursister inden for lastbil-, bus- og taxibranchen. Dekra har uddannelsescentre i hele landet

Dekra tilbyder jobgaranti til kursister samt gratis rekruttering for virksomhedskunder

Dekra er en del af den internationale Dekra-koncern, der har ca. 35.000 ansatte i 50 lande. I Danmark beskæftiger Dekra over 300 medarbejdere



(Foto: Fodgængerforbundet)

Fodgængerforbundet har talt op:

Bilister sjusker ved højresving

Som middel imod højresvingsulykker er der i mange lyskryds indført tilbagetrukne stoplinier, der skal sikre, at de svingende bilister nemmere ser de ligeudkørende cyklister. - Men hvis stoplinierne ikke respekteres, forsvinder sikkerheden, siger Mikael le Dous, der er formand for Dansk Fodgænger Forbund, som i denne uge har lavet en optælling, der viste at 14 procent af de stoppende bilister overtrådte stoplinierne med mindst en halv vognlængde

- Det er ikke rimeligt at så mange overtræder de tilbagetrukne stoplinier, og derved bringer de lette trafikanter i fare, siger Mikael le Dous.

- Vi har kæmpet så længe og kraftigt for at komme de modbydelige højresvingsulykker til livs, og også fundet løsninger, der tilsyneladende virker. Så er det træls, at så stor en del af bilisterne ikke respekterer disse løsninger. Især gør det ondt at se, når bybusser og lastvogne overskrider stoplinierne. Det er jo navnlig med disse køretøjer, at højresvingsulykkerne får dødelig udgang, siger han videre.

- Vi mener, at årsagen til, at der sker så mange overtrædelser, skal findes i, at politiet ikke mere er synlige i bytrafikken, og i alle tilfælde er på vej et sted hen, hvor der er vigtigere at være. Derved får alle de "små" overtrædelser i trafikken ikke konsekvens for trafikanterne, hverken bilister, cyklister eller fodgængere, og vi må blot vente på at nogen kommer alvorligt til skade, påpeger Mikael le Dous.

Dansk Fodgænger Forbund's optællingen blev udført i uge 21 ved 6 lyskryds med lokaltrafik i Helsingør, og omfattede 179 stoppende køretøjer. Heraf overtrådte 25 køretøjer de tilbagetrukne stoplinier med mindst en halv vognlængde. Hvert lyskryds blev observeret i 10 minutter, på hverdage mellem kl. 14 og 15. Overtrædelserne varierede for de enkelte lyskryds fra 8 til 25 procent.

Bilisterne kører langsommere

Bilisterne har skåret af deres tophastighed efter, at politiet har kørt deres nye ATK-vogn ud på de danske veje. Det viser Vejdirektoratets hastighedsbarometer for de seneste tre måneder

Ifølge Vejdirektoratets hastighedsbarometer er farten dalet, efter politiet har udvidet antallet af ATK-vogne på landsplan fra 25 til 100 fotovogne.

Især er hastigheden faldet på landevejene og i de store byer - og ikke mindst jyderne har sat farten ned. Således er gennemsnitshastigheden på de jyske landeveje faldet med 1,5 kilometer i timen.

Ifølge Vejdirektoratets seneste hastighedsbarometer ligger hastigheden på næsten alle vejtyper under niveauet for de samme måneder sidste i 2014.

- Vi kan jo ikke vide, om der er en præcis sammenhæng mellem det øgede antal ATK-vogne og den lavere hastighed. Men vi kan i hvert fald se en målbar nedgang i hastigheden på vejene i de seneste måneder, siger Kasper Rosenstand, der er afdelingsleder i Vejdirektoratet.

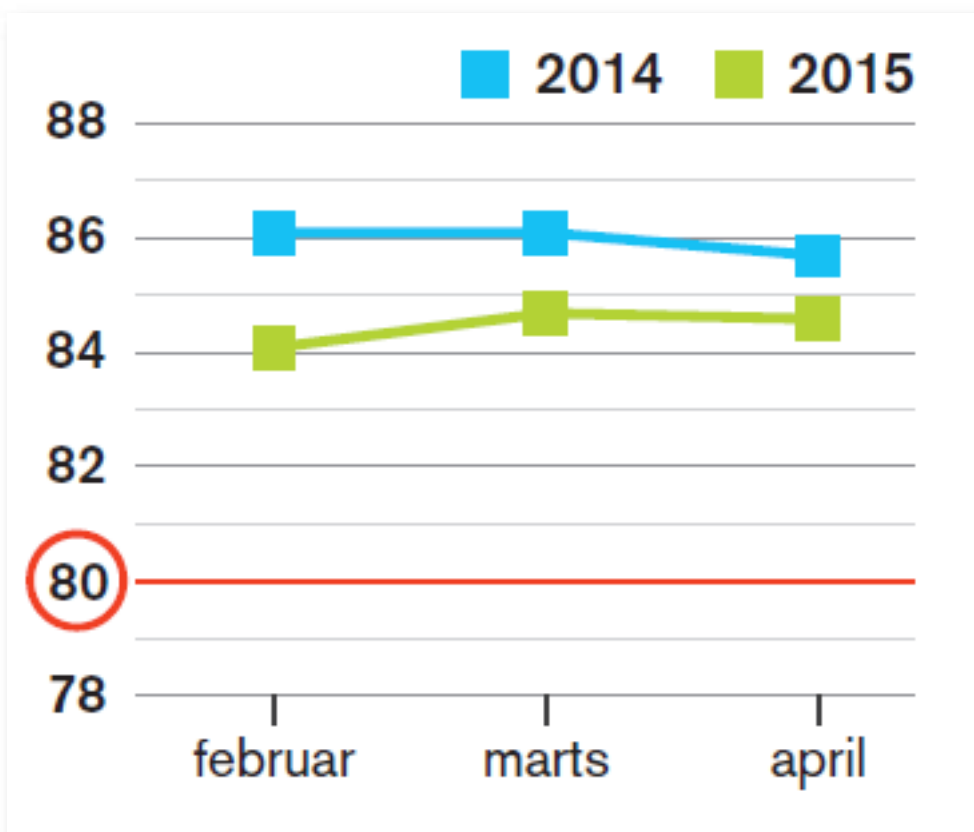
Eneste markante undtagelse er 130 km/t motorvejene. Her kører bilisterne lige så stærkt, som de gjorde sidste år.

Lavere fart giver færre ulykker

Lavere fart er lig med færre ulykker. Derfor glæder det Kasper Rosenstand, at tallene viser, at færre bilister overtræder den tilladte hastighed.

- Vores undersøgelser viser, at fart er en medvirkende faktor i 40 procent af dødsulykkerne på de danske veje. Derfor håber jeg, den positive udvikling vil fortsætte. Vi vil i hvert fald følge hastighedsudviklingen nøje, siger han.

Det er ifølge Kasper Rosenstand svært at give en entydig forklaring på, hvorfor hastigheden er faldet så markant.



Men en af årsagerne kan være politiets ATK-vogne i samspil med kampagneindsatser som for eksempel. "Sænk farten - en lille smule betyder en hel del."

De værste fartsyndere har også sænket farten

Hastighedsbarometeret viser også, at de bilister, der kører allerstærkest, har lettet foden fra speederen.

- Når vi kigger på overtrædelsesprocenterne i hastighedsbarometeret, så kan vi se, at en del af hastighedsreduktionen også ligger blandt de høje hastigheder. Noget tyder på, at politiets indsats har haft en positiv effekt på de værste fartsyndere, som normalt er de bilister, der er sværest at påvirke. Dog er det vigtigt at understrege, at der stadig er mange, der kører for stærkt, siger Kasper Rosenstand.

