

Magasinet Bus

Torsdag 30. juni til onsdag 17. august 2016 - nummer 6 - 4. årgang

Vi testkører

Gasbussen kører som en dieselbus - og har et par fordele

Læs mere side 28 - 34

Busrejse-sælger:

- Den menneskelige dimension er den vigtigste

Læs mere side 42 - 44

Buschauffør blev fyret for at bruge iPad under kørsel

Læs mere side 5

Fjernbusserne får flere passagerer

Læs mere side 4

Udledning af CO2 er faldet markant

Læs mere side 23

Det første letbanetog er ankommet

Læs mere side 58

Nyt set fra førersædet:

Handicapchauffør eller specialkørselschauffør

Læs mere side 48 - 49

Københavns Bustrafik køber bornholmerrute

Læs mere side 18

Task-force til Uber-kontrol manglede politisk flertal

Læs mere side 66

10 projekter har fået støtte fra Yderpuljen i 2016

Læs mere side 9 - 12



Fjernbusserne køre frem - gør det lettere

En ny opgørelse viser, at flere og flere tager med fjernbusserne. Og det kan jo kun hilses med tilfredshed set ud fra et trængselsmæssigt, miljømæssigt, økonomisk, socialt og forretningsmæssigt synspunkt.

- Trængselsmæssigt fordi busserne fylder meget mindre end hvis de samme passagerer hver i sær skulle køre i egen.
- Miljømæssigt fordi busserne bruger langt mindre brændstof pr. passager.
- Økonomisk, fordi det er billigere at tage bussen end at investere og køre i egen bil.
- Socialt, fordi man som rejsende har mulighed for at møde andre mennesker - en undersøgelse fra Sverige viser, at busser og tog er gode steder at befinde sig hvis man er ude efter at finde en livsledsager
- Forretningsmæssigt, fordi det giver basis for at drive en busvognmandsforretning

Hvis man kigger lidt rundt i landet for at se, om der er taget nye mærkbare initiativer for at støtte op om fjernbussernes succes, skal man lede længe.

Mange af busserne mellem Jylland og Sjælland ender i København. Men hvor er den store busterminal?

I Aarhus er der ikke så langt fra Banegården til rutebilstationen - og der er skiltet - men det kunne gøres meget bedre, så passagerer, der kommer med tog og skal skifte til bus - eller omvendt, bliver hjulpet på vej.

Og hvad med stoppestederne rundt omkring? Man skal ikke længere end til Skåne for at se nye initiativer med busstoppesteder langs motorveje og andre store veje, der støtter bustrafikken og skaber basis for at gøre det lettere at vælge bus frem for den private bil.

Ovennævnte og det forhold, at mange mennesker - eksempelvis en 30-40 procent af dem, der ønsker at tage til Aarhus - forventer at skulle holde i kø.

Der er basis for at gøre det mere enkelt at tage bussen - fjernbusser, regionalbusser og bybusser.

Men det kræver politisk opbakning - ikke blot fra de enkelte kommuner og regioner - men fra landspolitikerne - så endnu flere ser det fornuftige i at tage bussen - og lade bilen stå.

Med ønske om en god sommer

Mikael Hansen og Jesper Christensen

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

By møder land. Pris møder performance.

Mercedes-Benz Intouro.

Den ideelle løsning til landevejsrejser: den multifunktionelle Intouro. Lavt brændstofforbrug og lav indkøbspris gør Intouro til en god investering. Den gode komfort og karakteristiske design gør den til en ægte Mercedes-Benz.



Mercedes-Benz - Et mærke fra Daimler AG



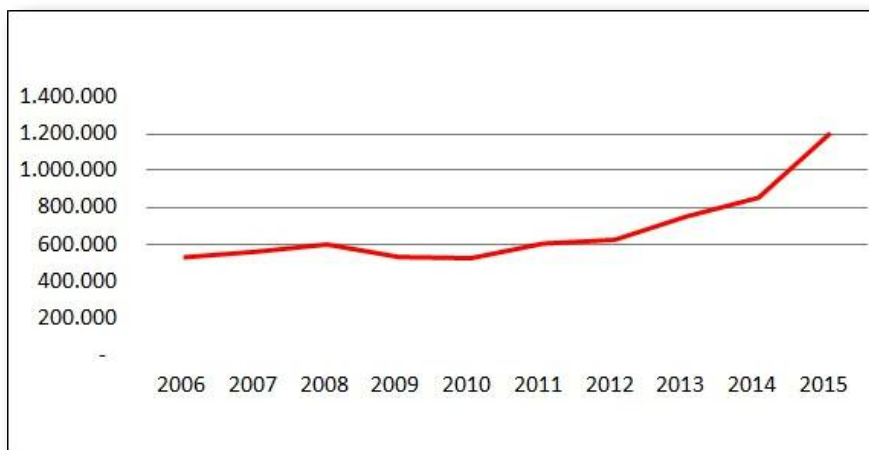
Mercedes-Benz
The standard for buses.

Fjernbusserne får flere passagerer

Sidste år rejste over 1,2 millioner mennesker med fjernbus i Danmark. Det er en stigning på omkring 40 procent i forhold til året før. Sammenligner man med 2011, hvor passagertallet var omkring 600.000, er der tale om en fordobling af passagertallet

I øjeblikket kører otte forskellige selskaber busser på 28 fjernbusruter, der alle er godkendt af Trafik- og Byggestyrelsen.