Fakta om kontrol og hastigheder:

- I februar intensiverede politiet deres indsats med ATK fra 25 til 100 fotovogne på landsplan.
- Hastigheden er især faldet på de danske landeveje og i store byer. Den største forbedring ligger dog på de jyske landeveje, hvor gennemsnitshastigheden er faldet med 1,5 km/t.
- Hastighedsbarometeret er Vejdirektoratets månedlige oversigt over hastighedsmålinger fra hele landet og på forskellige vejtyper.
- Barometeret er baseret på målesteder fordelt over hele Danmark, og vi måler hastigheden uden for trængselsperioder, dvs. i de perioder, hvor en bilists valg af hastighed ikke er væsentligt påvirket af øvrige bilister på vejen.
- Hastighedsbarometeret beregnes for køretøjer under 5,80 m, altså personbiler og varevogne.

April endte med det laveste antal trafikdræbte

Vejdirektoratets foreløbige tal over trafikdræbte i Danmark viser, at april i år har været den sikreste måned at færdes på vejene med kun otte trafikdræbte

Det er det laveste antal nogensinde for en april. Sammen med marts 2014, der også havde otte dræbte, er det samtidig det laveste antal dræbte i trafikken for en enkelt måned overhovedet.

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

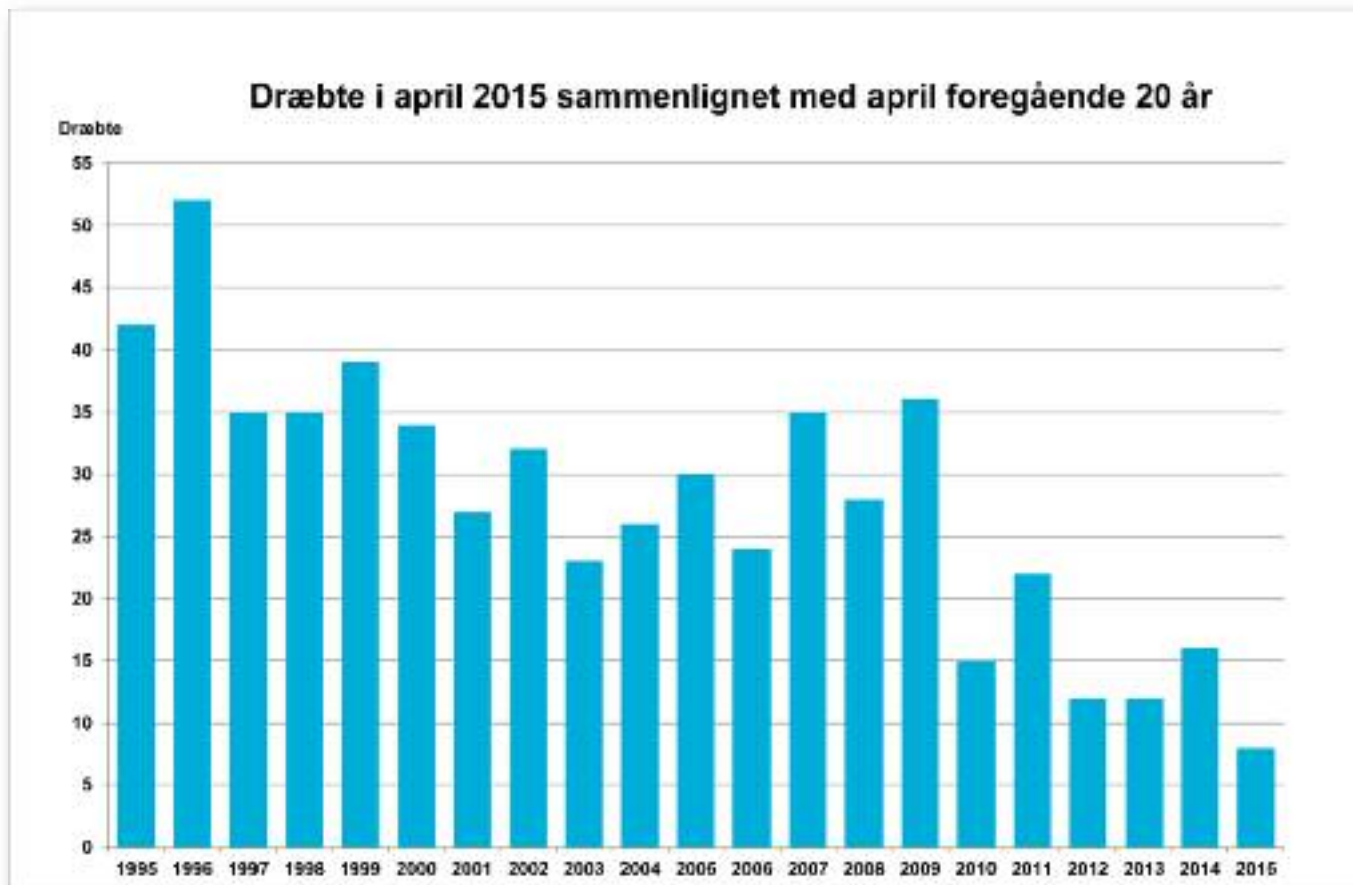
- Tendensen med færre dødsulykker er både glædelig og tydelig, og den kan have mange årsager, siger afdelingsleder i Vejdirektoratet Marianne Foldberg Steffensen.

- Vi har i Vejdirektoratet gjort meget for at forbedre sikkerheden for bilisterne, blandt andet ved at ombygge kryds, etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger og i det hele taget gøre forholdene mere trygge og sikre på blandt andet hovedlandevejene. Men enhver ulykke er én for meget, og derfor fortsætter vi naturligvis det arbejde, siger hun.

Den pæne forårskørsel kan også ses på, at april i år har haft det laveste antal tilskadekomne for en april indtil nu. 203 personer kom til skade i trafikken i april i år mod 242 tilskadekomne i april sidste år.

Selv i påsketrafikken blev der, ifølge de foreløbige tal, kun dræbt en person i trafikken. Det tyder på, at trafikanterne har kørt pænere i påskedagene i år end normalt.

Trafiksikkerhed



Vejdirektoratets hastighedsbarometer har vist, at bilisterne i april i år har kørt lidt langsommere end de plejer. Især er hastigheden faldet på landevejene og i de store byer - og ikke mindst bilister i Jylland har sat farten ned. Således er gennemsnitshastigheden på de jyske landeveje faldet med 1,5 kilometer i timen.

- Vi ved, at der er en sammenhæng mellem hastighed og trafikulykker, og derfor glæder jeg mig naturligvis over, når begge dele falder, siger Marianne Foldberg Steffensen.



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!

FynBus underskriver aftale med rejsekort

FynBus' direktør Carsten Hyldborg har fredag underskrevet den endelige aftale om FynBus' tilslutning til rejsekort. Beslutningen om at indføre rejsekortet på Fyn blev taget af FynBus' bestyrelse i oktober 2014, men på grund af forhandlinger om en ændring af finansieringsmodellen, blev aftalens indgåelse udsat til nu

Aftalen om Rejsekort betyder, at FynBus skal sige farvel til det nuværende elektroniske billetsystem, som FynBus har haft siden 2003, og dermed også tage afsked med for eksempel turkortet og det KVIKkortet, der er populært i FynBus' område. Resultatet er dog i følge FynBus, at det nu bliver nemmere for kunderne at rejse. Fremadrettet skal de kun benytte ét kort, hvad enten de skal med bus eller tog i hele Danmark. Der skal heller ikke løses tillægsbillet, hvis rejsen ændres eller forlænges.

- Vi glæder os rigtig meget til at få rejsekort i alle vores busser, og føler os overbevist om, at det er det mest fornuftige for kunderne. Selvom der både har været sagt og skrevet meget negativt om rejsekortet, er vi sikre på, at det er en god løsning at være med på. Med over 50 millioner årlige rejser opfatter vi rejsekort som et godt og stabilt produkt. Rejsekort har fortsat enkelte børnesygdomme, men dem er der lagt en plan for at løse. Den endelige underskrift på aftalen betyder, at vi nu for alvor kan komme i gang med at sikre, at overgangen til rejsekort bliver så nem som overhovedet muligt for kunderne, siger direktør Carsten Hyldborg, FynBus.

Ifølge den nuværende tidsplan for indførelsen af rejsekortet i FynBus vil de første kunder kunne benytte kortet på udvalgte strækninger fra starten af 2016, mens kunderne må vente til efter sommerferien 2016 med at benytte rejsekortet i de øvrige busser.

Fra starten af næste år vil man kunne rejse på rejsekort i udvalgte strækninger på FynBus' rutenet. Efter sommerferien næste år ventes alle ruter at være kommer med i rejsekortets net,



Arbejdsforhold

Chauffører får godt 200.000 kroner i faglige sager

Chaufførernes Fagforening i København skaffede i løbet af marts og april i alt 228.527,63 kroner hjem til sine medlemmer i faglige sager

Dermed har fagforeningen i år samlet fået 511.090,31 kroner hjem i faglige sager. Faglige sager kan være sager om manglende overtidsbetaling, feriepenge eller tillæg for særlige arbejdsopgaver.

Arbejdsskadesager indbragte godt 100.000 kroner

I marts og april skaffede Chaufførernes Fagforening i alt 102.025 kroner hjem til sine medlemmer i sager om arbejdsskader

I løbet af hele sidste år fik Chaufførernes Fagforening i alt 2.831.934 kroner hjem til medlemmerne i arbejdsskadesager.

Sæt fokus på din historie

Har du snart jubilæum? Eller har du fundet en bunke gamle billeder i arkivet?

Få din og virksomhedens historie skrevet til dit formål - til hjemmesiden, en artikel eller et jubilæumsskrift.

Vi graver i arkivet for dig, og vi interviewer dem, der oplevede det hele.

Vi kombinerer nutid og nostalgi



Mikael Hansen

journalist og konsulent

IMAGITA Kommunikation

Sanderumvej 16 B, 5250 Odense SV

tlf. 70 27 96 96 mail@imagita.dk

Magasinet Bus 5 - 2015

Buschauffør blev dårlig - og kørte galt

Midt i maj skete der et trafikuheld med en bus fra Aarhus Sporveje. Den 70-årige chauffør i bussen, der kørte på linie 3A fik et ildebefindende og kørte galt på Hasle Torv i Aarhus vestlige bydel

Ved ulykken kørte bussen først ind i to parkerede biler, derefter kørte den op på fortovet, hvor den ramte en stensætning, der satte en stopper for bussens videre færd.

Passagererne i bussen - blandt andet 20 børn - blev kørt tur på skadestuen i en anden bus fra Aarhus Sporveje, men de var ikke kommet noget fysisk til ved ulykken. Buschaufføren blev kørt på hospitalet i ambulance.

Den 70-årige buschauffør kørte som afløser, men har været tilknyttet Aarhus Sporveje i mange år. Han har ligesom alle andre buschauffører regelmæssigt været gennem en helbredsundersøgelse.

Transportorganisationer forklarede transportudvalg om chaufførudlån

I et fælles foretræde for Folketingets Transportudvalg talte transportorganisationerne ITD og Danske Busvognmænd de danske bus- og godsvognmænds sag omkring udlånsordningen for chauffører

ITD og Danske Busvognmænd forklarede udvalget, hvorfor det efter deres opfattelse er u hensigtsmæssigt at afskaffe udlånsordningen omkring chauffører, som ifølge vognmændene hidtil har fungeret fint og givet dem lidt fleksibilitet i hverdagen.

- Vores medlemmer er rigtig kede af at miste ordningen, og vores fornemmelse er, at det er en række misforståelser, der har ført til, at en velfungerende ordning nu må lade livet. Der skal ikke være tvivl om, at det ikke er noget, vognmændene generelt ønsker, siger ITD's administrerende direktør Jacob Chr. Nielsen.

Han opfordrede på mødet politikerne til at tage transportvirksomhederne mere med på råd, når de rører ved transportlovgivningen.

Jacob Chr. Nielsen understreger, at afskaffelse af udlånsordningen efter de to organisationers opfattelse ikke virker imod brugen af udenlandske chauffører.

- Den enkelte navngivne vognmand, som man gerne vil ramme med lovforslaget, flytter blot sine lastbiler over på udenlandske nummerplader og fortsætter nøjagtigt som hidtil, siger Jacob Chr. Nielsen, der ikke tror, at forslaget vil blive trukket tilbage:

- Forslaget udspringer af finanslovsaftalen og lader sig næppe ændre. Vores ærinde i dag var mest at flage for nødvendigheden af at tage transportvirksomhederne med på råd, når politikerne fremover rører ved vores rammebetingelser, siger han.

Arbejdsgiverforening:

En afløseransættelse erstatter chaufførudlånsordningen fuldt ud

Den fleksibilitet som chaufførudlånsordningen giver vognmændene vil forsvinde, når en ændring af godskørselsloven snart og efter al forventning bliver vedtaget. Men ansættelse af en chauffør på afløservilkår, er imidlertid en fuldgod erstatning for chaufførudlånsordningen, mener DTLs arbejdsgiverforening. DTL-A's formand, vognmand Martin Danielsen, har selv anvendt afløserordningen i stedet for chaufførudlånsordningen

SR-Regeringen fremsatte i marts et forslag om at ændre Godskørselsloven, så blandt andet reglerne om udlån af chauffører mellem indehavere af en godskørselstilladelse, udgår.

Formålet med forslaget er at bringe Godskørselsloven i overensstemmelse med EU-retten, ligesom der i lovforslaget henvises til muligheden for at "leje" vikarer fra chaufførvikarbureauer.

Forslaget har udløst modstand fra flere sider inden for vognmandserhvervet, hvor man peger på, at fleksibilitet er vigtigt, når vognmændene skal have den daglige drift til at hænge sammen. Det gælder eksempelvis, når en vognmand modtager en uventet sygemelding fra en chauffør eller i tilfælde af anden akut opstået chaufførmangel.

DTLs arbejdsgiverforening peger på, at det sjældent vil være en acceptabel løsning at fastansætte chauffører i denne situation, da garantitimer og opsigelsesvarsler med videre hæmmer fleksibiliteten.

Men allerede ved overenskomstforhandlingerne i 2012 fik DTLs arbejdsgiverforening forhandlet en afløserordning på plads. Afløserordningen betyder, at fleksibiliteten ved akut opstået chaufførmangel fortsat er sikret.

Rammerne for ansættelse af chauffører på afløservilkår

Der er adgang til at anvende afløsere, hvis der foreligger et sagligt, driftsmæssigt behov. Overenskomsten mellem 3F og DTL-A indeholder en "ikke udtømmende" liste, hvor følgende saglige begrundelse for anvendelse af afløsere er oplistet:

- Spidsbelastningssituationer.
- Sæsonafhængige udsving.
- Ferie og feriefridage, afspadsering.
- Uforudsigelig forfald som eksempelvis sygdom, graviditet, barsel, orlov, barns første sygedag og lign.