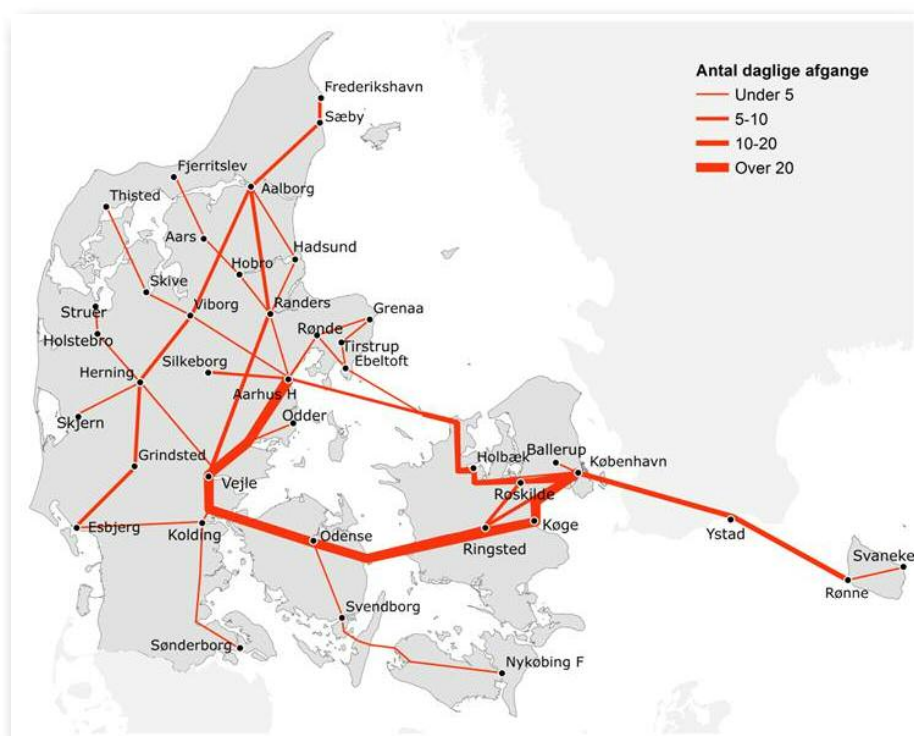
For at få en rute godkendt som fjernbusrute, skal den strække sig over mere end to trafikelskabers områder, over mere end området for trafikelskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område. Dermed supplerer fjernbuskørslen det kollektive trafikudbud i Danmark.



Busselskaber kan give rabat med støtte

Busselskaber med tilladelse til fjernbuskørsel kan indgå en kontrakt med Trafik- og Byggestyrelsen om at udføre såkaldt "offentlig tjeneste vedrørende bestemte kundegrupper". Det betyder, at selskabet forpligter sig til at give rabat til studerende, pensionister og børn under 16 år. Den ydede rabat refunderes delvist af Trafik- og Byggestyrelsen.

I 2015 har 51 procent af alle rejsende med fjernbusserne benyttet sig af rabatten. Det har medført en samlet refusionsudgift på 24,4 millioner kroner.



Buschauffør blev fyret for at bruge iPad under kørslen for Rødbillet

En passager filmede, da en chauffør på en Rødbillet-rute mellem København og Aarhus på én gang styrede bussen og brugte en iPad. Busselskabet Pletten fyrede efterfølgende chaufføren. Busselskabet Pletten fortsætter dog som vognmand for Rødbillet

Det har kostet en buschauffør jobbet, at han for nogle uger siden på en tur fra København til Aarhus havde opmærksomheden rettet mod en iPad, mens han sad ved rattet. En passager blev så oprørt over chaufførens gøren og laden, at hun optog en video på sin smarte telefon og delte den med andre via Facebook.

Kørslen var fjernbuskørsel mellem København og Jylland for Rødbillet.dk.

- Vi er blevet bekendt med, at en af vores chauffører kørte bus og anvendte en iPad samtidig, lyder det fra Busselskabet Pletten, som fremhæver, at sikkerheden er førsteprioritet, og den pågældende chaufførs adfærd er ikke acceptabel.

- Vi har sammen med vores faglige organisation drøftet de passende personalemæssige konsekvenser for vedkommende chauffør, og vores samarbejde med vedkommende er bragt til ophør, oplyser Busselskabet Pletten.

Buschaufførens upassende tidsfordriv fik stor opmærksomhed, efter at passageren optog kørslen på sin mobiltelefon og lagde videoen på Facebook.

Pletten fortsætter hos Rødbillet

Direktøren for Rødbillet.dk, Thomas Hintze har ikke tænkt sig at ophøre med at bruge Busselskabet Pletten som underleverandør.

- Vi har 600 chauffører og 15 faste underleverandører. Det er træls, at der er 599, der gør det godt, og én tosse, der falder udenfor. Alle har fået en løftet pegefinger og kan lære af den her sag, siger Thomas Hintze til Ekstrabladet.



Kompensation for rabatter til bestemte passagergrupper: Fjernbusvognmænd skal leve op til en række krav

Trafik- og Byggestyrelsen har sendt et udkast til bekendtgørelse om kompensation for rabatter til bestemte passagergrupper i fjernbustrafikken i høring. Bekendtgørelsen præciserer de krav, som fjernbusvognmændene skal leve op til for at opnå kompensation for at yde rabatter til studerende, pensionister og børn

Siden 2009 har det været muligt for fjernbusvognmændene at få kompensation for at yde rabat til bestemte passagergrupper - studerende, pensionister og børn.

Den nye bekendtgørelse præciserer på anmodning fra Rigsrevisionen de krav, der allerede stilles til fjernbusvognmændene i dag i de kontrakter, der er indgået mellem den enkelte vognmand og Trafik- og Byggestyrelsen.

Der er således ikke tale om nye krav, men der indgår skærpede frister for aflevering af opgørelser til brug for beregning af kompensationen til Trafik- og Byggestyrelsen.

Ligeledes fastsætter bekendtgørelsen, hvilke rabatsatser der skal ydes, og hvilken kompensation vognmanden kan modtage. Disse satser er uændrede i forhold til kravene i de kontrakter, som vognmændene har indgået med Trafik- og Byggestyrelsen.