Af øvrige vilkår for ansættelse af afløser nævner DTL-A, at:

- Afløsere ansættes og aflønnes efter overenskomsten regler om timelønsansættelse jf. 1, stk. 2.
- Afløseren står ikke til rådighed i større omfang, end afløseren selv ønsker, ligesom afløseren ikke er garanteret nogen fast eller minimumsbeskæftigelse, da det afhænger af behovet.
- Arbejdstiden og antallet af normaltimer aftales fra gang til gang, hvorfor tidspunktet for arbejdstidens begyndelse og ophør ikke skal anføres i ansættelsesaftalen. Hvis ikke andet er aftalt, er arbejdstiden fastlagt med 7,4 normaltimer pr. dag.
- Afløsere kan ikke aflønnes for mindre end 4 timer pr. gang.
- Der intet opsigelsesvarsel er for afløsere, hverken fra lønmodtager- eller arbejdsgiverside.

Letbane i Hovedstadsområdet har fået et logo

S for S-tog, M for Metro og L for noget Letbane. Den kommende letbane i Hovedstadsområdet, der skal forbinde Ishøj og Lyngby på tværs af S-togsnettet, har et grønt L som kendingssymbol

Hovedstadens Letbane skal køre på tværs af S-togsnettet med afgang hver 5. minut mellem Lyngby og Ishøj. Letbanens logo er et grønt L, der skiller sig ud fra S-tog og busser, som man forbinder med rød og gul. Samtidig er letbanen et grønt transportmiddel, da den kører på el.

- Som transportmiddel vil letbanen minde om metroen i København, hvor du ikke behøver at se på en køreplan, fordi den kører hele tiden med afgang hvert femte minut, siger formand for bestyrelsen i Hovedstadens Letbane, Anne Grete Holmsgaard.

Erfaringerne fra andre europæiske storbyer som Stockholm, Amsterdam og Paris viser, at letbaner kører meget pålideligt, og at der er stor passager-tilstrømning.

- Her i hovedstaden oplever vi, som i resten af verden, at stadig flere mennesker søger mod byen. Derfor er der brug for at være fremsynet, så der bliver plads til alle i trafikken. Det skal letbanen være med til at løse, så vi hjælper både passagererne i den offentlige transport og bilisterne, siger Anne Grete Holmsgaard.

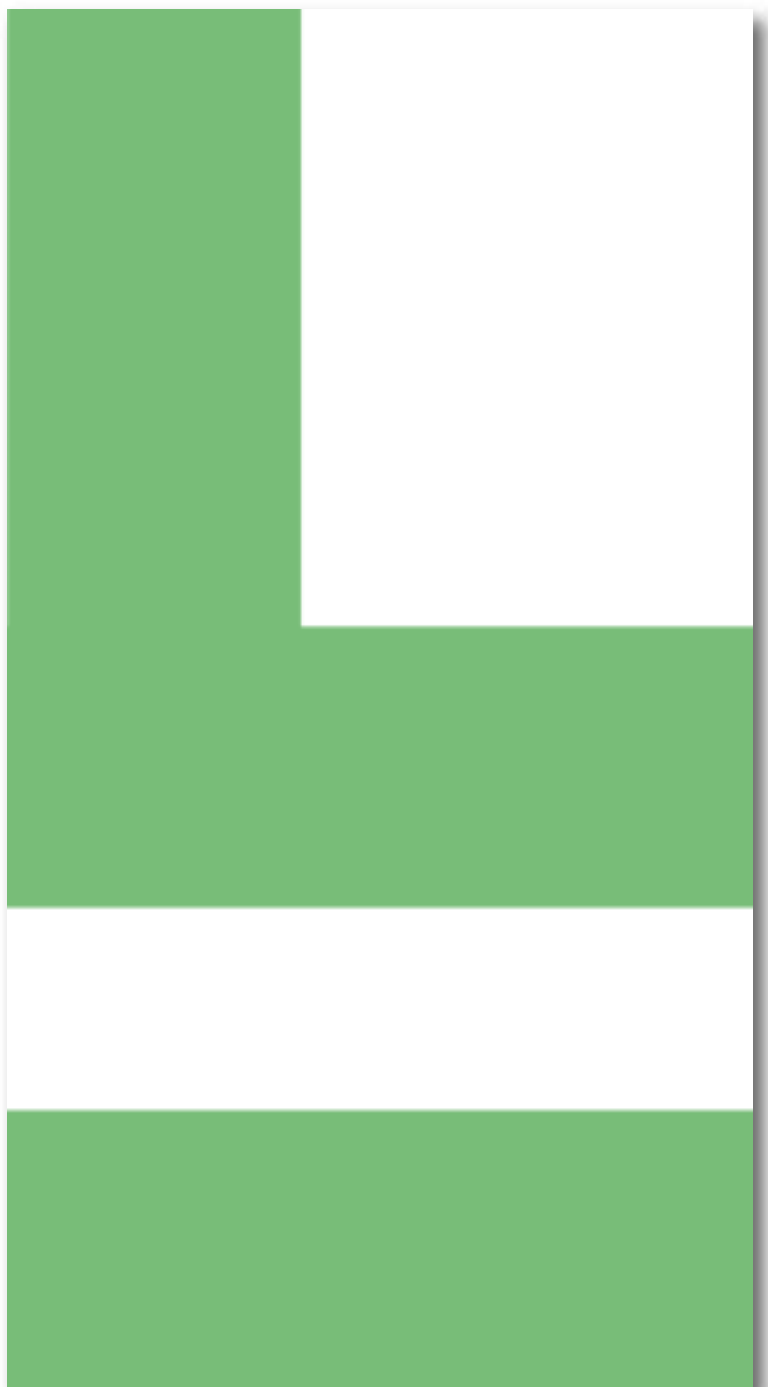
I et letbanetog kan der være 230 mennesker, hvilket svarer til passagererne i ca. tre bybusser.

Borgerhøring og borgermøder

Borgerne vil begynde at møde det nye L, når arbejdet med Hovedstadens Letbane for alvor går i gang i de kommende år. Det forventes, at borgerhøringen om VVM-redegørelsen (miljøundersøgelse) for letbanen vil gå i gang omkring midten af maj, og fra slutningen af maj og ca. en måned frem vil der være borgermøder i kommunerne om VVM-redegørelsen.

På den nye hjemmeside for Hovedstadens Letbane - dinletbane.dk - kan man også følge letbane-projektet. Hjemmesiden bliver lanceret i uge 20.

Det er designbureauet Kontrapunkt, som har udarbejdet det nye logo for Hovedstadens Letbane.





Danmarks første letbane-tog er designet og sat i produktion

Enkelhed og kvalitet har været nogle ord i designet af Danmarks første letbanetog, der blev præsenteret i Aarhus. Designere og konstruktører har haft som mål at forene det elegante med det praktiske i letbanetogene, der tilbyder høj komfort og god tilgængelighed for alle passagerer. Togene på Aarhus Letbane skal køre i mange år og er derfor både i design og materialer nøje udvalgt med fokus på langtidsholdbarhed, så de også om 10, 20 og 30 år fremstår som attraktive, når det gælder transport.

I en dansk sammenhæng er Aarhus Letbane et nyt transportmiddel, der fremstår som et alternativ til bilen. Designet af togene afspejler, at offentlig transport kan være moderne, miljøvenlig, hurtig og komfortabel.

Regionsrådsformand Bent Hansen (S) glædede sig over, at Letbanen vil øge mobiliteten i Østjylland og Aarhus. Hans vision er at skabe et net af nærbaner og letbaner i regionen.

- Som Danmarks andet vækstcenter har Østjylland meget at byde på - uddannelsesinstitutioner, vidensarbejdspladser og en international havn i Aarhus - plus de mange kulturelle tilbud af international klasse og et unikt kuperet landskab med både skov og vand lige uden for døren. Alt det forbinder Letbanen på en måde, der både vil øge



sammenhængskraften i Østjylland og sørge for, at væksten i regionen ikke drukner i trængsel og trafikpropper, sagde Bent Hansen.