På baggrund af dialog med Rigsrevisionen er det besluttet, at bekendtgørelsen træder i kraft 1. juli 2016.



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!

Midttrafik skifter køreplaner og siger samtidig farvel til de trykte køreplaner

26. juni var der køreplansskift for Midttrafiks busser. De nye køreplaner for 2016-17 indeholder få justeringer. Samtidig med køreplansskiftet er det slut med de trykte køreplaner. Kunderne skal i stedet finde køreplanerne på nettet eller mobilen

En stor del af Midttrafiks regionale- og lokale ruter samt bybuslinjer blev justeret 13. december sidste år - først og fremmest af hensyn til tilpasning til nye togkøreplaner fra både DSB og Arriva Tog. Derfor betyder køreplansskiftet 26. juni kun få væsentlige ændringer på ruter og bybuslinjer. Der er i stedet tale om mindre justeringer af afgang med henblik på at sikre større driftsstabilitet, mindre omlægninger eller nedlæggelse af ture med få kunder. Ændringerne er lavet på baggrund af input fra kunder, chauffører, kommunerne og Region Midtjylland.

Midttrafik peger på, at buskunderne skal være opmærksomme på, at mange busser starter med at køre efter en særlig sommerkøreplan.

De nye køreplaner er digitale

Midttrafiks bestyrelse besluttede i oktober sidste år, at der fra dette køreplansskift ikke længere skal laves trykte køreplaner. De trykte køreplaner viser kun planlagt tid, de opdateres sjældent og efterspørgslen efter de trykte køreplaner er faldet de seneste år. Midttrafik ønsker at kunderne har aktuelle og opdaterede informationer om køreplaner og bustider. Det kan kun lade sig gøre med de digitale køreplaner, der løbende kan justeres og tilpasses. Efterspørgslen efter digitale køreplaner på midttrafik.dk er steget de seneste år, så mange af kunderne bruger i forvejen de digitale løsninger. Herudover følger Midttrafik overgangen til digitale platforme, som er sket på alle andre af kommunernes serviceydelser.

Erstatning for trykte køreplaner

Det er vigtigt, at kunderne fortsat kan få god information om, hvornår bussen kører. I dag er der mulighed for at se bustider og printe køreplaner på midttrafik.dk og rejseplanen.dk. Herudover kan kunderne se afgangstider ved stoppestederne.

Til efteråret lancerer Midttrafik en realtidsløsning, hvor kunderne på deres mobiltelefon kan se, hvor bussen er. Derudover er der en forbedret mobilversion af midttrafik.dk på vej. De nye køreplaner er tilgængelige på midttrafik.dk/køreplaner.

De årlige omkostninger til trykte køreplaner er hos Midttrafik ca. 2 millioner kroner. Der vil være en årlig udgift til udvikling og drift af de digitale løsninger samt tilbuddet om at printe og sende køreplaner til de kunder, som har behov for det. Midttrafik forventer en årlig besparelse på ca. 1,7 millioner kroner ved overgangen til digitale køreplaner.

Fakta

- 98 procent af den voksne danske befolkning har en mobiltelefon
- 77 procent af den voksne danske befolkning har en smartphone
- Af de 23 procent uden smartphone er mange selvhjulpne mht. print, hjælp fra andre mv.
- Resten af de 23 procent kan ringe til Midttrafik Kundecenter på tlf. 70 210 230 og få information eller få et print af køreplanen tilsendt gratis
- 94 procent af de danske husstande har adgang til PC
- 93 procent af de danske husstande har adgang til internet

Trafikselskab i Nordjylland lancerer nye sommerruter

Trafikselskabet NT's sommerbusser kører fra uge 26 igen ud på gader og veje i Nordjylland. I år er der tre nye ruter at vælge imellem.

Sommerbusserne har været så populære de senere år, at NT har valgt at etablere tre helt nye ruter i samarbejde med Morsø og Mariagerfjord Kommune. Dermed er der 13 sommerbusruter at vælge imellem i år plus ekstra togafgange på Skagens- og Hirtshalsbanen.

Mariagerfjord, Øster Hurup og Rold Skov

Denne sommer kan man med en af de tre nye sommerruter - rute 480 - komme Mariager Fjord rundt. Mariager fjord skulle efter lokale udsagn være Danmarks smukkeste fjord, og med den nye rute er der mulighed for at undersøge ved selvsyn, uden at man selv skal holde rattet. Tager man turen om onsdagen er der guide med i bussen.

Nummer to nye rute er rute 490, der kører mellem Øster Hurup og Rold Skov. Øster Hurup er en populær sommerdestination for rigtig mange, og NT forventer, at en del unge badegæster vil benytte ruten. Der er også en forventning om, at en del vil pakke madkurvene og tage på skovtur i Rold Skov på egen hånd. Hvis man hellere vil dyrke outdoor aktiviteter som for eksempel MTB, kanoture, minigolf eller lignende, kan man købe en samlet oplevelsespakke hos Visit Mariagerfjord, hvor busbilletten og leje af udstyr indgår i prisen.

Vil man bare med bussen på rute 480 eller 490 koster en dagsbillet 100 kroner.

Mors rundt

Den tredje nye rute er i virkeligheden to ruter, der begge kører på Mors. Rute 777S kører på den sydlige del af øen og rute 777N kører på den nordlige. En dagsbillet til hver af ruterne koster 50 kroner, så for en hundredekrone kan man komme hele Mors rundt. I bedste sightseeingbus-stil er der mulighed for at stå af og på undervejs og opleve nogle af de attraktioner og spisesteder, der ligger på Mors. Billetterne til de to ruter kan købes med mobilen, i bussen, hos Morsø Turistbureau eller på campingpladserne på ruten.

Sommerkøreplanen for de 13 sommerbusser findes på Nordjylland Trafikselskabs hjemmeside og hos NT's salgssteder, turistbureauer og busterminaler.