Flere letbaneetaper på vej

Rådmand Kristian Würtz (S) var enig og fastslog, at endnu flere aarhusianere på sigt skal kunne vælge Letbanen som deres foretrukne transportmiddel.

- Letbanen kommer til at sætte sit tydelige præg på Aarhus. I første omgang på første etape, men på sigt er det planen, at vi skal have mange flere letbaneetaper, så flest mulige aarhusianere og virksomheder får gavn af Letbanen, sagde han.

Internationalt samarbejde

Designet af de kommende letbanetog er blevet til gennem et omfattende samarbejde under ledelse af en arkitekturgruppe. Gruppen har bestået af designspecialister fra ASAL-konsortiet, der leverer tog og infrastruktur til Letbanen, stadsarkitekten i Aarhus samt repræsentanter for Midttrafik og Aarhus Letbane. Arkitekturgruppen har også samarbejdet med eksterne designere, arkitekter og underleverandører.

Blandt underleverandørerne er tekstilvirksomheden Kvadrat, der hører hjemme i Ebeltoft og er internationalt anerkendt for tekstiler og vævninger af høj kvalitet. Kvadrat har blandt andet leveret tekstiler til Museum of Modern Art i New York og den nye Rigsdag i Berlin.

De kommende 24 letbanetog bliver produceret af den schweiziske togproducent Stadler. Letbanen har bestilt 24 togsæt i alt - 12 Variobahn-tog, der fortrinsvis skal køre i bymæssig bebyggelse og 12 Tango-tog, der fortrinsvis skal køre på de længere strækninger mellem Odder og Grenaa via Aarhus.

Om Aarhus Letbane

Aarhus Letbane skal efter planen på sporet i 2017 og er ét af flere større byudviklingsprojekter, som bidrager til Aarhus' udvikling fra verdens mindste storby til en metropol. Aarhus Letbane har omfattende betydning for såvel trafikafvikling og byudvikling i hele regionen og har desuden stor bevågenhed såvel lokalt som nationalt, fordi Letbanen bliver den første af sin slags i Danmark

Letbanedriften i Aarhus skal udføres af Keolis SA

Midttrafik har på vegne af Aarhus Letbane Drift I/S gennemført et udbud for at finde den operatør, der skal udføre driften af Aarhus Letbane. En enig bestyrelse i Aarhus Letbane Drift I/S har besluttet at indstille til interessenterne bag letbanen, at de tildeler Keolis SA kontrakten om driften af Aarhus Letbane

Interessenterne har efterfølgende godkendt indstillingen.

Udbuddet er gennemført med både dialogmøder og forhandlinger med alle tilbudsgiverne med det formål for øje at få tilbudsgivernes input til gode driftsløsninger med i kontrakten. Det er ifølge Aarhus Letbane i høj grad lykkedes, og de endelige tilbud indeholdte høj kvalitet og gode løsningsforslag.

Tilbuddet fra Keolis SA viste sig at være det bedste på afgørende parametre.

Keolis SA er allerede etableret i Danmark ved datterselskabet Keolis Danmark. Til udførelse af driften af Aarhus Letbane vil der blive etableret et nyt datterselskab under navnet Keolis Aarhus Letbane. Der forventes høje synergieffekter mellem den busdrift, som Keolis Danmark udfører i dag, og den kommende drift af Aarhus Letbane.

- Keolis er en af de ledende letbaneoperatører i verden, og jeg er meget tryk ved at overlade driften af Aarhus Letbane til dem, siger formanden for Aarhus Letbane Drift I/S, Flemming Knudsen.

Kontrakten med Keolis SA forventes underskrevet midt i juni. Herefter begynder forberedelsesarbejdet, så letbanen kan komme i gang som planlagt i maj 2017.



Chauffører lærer mere om udviklingshæmmedes seksualitet

Handicapkørsel kræver meget af chaufføren. Når det er udviklingshæmmede passagerer, der er i vognen, kan der blandt andet opstå seksuelle situationer, som kan være svære at håndtere. Nu skal specialkørselschaufførerne i Aalborg uddannes til at takle den type situationer

Seksuelle situationer på jobbet som chauffør kan være overraskende og grænseoverskridende at opleve. Det chauffør Johan Nordman til DR Nyheder.

Han har selv oplevet en episode, da han skulle hente en kvinde ved hendes hjem.

- Lige i starten troede jeg, at det var et uheld, at hun tog mig på ballerne, mens jeg monterede hendes kørestol og tænkte, nå det var nok bare en tilfældighed, men da hun så begyndte at nive ballerne anden og tredje gang, så er det ikke en tilfældighed længere, siger han til DR Nyheder.

Det kan være svært at vide, hvor en sådan situation skal takles. Derfor har chaufførerne i specialkørslen i Aalborg Kommune fået undervisning i emnet.

- For det skal ikke være et tabu med seksuelle situationer, siger seksualvejleder Marlene Qvist Simoni.

- Mit håb er, at næste gang de står i en situation, så vil det måske være meget nemmere at snakke med en kollega om det, og det vil måske være nemmere at snakke med kørselskontoret om det, og det vil være nemmere at snakke med mig om det. Så i og med vi sætter fokus på det, så bliver det nemmere at tale om det, siger hun til DR Nyheder.

Valget stoppede forslag om overenskomstkrav

Lovforslaget, som præciserede overenskomstkravet i gods-, bus- og taxilovene, nåede ikke at blive færdigbehandlet, før folketingsvalget blev udskrevet. Lovforslaget var en opfølgning på den såkaldte NORTRA-dom, som underkendte grundlaget for Trafikstyrelsens kontrolsystem.

Lovforlag L192 tilføjer denne enslydende formulering som en underparagraf til overenskomstbestemmelsen i Godsloven, Busloven og Taxiloven:

"Ved kollektive overenskomster forstås i denne lov kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område."

Konsekvensen af bestemmelsen må formodes at være, at det er de landsdækkende chaufføroverenskomster mellem fagforbundet 3F og arbejdsgiverforeningerne i Danske Industri og Dansk Erhverv.

Lovforslaget indeholdt også en udvidelsen af kompetencen for Overenskomstnævnet, så sager om sygetransport, limousinekørsel og offentlige service trafik under taxiloven også kunne behandlet i nævnet.

Lovforslaget må forventes at blive fremsat igen, da der er bred politisk enighed om overenskomstparagraffernes betydning som et værn mod social dumping på transportområdet.

Hul i kørselsordninger:

Ben-amputeret kunne ikke komme til lægen

47-årig socialrådgiver fra Sønderjylland blev visiteret til handicapkørsel, men kunne ikke visiteres til lægekørsel. Efter presseomtale kom der en dispensation, så handicapkørslen alligevel kunne bruges til kørsel til lægen

Af: Mikael Hansen

DR Nyheder har gravet i de offentlige befordringsordninger, og har fundet en del eksempler på, hvordan bureaukratiske regler gør det svært at bruge ordningerne efter hensigten. Her er et af eksemplerne fra DR's artikelserie:

Socialrådgiveren Pia Sørensen, som bor på landet i Sønderjylland, kom i klemme mellem to offentlige kørselsordninger, da hun for nogle måneder siden fik amputeret sit ene ben efter en blodprop. Konsekvenser var, hun ikke kunne komme til lægen uden selv at betale hele regningen for en liftvogn. Prisen var 1000 kr. og turen ud og hjem igen.