Populære gengangere

Den helt store destination for sommerruterne er Fårup Sommerland, og vanen tro kan man købe en kombineret billet - Fårupkortet - til bus, tog og sommerland. I år koster Fårupkortet 285 kroner, og så gælder billetten helt til midnat på rejsedagen.

Vil man på dagstur i Nordjylland, kan man købe et travel pass til 150 kroner for et døgn eller 250 kroner for 72 timer - tre døgn. Med sådan et kan man komme rundt i hele Nordjylland, uanset om det er med bus eller tog. Pensionister og børn under 16 år kan nøjes med at betale halv pris.

10 projekter har fået støtte fra Yderpuljen i 2016

En ny slags rejseplanlægger, opgraderede busruter og knudepunkter og nye trafikplaner i to landkommuner deler en samlet statslig puljestøtte på 24 millioner kroner – langt mindre end de 57 millioner kroner, som var til rådighed

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

Yderpuljen er det populære navn for "Pulje til forbedring af kollektiv trafik i yderområder", som blev afsat i forliget i 2012 mellem Socialdemokratiet, Radikale, SF, Enhedslisten og Dansk Folkeparti. Der er netop uddelt 24 millioner kroner til 10 projekter i 2016. Der er én ansøgningsrunde mere - i 2017, så er det slut med Yderpuljen.

Yderpuljen har en ramme på 57 millioner kroner til rådighed hvert af årene fra 2013-17. Kun kommuner, regioner og trafikselskaber kan søge støtte fra puljen. Ansøgerne skal selv finansiere mindst halvdelen af projektkostningerne, og det er formentlig årsagen til, at puljens ramme ikke er udfyldt. Den stramme kommunale og regionale økonomi sætter snævre rammer for nye initiativer - trods puljestøtten.

I modsætning til foregående år har Transportministeriet ikke udsendt en pressemeddelelse om uddelingen. Det skyldes formentlig, at regeringspartiet Venstre ikke er en del af forliget fra 2012.

En nyt type rejseplanlægger i Nordjylland

Nordjyllands Trafikselskab (NT) har fået tilsagn om støtte til udvikling af en ny nordjysk rejseplanlægger-app, som ud over den kollektive trafik også vil favne private transporttilbud som for eksempel taxi, samkørsel og færger.

Tidligere på året lancerede NT en ny forretningsplan, hvor et af målene er at stå i spidsen for at sikre god mobilitet for nordjyderne, uanset om de er bosat i byen eller på landet. Men hvad er god mobilitet? Følger man de tendenser, som ses i de fleste større byer rundt om i verden, skal kollektive og private transporttilbud tænkes sammen. Kunderne er blevet "mobilister", som ikke føler sig låst til den ene eller anden transportform. De søger de transportløsninger - private som offentlige - der passer bedst til lejligheden.

Ud fra den betragtning søgte NT i januar tilskud fra Trafik- og Byggestyrelsen til at udvikle en ny rejseplanlægger, som vil gøre det muligt for nordjyderne at fremsøge rejsekombinationer på tværs af offentlige og private transporttilbud. Et fænomen der har vundet indpas i metropoler verden over, men som endnu ikke er afprøvet i en sammenhæng, hvor formålet er at øge mobiliteten i landdistrikter og skabe bedre sammenhæng mellem transportformer i en hel region.

- Det er en stor dag for os. Når Transport- og Bygningsministeriet bevilliger så mange penge, er det et tegn på, at vi har tænkt de rigtige tanker om at udnytte de ressourcer, der allerede er i regionen til at skabe god mobilitet for vores kunder. Der er nu grønt lys til at indgå partnerskaber med andre spillere i transportbranchen. Det er udbydere, der ikke i traditionel forstand opfattes som en del af den kollektive trafik, men som er vigtige for at gøre borgere i landdistrikterne mere mobile og sikre dem tilkobling til busser og tog, siger Thomas Kastrup-Larsen (S), der er formand for NT.

Udviklingen af den nye rejseplanlægger vil foregå i tæt dialog med NT's kunder for at sikre en god brugeroplevelse, uanset om man er pendler eller lejlighedsvis bruger af den kollektive trafik. Rejseplanlæggeren bliver desuden udviklet i tæt samarbejde med Rejseplanen A/S. Den nordjyske rejseplanlægger vil nemlig være en videreudvikling af den eksisterende Rejseplanen, og den vil blandt andet bygge på den samme teknologiske platform, men indeholde både offentlige og private transporttilbud.

Kollektiv trafik



Det har i adskillige år været påpeget, at en tværgående digital rejseplanlægger var teknologisk mulig at udvikle, og at den kunne være et bindeled mellem kollektive og private transportformer. Den vanskelige del har været at organisere udviklingen på en hensigtsmæssig måde. Mange parter skal hver bidrage med data, og der skal ligge en realistisk forretningsplan bag. Rejseplanens app og den nye forretningsplan i Nordjyllands Trafikselskab ser ud til at være en god kombination.

Den nordjyske rejseplanlægger vil have gode muligheder for hurtigt at blive landsdækkende.

Et forbillede er Deutsche Bahns Quixxit-portal, som kan vise kombinationer af en lang række private og kollektive transportformer i ét koncept.

Ny busplan i Stevn kommune

Stevns Kommune har fået 2016-rundens største tilskudsbeløb på lidt over 7 millioner kroner til en gennemgribende revision og opgradering af busnettet i kommunen. Planen skal gennemføres i tæt samarbejde med trafikselskabet Movia.