Hun blev visiteret til individuel handicapkørsel, men denne ordning kan ikke bruges til kørsel til læge, speciallæge eller sygehus. Og kommunal støtte til lægekørsel til ikke-pensionister gives kun, hvis lægen bor mere end 50 km væk, og udgiften er højere end 60 kr.



Normalt administreres den individuelle handicapkørsel og den kommunalt støttede lægekørsel, så der ikke opstår huller, som det Pia Sørensen er faldet i. Hvis hun havde været pensionist, var problemet ikke opstået. Men som sygemeldt lønmodtager var der ingen ordning, der kunne hjælpe hende.

Løsningen for Pia Sørensen blev en dispensation, så hun godt kunne bestille en tur til lægen gennem handicapkørslen - men ifølge DR Nyheder skete det først da sagen havde været omtalt i pressen - og efter Transportministeriets konkrete indgriben.

(Modelfoto: Sydtrafik)

Handicapkørsel til tandlægen:

Hullet i loven er nu lukket

Det har for nylig været diskuteret i pressen om trafikelskabernes individuelle handicapkørselsordning kan bruges til en tur til tandlægen. Transportminister Magnus Heunicke har skåret igennem og har fastslået, at handicapkørslen kan bruges til alle rejseformål, undtagen kørsel til sygehus, læge og speciallæge. På disse områder findes der nemlig endnu bedre tilbud til borgerne.

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

Transportminister Magnus Heunicke udtaler til DR Nyheder om sin præcisering af reglerne:

- Loven skal tolkes sådan, at den ordning, jeg står for, skal gå til alt andet end sygehus og læge. Det ville jo helt ærligt være lidt absurd, hvis det var sådan, at man godt kunne få støtte til kørsel til for eksempel at gå til banko, men skulle du til tandlægen, så må du ikke. Det giver jo faktisk ingen mening overhovedet, siger ministeren til DR Nyheder.

Miseren kommer af, at Odense Kommune i 2012 spurgte Transportministeriet, om ture til behandlingstilbud som tandlæge, fysioterapi og kiropraktor kunne accepteres under handicapkørselsordningen. Svaret var, at det kunne man ikke bruge handicapkørslen til, fordi disse tilbud hørte til Sundhedsministeriets ansvarsområde og ikke under Transportministeriet.

Dette skarptslagne bureaukratiske svar tog ikke højde for, at der dermed blev skabt et hul i handicapkørselsordningen. Der fandtes nemlig ikke et tilbud på sundhedsområdet om kørsel til sundhedsbehandling hos bl.a. tandlæge, fysioterapeut eller kiropraktor. Eneste løsning for kørestolsbrugere og gangbesværede har været en privat løsning på transportproblemet – eller en lille hvid løgn.

Odense Kommune, FynBus og Movia rettede ind efter dette svar, mens de jyske trafikelskaber så stort på den nye vejledning fra Transportministeriet og fortsatte deres praksis fra tidligere. I Jylland kunne man fortsat bestille en handicapkørselstur, når man skulle til tandlægen – også før Magnus Heunicke's indgriben. I dette hele taget bliver man som bruger ikke krydsforhørt om sit rejsemål, når man bestiller sin tur hos de jyske trafikelskaber.

- Det handler om, at vi ikke vil lave et stort, bureaukratisk dyneløfteri, fortæller Nicolai Bernt Sørensen, der er underdirektør i Nordjyllands Trafikelskab (NT) til DR Nyheder.

- Kunder, der har brug for handicapkørsel, skal ikke udspørges på alle mulige snedige måder, så ordningen bliver brugt på systemets præmisser. Det er umuligt at administrere. Vi synes, kunden skal køres derhen, hvor kunden ønsker.

Afdelingschef i Sydtrafik Michael Aagaard er meget tilfreds med ministerens udmelding, som ligger helt i tråd med Sydtrafik's praksis. Han forklarer til Magasinet Bus:

- Grunden til at vi spørger om kundens rejsemål er først og fremmest en service, for hvis kunden skal køres til lægen eller sygehuset, findes der ordninger, som er mere fordelagtige – typisk helt gratis for brugeren. I handicapkørslen har brugeren derimod en egenbetaling. Stort set alle som er visiteret til handicapkørsel kan også få gratis kørsel til læge eller sygehus. Så hvis brugeren skal køres til lægen, giver vi ham eller hende kommunens telefonnummer. Me-

Specialkørsel

ningen med handicapkørslen har jo altid været, at den skulle være en generelt supplement til øvrige ordninger. Det mener vi at have efterlevet med vores praksis.

Funktionsleder Merete Lundgaard Nielsen, Midttrafik, bekræfter at også Midttrafik administrerer handicapkørselsordningen, sådan at ture til tandlæge, fysioterapi m.v. accepteres. Ordningen kan derimod ikke bruges til kørsel til læge, speciallæge og sygehus.

- Vi spørger ikke brugerne om deres rejseformål, vi beder kun om afhentning- og afleveringsadresse, siger Merete Lundgaard Nielsen til Magasinet Bus.

- Hvis brugeren oplyser, at turen går til lægen eller sygehuset, er vi nødt til at sige, at man ikke kan bruge ordningen til dette, og så henviser vi til kommunens eller regionens alternative kørselsordning. Hvis alt andet glipper, tilbyder vi brugeren at bestille en FlexTur.

Så kompliceret er handicapkørselsordningen

Det er de regionale trafikselskaber, der står for den individuelle handicapkørsel, og det skyldes, at ordningen er tænkt som en del af den kollektive trafik. I dag udføres handicapkørslen som en del af Flextrafik- konceptet, som siden 2012 har været landsdækkende – BAT, trafikselskabet på Bornholm har dog deres egen ordning. Handicapkørslen samkøres derfor med en række andre kørselsordninger – bl.a. regionernes patientbefordring og en række kommunalt administrerede kørselsordninger såsom lægekørsel, aktivitetskørsel og visse former for skolekørsel. Hvor meget der er med i Flextrafik, varierer fra kommune til kommune.

For at kunne bruge den individuelle handicapkørsel skal man være visiteret af kommunen. Dette er en garant for, at brugeren virkelig er svært bevægelseshæmmet, og det fortolkes de fleste steder sådan, at brugeren skal have et hjælpemiddel – stok, rollator eller kørestol m.v. Hjælpemidlet hører med til visitationen, sådan at der altid er plads til at tage det med i bilen. Herefter kan brugeren bestille op til 104 ture om året "til fritidsformål". Turene udføres typisk dør- til- dør, og hermed menes fra gadedør til gadedør. I etageejendomme kan der bruges trappemaskiner for at opfylde dette, og de fleste trafikselskaber opkræver en ekstrabetaling for denne service. I flere trafikselskaber skal man være "medlem" af ordningen og skal betales et årligt kontingent. Der er desuden en betaling for de enkelte ture efter et særskilt takstsystem.

Hvis brugeren skal til lægen, speciallægen eller sygehuset, er der andre kørselsordninger til formålet. Kommunerne betaler normalt hele kørselsudgiften til kørsel til læge og speciallæge. Her kræves en særskilt visitation. Regionernes patienttransport kræver også en særskilt visitation, som typisk formidles gennem den behandlende sygehusafdeling. Der er stor forskel på organiseringen af kommunernes og regionernes visitation. Mange kommuner har samlet visitationerne i borgerservice, nogle kommuner har deres eget kørselskontor, og mange sygehuse har også oprettet kørselskontorer, som styrer både visitationer og de enkelte kørsler.

Der er altså meget at holde styr på for de borgere, som kan bruge disse kørselsordninger. Mange af disse borgere er i forvejen svækkede af deres handicap, sygdom eller funktionsnedsættelse. Generelt er der dog et højt serviceniveau i de relevante afdelinger i kommuner, regioner og trafikselskaber.