Der er søgt støtte til seks delprojekter:

- Delprojekt 1: Forbedring af tilbud om kollektiv trafik mellem Strøby Egede og Køge.
- Delprojekt 2: Forbedring af tilbud om kollektiv trafik mellem kommunens udviklingsbyer Hårlev og Strøby Egede.
- Delprojekt 3: Forbedring af tilbud om kollektiv trafik i landområderne
- Delprojekt 4: Forbedring af tilbud om kollektiv trafik til kommunens turistattraktioner (øget kørsel om sommeren)
- Delprojekt 5: Etablering af busforbindelse mellem Store Heddinge og asylcentret på Mande-hoved. Hvis kommunen opnår støtte til projektet, vil der endvidere blive iværksat
- Delprojekt 6: Forbedring af stoppesteder

Stevns Kommune er én af de få tilbageværende landkommuner. Hovedbyen Store Heddinge er godt nok en købstad, men har kun 3.300 indbyggere. Hårlev, Rødvig og Strøby Egede er udviklingsbyer med mellem 1.800 og 2.700 ind-

Kollektiv trafik

byggere. Herudover er der 32 småbyer og landsbyer, som giver Stevns Kommune sit særpræg som landkommune. Den geografiske placering tæt ved København gør pendling til en afgørende faktor i tilrettelæggelsen af busplanen. Stevns Kommune nyder godt af togbetjening fra Lokaltog på de to linjer Køge-Rørvig og Køge-Fakse Ladeplads. Motivet for at søge støtte til en ny busplan kommer dels fra en omlægning af kommunens administrationer, hvor det nye sundhedscenter i Hårlev har brug for busforbindelse til resten af kommune, dels fra optagelsen af Stevns Klint på UNESCO's verdensarvsliste over unikke naturområder.

Vordingborg Kommune forsætter udviklingsprocessen

Vordingborg Kommune har i 2016 fået støtte til en række nye projekter som en fortsættelse af den markante omlægning og udvikling af kommunens kollektive trafik, som startede kort tid efter kommunalreformen i 2007. Vordingborg Kommune beholdt sit eget kørselskontor og en del af planlægnings- og koordineringsopgaverne, især i forhold til Flextrafik og kommunale befordringsordninger.

Vordingborg Kommune fik i 2013 støtte fra Yderpuljens første uddeling til en omfattende omlægning og opgradering af den kollektive trafik i kommunen. Et af de mest vellykkede projekter har været sammenlægning af busruten mellem Vordingborg og Præstø og Vordingborgs enlige bybus. Ruten blev opgraderet til en R-bus, som indgår i det vest- og sydsjællandske stam-net af regionale kollektive trafikforbindelser.

- Opgraderingen af Præstøruten har været en meget stor succes med en passagervækst, som har overgået alle forventninger, siger ingeniør Bo Kuno Christensen som er leder af Vordingborg Kommunes kørselskontor.

- Movias trafikplanlæggere var meget skeptiske overfor vores optimistiske kalkulationer, men de er langt overgået af den praktiske virkelighed. Eksemplet viser, at der findes ubrugte potentialer for kollektive trafik i de tyndt befolkede områder, fortsætter han.

Projekterne fra 2013 i Vordingborg Kommune er endnu ikke afrapporteret. De nye projekter i Vordingborg forsøger at gentage succesen med andre af kommunens busruter. De nye projekter afventer stadig den endelige forhandling med Trafik- og Byggestyrelsen.

Yderpuljens problemer

Man kan undre sig over, at kun 24 millioner kroner ud af de 57 er blevet uddelt fra Yderpuljen i 2016. Den stramme kommunale økonomi er givetvis hovedforklaringen. Der kræves en medfinansiering på mindst 50 procent fra ansøgeren, og de penge er tilsyneladende svære at finde på de kommunale budgetter.

Mere beklageligt er det, at innovationen i forhold til kollektiv trafik i yderområder stort set ser ud til at være gået i stå. I 2015 blev der åbnet for en bredere ansøgerkreds, så for eksempel landsbybusser med frivillig arbejdskraft kunne komme i betragtning, lige som delebiler og andre offentligt/private samarbejder. Der er ikke ét eneste projekt af denne type på årets liste over tildelinger.

Fraværende er også udviklingsprojekter omkring FlexTur, som ellers for få år siden blev betragtet som en oplagt løsning på den kollektive trafikbetjening i yderområder. Udviklingen af FlexTur er tilsyneladende hæmmet af to faktorer. Den ene er kritik fra taxibranchen, som har ført til begrænsninger i FlexTur tilbuddet i flere byområder. Den anden er en kommunal frygt for, at succes for FlexTur slår bunden ud af budgettet. Derfor holder man de fleste steder en lav profil, og FlexTur har indtil videre slet ikke fået den placering i trafikudbuddet, som der var lagt op til. Dette billede bekræftes af årets ansøgningsrunde til Yderpuljen: Ingen FlexTur-projekter er på listen over støttede projekter.

Kollektiv trafik



Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

www.tbst.dk

Notat

Dato 3. juni 2016

Tildelte projekter:

Udmøntning i 2016

Transport- og byggeministeren har pr. 31. maj 2016 vedtaget at udmønte lidt over 24 millioner kroner, der styrker den kollektive trafik i yderområderne.

Liste over de projekter der har fået tilsagn:

Ansøger	Titel	Tildelt beløb kr.
Vordingborg Kommune	Udvikling af Vordingborg Kommune med bedre kollektiv trafik	2.059.000
Nordjyllands Trafikselskab	Udvikling af multimodal rejseplanlægger- til forbedring af mobiliteten i de Nordjyske landdistrikter	4.912.700
Syddjurs Kommune	Trafikknudepunkt i Ryomgård	1.750.000
Stevns Kommune	Bedre Kollektiv trafik i Stevns Kommune	7.045.850
Region Hovedstaden	Ombygning af Stationspladsen i Frederiks-værk	4.000.000
Roskilde Kommune	Trafikplads i Gadstrup	996.600
Tønder Kommune	Opgradering af kollektiv trafik til/fra Rømø	1.458.184
Vesthimmerlands Kommune	Uddannelsesrute i Vesthimmerland	808.500
Slagelse Kommune	Natbussen 901, der binder by og land sammen	525.000
Jammerbugt Kommune	Gymnasierute til Fjerritslev Gymnasium	605.915

Busoperatør skal i højere grad markedsføre sine ruter

Et udbud af en række ruter i Skåne betyder, at busoperatøren Nobina Sverige AB skal køre den kollektive trafik i Lund Väster - det omfatter 10 ruter fra Malmö og Lund til Lomma og Kävlinge kommuner med i alt 46 busser. Ind til nu har det været busoperatøren Transdev Sverige, der har stået for kørslen på ruterne

Den nye aftale, som Skånetrafikken har indgået med Nobina Sverige, bygger på en model, hvor busoperatøren fremover har ansvar for detaljeplanlægning af køreplaner, lokal markedsføring og information i højere grad, end tilfældet er i dag. Derudover får Skånetrafikken med aftalen en helt fossil-fri drift, da busserne skal køre på bæredygtigt brændstof. Det bliver dog dyrere for Skånetrafikken, da omkostningerne øges i takt med, at busserne løbende skal fornyes.

- Det er vores opfattelse, at modellen indebærer, at vi får endnu mere engagerede busoperatører og et godt samarbejde i fremtiden. Den nye aftale sætter også endnu mere fokus på kvalitet, hvilket kommer vore passagerer til gode, siger Jan-Åke Bergmark, der er forretningsområdechef Buss Södra i Skånetrafikken.

Aftalen med Nobina Sverige omfatter 10 linier, der betjenes af 46 busser, som Nobina overtager fra Transdev Sverige. Busserne skal gennemgå en renovering, og Nobina vælger også at bytte 12 af busserne ud, så renoveringen af de øvrige kan ske uden, at trafikken påvirkes. Renoveringen af busserne betyder, at de rejsende på linierne kan se frem til øget komfort på de ti linier.

Ekstra mange natbusser kører festivalgæster hjem fra Nibe Festival

I forbindelse med Nibe Festivalen 29. juni - 2. juli indsætter Nordjyllands Trafikselskab (NT) og Aalborg Kommune ekstra mange natbusser, så festivalgæsterne kan tage de sene koncerter med en øl i hånden uden at skulle tænke på selv at køre hjem

NT, Aalborg Kommune og Nibe Festivalen har i mange år haft et tæt samarbejde for at sikre gode busforbindelser til og fra festivalen. Ved sidste års festival var der dog trængsel ved natbusserne. I år har man derfor besluttet at indsatte 15 ekstra daglige afgang om aftenen og natten d. 29. juni - 2. juli, så der er gode muligheder for at tage bussen hjem fra festivalen. For at gøre det nemt for festivalgæsterne at komme med bussen til og fra Nibe Festivalen, kan de købe en særlig dagsbillet via mobiltelefonen. Billetten koster 50 kroner, og kan benyttes mellem klokken 09.00-03.30 i alle NTs busser og i tog på Skagens- og Hirtshalsbanen.

Billetten kan købes 29. juni - 2. juli mellem klokken 09.00-03.30 i NTs billet-app eller pr. sms. Vejledning til køb af dagsbilletten til Nibe Festivalen kan findes på NTs hjemmeside sammen med køreplaner for festivalbusserne.



Flere nye busruter overtager togdriften

Togstrækningen mellem Odder og Grenaa skal elektrificeres og bygges om til letbane. Sidste dag med Aarhus Nærbane bliver 26. august. Fra den dato indsætter Midttrafik nye direkte busruter og teletaxi'er som erstatning for togene ind til letbanen kommer på skinnerne i løbet af næste år

Når togene på Aarhus Nærbane har kørt sin sidste tur 26. august 2016, står Midttrafik klar med seks nye direkte busruter på strækningen, der sammen med de eksisterende busruter og teletaxi'er skal hjælpe kunderne fra A til B, indtil Letbanen åbner i 2017.

De nye busruter har færre stop end de eksisterende busruter og vil i de fleste tilfælde køre længere strækninger med stort set samme rejsetid som toget. Det gælder især lynbusserne på Rute 80: Aarhus-Beder-Malling, Rute 83: Aarhus-Ryomgård-Kolind-Grenaa og Rute 85: Aarhus-Skødstrup-Løgten.

Midttrafik har derudover styrket en række eksisterende busruter, som også kan bruges som alternativ til toget. Man kan se køreplaner for både de nye og de eksisterende busruter på midttrafik.dk og rejseplanen.dk

Perioden frem til 29. august 2016

Aarhus Nærbane kører på strækningen Odder - Grenaa til og med 26. august. Kunderne skal fortsat være opmærksomme på, at der ikke køres lørdag, søndag og på de sene aftenafgange på hverdage. Man kan se køreplaner på midttrafik.dk og rejseplanen.dk.

Kollektiv trafik

Nye busruter på strækningen Odder - Aarhus fra 29. august:

Rute 80

Malling - Beder - Skåde - Aarhus

Kører som lynbus i myldretiden mandag - fredag

Rute 81

Odder - Malling - Beder - Mårslet - Torve Allé/Østerby Allé - Tranbjerg - Viby Station

Kører mandag - søndag

Rute 82

Chr X's Vej - Gunnar Clausens Vej - Øllegårdsvej

Kører i myldretiden mandag - fredag

Teletaxi

Man kan bestille en teletaxi og køre fra adresse til adresse langs strækningen fra klokken 6.00 - 24.00 alle dage - dog ikke 24. og 31. december.

Nye busruter på strækningen Grenaa - Aarhus fra 29. august:

Rute 83

Grenaa - Kolind - Ryomgård - Aarhus

Kører som lynbus mandag - søndag

Rute 84

Ryomgård - Mørke - Hornslet - Løgten - Skødstrup - (Hjortshøj - Lystrup) - Aarhus

Kører mandag - søndag

Rute 85

Løgten - Skødstrup - Aarhus

Kører som lynbus i myldretiden mandag - fredag

Teletaxi

Man kan bestille en teletaxi og køre fra adresse til adresse langs strækningen fra klokken 6.00 - 24.00 alle dage - dog ikke 24. og 31. december.