Handicaporganisationer er kritiske

Handicaporganisationerne har i mange år kritiseret den individuelle handicapkørsel for at være bureaukratisk og meget lidt brugervenlig. F.eks. har organisationerne forgæves spurgt til, hvorfor kørestolsbrugere under 18 år ikke kan bruge ordningen. Også begrænsningen til 104 ture har været kritiseret som unødigt begrænsende, og det er f.eks. ikke lykkedes at etablere en generel tilkøbsordning.

Forsøg for nogle år siden med at lade blinde og hørehæmmede bruge ordningen har kun i meget begrænset omfang ført til en udvidelse af ordningen til disse grupper.

Specialkørsel

Kritikken har været der siden ordningen blev etableret i 1992, og den står stadig ved magt på de principielle spørgsmål.

Også de særlige og dyre takstordninger bliver kritiseret. Formanden for Danske Handicaporganisationer, Thorkild Olesen, siger til Magasinet Bus:

- Ideelt set skulle man jo kunne bruge sit Rejsekort til ture i handicapkørslen, men sådan er det jo langt fra. Jeg kan slet ikke forstå, hvorfor man skal betale kontingent for at være med i handicapkørslen. Man skal jo ikke betale kontingent for at tage bybussen.

Thorkild Olesen er glad for, at transportminister Magnus Heunicke har skåret igennem i forhold til kørsel til tandlæge og andre behandlingstilbud. Og han ser også frem til, at der kan ske yderligere forbedringer.

- Der florerer en masse skrækhistorier blandt kommunerne om, hvor dyrt det ville blive at lempe de forskellige dele af regelsættet i handicapkørslen, forklarer Thorkild Olesen til Magasinet Bus.

- De fleste af denne type beregninger holder slet ikke stik. Forventede merudgifter på flere millioner kroner blev i realiteten kun til få hundrede tusinde kroner. Frygten for huller i budgetterne er selvfølgelig reelle nok, men vi kommer altså ikke med ublu krav. Der findes altså temmelig mange eksempler på lempelser, som betyder meget for vore medlemmer, og som ikke koster kassen.

På den baggrund er Thorkild Olesen rimelig optimistisk i forhold til at få gennemført generelle forbedringer af handicapkørslen.

Kommunale lempelser

Mens handicaporganisationernes kritik stort set er prelet af på Christiansborg-politikerne, har der været mere lydhørhed i mange kommuner. 13 kommuner visiterer ifølge Thorkild Olesen også blinde og svagtseende til handicapkørslen. En del kommuner har også udvidet antallet af årlige ture.

Her er nogle tilfældigt valgte eksempler på udvidet service:

- Aarhus Kommune giver tilbud om 125 ture - de 21 ekstra ture kan dog kun være inden for kommunegrænsen.
- Sønderborg Kommune tilbyder 208 ture om året - dobbelt så mange som loven kræver.
- Viborg Kommune har udvidet tilbuddet om handicapkørsel til også at omfatte blinde og svagtseende.



*Formanden for Danske Handicaporganisationer,
Thorkild Olesen*

Nyt taxisystem i lufthavnen skal spare chauffører for 330.000 kø-timer

I løbet af sommeren tages et nyt Taxi Management System i Københavns Lufthavn i brug. Systemet skal sikre bedre service for de rejsende, mere plads og en markant reduktion af spildtid for chaufførerne. DanTaxi og 4x48 TaxiNord, der tilsammen råder over knap 950 taxier i Storkøbenhavn, har som de første indgået en aftale med CPH om at etablere et Taxi Management System i Københavns Lufthavn. Alle taxiselskaber i Region Hovedstaden kan fortsat tilslutte sig aftalen

Målet med systemet er at skabe bedre service og langt færre køer. Helt konkret betyder systemet, at der indføres et servicekoncept, der giver incitamenter for taxierne til at levere en vedvarende og høj service for at give passagererne en bedre rejseoplevelse.

Systemet, der kendes fra andre internationale lufthavne som eksempelvis Stockholm, Frankfurt og Paris, skal sikre, at antallet af taxier i lufthavnen tilpasses efter behovet. Det sker via et informationssystem, der løbende, digitalt holder centraler opdateret på taxi-efterspørgslen.

Taxierne venter i dag i gennemsnit 42 minutter på en tur i Københavns Lufthavn. Ambitionen er at ventetiden mindst halveres, så den bliver maksimalt 20 minutter i gennemsnit. Det vil spare chaufførerne for ca. 330.000 timer i kø årligt og miljøbelastningen vil blive reduceret betydeligt.

- Systemet har været længe undervejs, og det er glædeligt, at vi nu får det etableret. Vi er overbevist om, at det vil være med til at øge vores omsætning og løfte serviceniveauet for taxioplevelsen. Det er det helt rigtige fremadrettede tiltag for at sikre vækst i branchen, siger administrerende direktør i TaxiNord, Carsten Aastrup.

Taxi Management Systemet skal drives efter et "hvile i sig selv"-princip. Det vil sige, at taxiselskaberne kun betaler for de omkostninger, der er forbundet med etablering og drift af systemet.

- Vi har været meget optaget af prisen på systemet, og Københavns Lufthavn har strakt sig langt i forhold til vores krav om at få prisen så langt ned som muligt. Den aftale, vi nu indgår, er prismæssigt fornuftig og jeg er tilfreds med, at der både er indført en bonusordning og at økonomien bliver underlagt uafhængig revision, siger John Lindbom, der er administrerende direktør i DanTaxi.

Integreret del af vækstplan

Kommunikationsdirektør i Københavns Lufthavn, Henrik Peter Jørgensen, ser frem til at give taxierne bedre forhold og satser på, at systemet kan træde i kraft midt i juli i år.

- Vi har lagt en klar plan for, hvordan Københavns Lufthavn skal vokse til at kunne håndtere 40 millioner passagerer om året i løbet af de kommende årtier - 15 millioner flere passagerer end i dag. Den vækst betyder, at der bliver behov for flere taxiture og dermed skal der også være plads til flere taxier. Den nye aftale sikrer, at vi hele tiden har plads til det nødvendige antal taxier, Henrik Peter Jørgensen.

Taxiselskaberne 4x35 og Amager-Øbro/4x27 er ikke med i aftalen, men selskaberne har fortsat mulighed for at tilslutte sig den.

Kort om Taxi Management Systemet

Hovedprincipperne bag aftalen mellem lufthavnen og taxiselskaberne er:

- Et servicekoncept, der skal sikre højne passagerernes serviceoplevelse, når de tager taxi. Næsten to tredjedele af alle passagerer, som tager en taxi fra lufthavnen, er udlændinge, og for mange af dem er taxituren det første indtryk, de får af Danmark
- En gennemsigtig økonomi, idet Taxi Management Systemet skal drives efter et "hvile i sig selv"-princip, dvs. at taxiselskaberne kun betaler for de omkostninger, der er forbundet med etablering og drift af systemet
- Et fælles fokus på at reducere omkostninger og en bonusordning, hvis effektiviseringerne lykkes
- Mulighed for at alle taxicentraler i Region Hovedstaden kan tiltræde ordningen

Fakta om den tekniske løsning:

- Københavns Lufthavn beregner behov for taxier fordelt over dagen baseret på antallet af ankomne passagerer
- Oplysningerne gives videre til taxicentralerne, som efter en fordelingsnøgle sender det nødvendige antal taxier til lufthavnen
- Kun det nødvendige antal vogne får adgang til et taxidepot og efterfølgende optagezone
- Med en brobizz matches taxien med centralen, der gives adgang til depotet og betaling for adgangen gennemføres
- Centralerne kan tildele taxier der i forvejen er kørt til lufthavnen en tur. Alle taxier udenfor Region Hovedstaden kan fortsat køre til og fra Københavns Lufthavn



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!