Trafikselskab sender knap 30 millioner kroner tilbage til sine ejere

Sydtrafik, der står for den kollektive trafik i den jyske del af Region Syddanmark, kan sende 29,3 millioner kroner retur til ejerne: 12 kommuner og Region Syddanmark. Baggrunden er blandt andet øgede indtægter fra billetter og kort, selvom taksterne er holdt i ro

- Det er andet år i træk, at vi sender penge retur til kommunerne, og det glæder mig meget, at vi har fået vendt udviklingen, siger Jesper Frost Rasmussen, der er formand for Sydtrafiks bestyrelse.

Tidligere år har Sydtrafik måtte bede om flere penge, men både i 2014 og 2015 har trafikselskabet sendt penge tilbage til ejerne.

- Vi rammer ikke klokkerent på budgettet, men så længe vi taler om at sende penge tilbage til borgerne, så er det bare positivt. Jeg er tilfreds med 2015, fordi vi har højere billetindtægter end budgetteret, selvom vi har holdt taksterne i ro, og vi leverer stadig høj tilfredshed, siger Jesper Frost Rasmussen

Flere grunde til at kunne sende penge retur

De seneste to år har Sydtrafik sendt i alt 66,5 millioner kroner tilbage til kommuner og regionen. Det skyldes blandt andet, at der er højere indtægter end budgetteret for 2015 fra salg af billetter og kort til passagerne. Dette gælder kontantsalget i busserne, såvel som salget via web og salgssteder.

Samtidig har optimering og lavere driftsudgifter på Flextrafikken også bidraget til det positive resultat. På samme vis har lavere brændstofpriser gjort, at der er kommet luft i budgettet. Endelig er der også brugt mindre på administrationen end budgetteret. Alt i alt genererer det en forskel fra det budgetterede på 29,3 millioner kroner.

Fremtiden tegner lysere

Ser man fremad, så tegner fremtiden også lys for Sydtrafik. Regionen har besluttet at øge antallet af køreplantimer med 26.000 årligt i de kommende år. Kunderne får mere præcis info via digitale løsninger som realtid med live-map over alle Sydtrafiks busser. Samtidig barsler Sydtrafik med at flytte flere kundetyper over på rejsekort, som vil give periodekortbrugere og ungdomskortbrugere en mere fleksibel billettype.

- Jeg har god grund til at være optimistisk, når vi kigger fremad. Fra chauffører til direktør bliver der leveret en stærk indsats, som jeg er stolt af, siger Jesper Frost Rasmussen.

Sydtrafiks behov for finansiering udover budgettet

2015: -29,3 millioner kr.

2014: -37,2 millioner kr.

2013: +1,3 millioner kr.

2012: +8,4 millioner kr.

Plus betyder, at Sydtrafik har bedt om flere penge - minus, at Sydtrafik har sendt penge tilbage.

Det samlede tilskud til Sydtrafik fra kommunerne og regionen var i 2015 på 627 millioner kroner.

Interesserede kan se Sydtrafiks årsberetning og regnskab for 2015 på sydtrafik.dk.



Busser vil flage for Færøerne og Grønland

Som det første trafikselskab i Danmark indfører Nordjyllands Trafikselskab flagdage for Færøernes og Grønlands nationaldage. Beslutningen om at hejse flaget blev truffet på et bestyrelsesmøde i Nordjyllands Trafikselskab, NT

NT vil indføre to nye officielle flagdage for Grønland og Færøerne. Det betyder, at NT fremadrettet vil flage med det grønlandske flag Erfalasorput på Grønlands nationaldag 21. juni og med det færøske flag Merkið på Færøernes nationaldag 29. juli.

- Nordjylland har altid haft stor tilknytning til både Grønland og Færøerne. Grønlandshavnen og handlen med Grønland giver mange arbejdspladser i Aalborg, og betyder meget for regionen. Vi har desuden direkte færgeforbindelse mellem Torshavn på Færøerne og Hirtshals. Derfor var der heller ingen tvivl om, at busserne i regionen skulle være med til at fejre Grønlands og Færøernes nationaldage, siger Thomas Kastrup-Larsen (S), der er formand for NT og borgmester i Aalborg Kommune.

Indstillingen om de to nye officielle flagdage til NT's bestyrelse kom i kølvandet på V-Regeringens beslutning om at indføre officielle flagdage for Grønland og Færøerne.

Da beslutningen om at flage for Færøerne og Grønland blev truffet, var det dog tvivlsomt, om de Grønlandske flag kunne på busserne allerede i juni i år. Efterspørgslen efter flagene var så stor, at de ikke kom frem i tide, så busserne kunne være med til at fejre den grønlands nationaldag med flag allerede i år.



Johns Busser har pr. 1. maj 2016 overdraget Rute 700 mellem København og Bornholm til Københavns Bustrafik.

Københavns Bustrafik køber bornholmeroute

Johns Turistfart i Nykøbing Falster startede ruten til Bornholm i marts 2015, og adskilte sig fra andre busruter ved at samle passagererne op rundt omkring på Bornholm for derefter at sætte kursen mod København og hospitalerne i hovedstadsområdet. Det skriver TV2 Bornholm

Man skal foreløbigt fortsat booke billetter via Johns Turistfart. Indtil videre er der ingen ændringer på den front, oplyser John Jalkiewicz fra Johns Busser.

Han oplyser desuden, at det indtil videre er hans busser, chauffører, telefondamer og hjemmeside, der vil servicere de bornholmske kunder. Hvornår den ordning ophører vil blive meldt ud i offentligheden når den nye ejer er klar til det.