Erhvervskørsel hitter hos taxi-selskab

Taxi-selskabet 4x35 i Hovedstadsområdet havde sidste år et godt år. Taxiselskabet har hentet omkring 100 nye erhvervskunder ind i folden, og kørselsomsætningen er steget med 5 procent

Selvom taximarkedet er konkurrencepræget, nye spillere er kommet til og det ofte er tilfældigt, hvilket taxi-selskab, der bliver prajet på gaden, er lykkedes det for Københavns største og ældste taxiselskab, TAXA 4x35, at øge kørselsomsætningen sidste år. Derudover har taxi-selskabet hentet knap 100 nye erhvervskunder.

- Det er ingen hemmelighed, at taxibranchen er udfordret, og der er stor konkurrence om kunderne. Vi har derfor gjort meget ud af at investere i teknologi såsom gratis WiFi i vognene og kreditkortbetaling via vores TAXA App. Vi skal hele tiden kunne tilbyde de services, som imødekommer vores kunders behov, og i dag bestiller flere og flere digitalt. Telefonisk bestilling er faldende, siger Jacob Gulmann, der er administrerende direktør i TAXA 4x35.

Et af de områder hvor TAXA 4x35 har oplevet fremgang, er erhvervskørslen. I dag har taxiselskabet omkring 3.000 erhvervskunder og i 2014 er omkring 100 nye kommet til. En af de nye kunder i folden er bankvirksomheden SEB, som har mere end 700 danske medarbejdere.

- Valget faldt på TAXA 4x35 på grund af den professionelle tilgang og et mere formaliseret set-up, end vi havde oplevet tidligere. Vi har blandt andet fået tilknyttet en personlig key account manager, som er vores one point of contact og hjælper med alt fra service og statistik til bestillings- og betalingsmuligheder, siger Jan Sørensen, der er Country Procurement Manager hos SEB.

- Samtidig betyder det meget, at vognene ser ordentlige ud og chaufførerne er uniformerede. Det er særligt vigtigt i kundesammenhænge, siger han videre.

Ifølge Jacob Gulmann fra TAXA 4-35 efterspørger erhvervskunderne i høj grad, at bestilling og betaling af taxikørsel skal være nemt og overskueligt. Derudover sikrer TAXA 4x35's omkring 800 vogne, at fremkørselstiden er hurtig, hvilket betyder meget for virksomhedens kunder.



Færger er kommet tilbage i vandet

De to nye færger »Berlin« og »Copenhagen«, som rederiet Scandlines vil sætte ind på ruten mellem Gedser og Rostock, ligger igen langs kaj ved værftet Fayard på Fyn efter en begivenhedsrig periode, hvor begge skibe har gennemgået en forvandling fra halvfærdige og for tunge skrog til nu næsten færdige moderne passagerfærger

De to færger om tilbage i vandet fredag i sidst uge, da de blev slæbt ud af tørdokken, hvor de har ligget de seneste par måneder. Skibene er blandt andet blevet malet udvendigt, og navnene Berlin og Copenhagen er blevet optegnet sammen med Scandlines' almindelige logo og hybridlogoet.

Mens skibene har ligget i dok, er der blandt andet udført følgende større opgaver:

- Centerpropeller, azipul-thrustere, ror og bovpropeller er blevet kontrolleret
- Undervandsskroget er blevet efterset, rensat og malet
- Alle søventiler er blevet efterset og afprøvet
- Ballasttankene er blevet rensat
- Eltavlerne er blevet overhalet og/eller udskiftet
- Scrubbere til røgrensning er blevet installeret
- På passagerdækkene er de forskellige arbejder mod færdiggørelsen af restaurant, cafeteria, forretninger og siddeområder vidt fremskredne

Begge skibe har tidligere fået fjernet en dieselmotor for at give plads til installation af Scandlines' batteridrevne hybridsystem. De to motorer er i blevet genbrugt og indsat i to af rederiets færger på Rødby-Puttgarden-overfarten.

Færgeren »Berlin« forventes klar til drift som første færge på ruten mellem Gedser og Rostock i anden halvdel af 2015. De to nye færger, der mere end fordobler rutens nuværende kapacitet, skal styrke rutens position som en effektiv, pålidelig og konkurrencedygtig korridor mellem Danmark og Tyskland.



De to nye skibe ligger efter opholdet i tørdokken med styrbordsside langs kajen hos Fayard. Takket være værftet, Scandlines' onsite-team og ikke mindst alle underleverandørerne nærmer de to nye hybridfærger sig målet for hver dag, der går.

Færgerederi har sejlet med 140 procent flere passagerer

Flere og flere passagerer og fragtselskaber benytter rederiet Fjord Line på ruten mellem Danmark og Norge. I årets første kvartal er det især vintertrafikken, der har oplevet et markant løft. Første kvartal viser en stigning i antallet af passagerer på 140 procent i forhold til første kvartal af 2014.

I første kvartal af 2015 har Fjord Line transporteret omkring 140.500 passagerer, 34.900 køretøjer og 13.400 lastbiler på sine ruter mellem Danmark og Norge samt Norge og Sverige. Det er en stigning på henholdsvis 140 procent, 89 procent og 53 procent i forhold til samme kvartal sidste år.

Fjord Line havde fra 2013 til 2014 en samlet passagervækst på 98 procent og en stigning i de samlede indtægter på ca. 75 procent. Koncernchef for Fjord Line AS, Rickard Ternblom, forventer tilmed en endnu kraftigere vækst i trafikken resten af året.



- Passagervæksten i 2015 er af betydelig kaliber, og bookingerne til sommersæsonen tegner godt. Alt i alt ser dette meget lovende ud - også i forhold til selskabets forretningsmæssige strategi for de kommende år, siger Rickard Ternblom.

Flere afgang

Væksten i antallet af passagerer og fragtenheder skyldes hovedsageligt, at Fjord Line nu tilbyder daglige afgang på de faste ruter mellem havnene Hirtshals - Langesund - Stavanger - Bergen.

Dertil har Fjord Line gradvist vundet markedsandele på den nystartede rute mellem Sandefjord i Norge og Strömstad i Sverige. Trafikken er ifølge rederiet forløbet med rimelig god regelmæssighed for alle skibe i første kvartal af 2015, selv om ruten Sandefjord - Strömstad har haft enkelte aflysninger på grund af dårligt vejr.

- Vi forventer et årsresultat for 2015, der vil være væsentligt bedre end for 2014. Årsagen til dette er, at indfasningen af alle nye skibe og ruter nu er gennemført, og vi nu kan se frem imod helårstransport på alle ruter. Dette vil i sig selv give en betydelig indtægtsstigning, siger Rickard Ternblom.

Magasinet Bus

Torsdag 30. april til onsdag 27. maj 2015 - nummer 4 - 3. årgang

Prisvinder:

Anerkendelsen fra kollegerne gør mig

Læs om Papuga Bus, der modtog Danish Coach of the Year 2014 - 14

Vi sætter fokus på

Læs mere på side 20 - 32

Trafikselskab vil huse passagerer med sætter

Læs mere på side 15

Volvo skal levere 276 busser til busoperatør

Læs mere side 16

Et stort skifte for flere transport

Busvognmand får brug for 70 nye busser og endnu flere medarbejdere

Læs mere side 55

Om Rejsekort

Læs mere side 42 - 46

Brotrafikken kører frem

Læs mere statistik på side 34 - 35

Skolebusserne har kørt nye fider ind i Guldborgsund Kommune

Læs mere statistik på side 53

Gik du glip af Magasinet Bus nummer 4?