John Jalkiewicz oplyser, at Københavns Bustrafik selv har henvendt sig til ham med et købstilbud på Rute 700, som han har efterfølgende har sagt ja til.

- Det var en svær rute at få til at løbe rundt i starten, men siden er vi blevet særdeles godt modtaget og det er en rigtig god rute, vi har solgt, siger John Jalkiewicz til TV2 Bornholm

Johns Busser driver fortsat Rute 800 mellem Nykøbing Falster og Odense over Langeland.

It-Virksomhed har succes med mobilbilletter

For godt tre uger siden lancerede trafikselskabet Midttrafik, der står for den kollektive trafik i Region Midtjylland, sin nye app, som for første gang gør det muligt at købe kontantbilletter, klippekort og fastprisprodukter via en smartphone i hele Midttrafiks område. Over 30.000 kunder har hentet den nye app - og med over 100.000 solgte billetter på tre uger er den nye mobilbetalingsløsning kommet godt fra start

Med lanceringen af Midttrafik app er det slut med at hive mønter op af lommen eller finde et krøllet klippekort frem, hvis man skal betale for en billet i Midttrafiks busser.

- Vi er glade for, at vi nu kan tilbyde kunderne en mobilbetalingsløsning. Mange kunder har efterlyst muligheden for at betale med telefonen, fordi de oplever, det vil gøre deres rejse nemmere, sagde vicedirektør Mette Julbo, da app'en blev lanceret.

Siden er den nye betalingsløsning blevet populær blandt de rejsende i Midttrafiks område.

IT-virksomhed med stor erfaring

At brugerne hurtigt har taget den nye app til sig, skyldes ifølge deres egne udsagn at den er "dejlig nem og overskuelig" samt "fungerer rigtigt godt og virker brugervenlig".

Udmeldinger som disse er sød musik i ørene på Kofoed & Co, som i tæt samarbejde og dialog med Midttrafik er firmatet bag udviklingen af den nye app. For selvom udviklingen af den nye app er baseret på en bred og mangeårig erfaring med design af brugervenlige og intuitive brugergrænseflader, er slutbrugerens accept af den nye app helt afgørende.

- App'en er blevet rigtig godt modtaget af Midttrafiks kunder. Når det lykkedes, så giver det hele mening, siger direktør Christian Meisner Kofoed.

Innovativ mobilbetaling

Brugervenlighed handler ikke kun om et intuitivt design, men også om hvordan smartphonen reelt fungerer som betalingsmiddel via den nye app. Her kommer Midttrafik deres kunder i møde med flere initiativer, som skal sikre et særligt nemt og hurtigt billetkøb.

Fakta:

Over 30.000 downloads af Midttrafik app
Over 25.000 har oprettet en brugerprofil
Over 9.000 solgte klippekort
Over 14.000 solgte enkeltbilletter
75 procent af alle transaktioner foretages via MobilePay

Teknologien er blandt andet kendt fra DSB's billet app og Post Danmarks Mobilporto app - og tilbydes også som betalingsform i Midttrafik app. Betalingsløsningen MobilePay findes i dag på over tre millioner danskeres smartphones, hvorfor en integration med netop denne betalingsløsning var et stort ønske under udviklingen af Midttrafik app. Det har vist sig at være en populær mulighed, som 75 procent af Midttrafiks kunder vælger at benytte sig af.

En anden mulighed er, at man som kunde kan sætte bestemte mål på som favoritter. Man kan eksempelvis genkalde turen til ens arbejdsplads ved at markere den første billet som "favorit" og derved få mulighed for at genkalde den samme billet med et enkelt klik. Billettens dato og tid skiftes automatisk til det nye tidspunkt for genkaldelsen, hvorfor der er tid at spare på en billet med "favorit-status".

Trafikselskaber:

Drop forkerte fakta om Flextrafik

Dette indlæg fra Morten Andersen, formand for Trafikselskaberne i Danmark er tidligere blevet bragt som læserbrev i dagbladet Børsen som reaktion på en kritisk artikelserie om Flextrafik. Morten Andersen (V) er også borgmester i Nordfyns Kommune og formand for trafikselskabet FynBus

Morten Andersen skriver:

Børsen så sig sur på Flextrafik. Den ene dag for at presse vognmænd til lave priser via udbud, og den anden dag for manglende konkurrenceudsættelse.

Her er de rigtige svar på Børsens tre forkerte påstande om Flextrafik:

1) De fleste kommuner har uden konkurrenceudsættelse overladt flexkørslen til de kommunalt ejede trafikselskaber.

- Trafikselskaberne er ejet af kommuner og regioner og skal ifølge trafikselskabsloven bl.a. koordinere og planlægge offentlig servicetrafik. Trafikselskaberne er nok den del af den offentlige sektor, der konkurrenceudsætter mest. Vi kører ikke selv en eneste Flextrafik-vogn, men udbyder kørslen til små som store private vognmænd.

2) Det er en dyr løsning på grund af høje administrationsomkostninger.

- Der er omkostninger ved at koordinere, planlægge og udbyde trafik - herunder Flextrafik. Men der er stordriftsfordele ved, at kommuner og regioner samarbejder om at udbyde kørslen. Alternativt skulle hver enkelt kommune selv løfte opgaven. Fælles indkøb og koordinering af Flextrafik er ganske enkelt udtryk for godt købmandskab.

3) Det er en ineffektiv løsning, fordi trafikselskaberne ikke er særligt gode til at styre og tilrettelægge kørslen.

- Trafikselskaberne samarbejder om et fælles it-system, som andre lande kigger misundeligt efter. Systemet koordinerer ture under forskellige kørselsordninger på tværs af kommuner og regioner, så flest mulige borgere kører i færrest mulige vogne og kørsel med tomme biler minimeres.

Afslutningsvis hermed opfordringen til Børsen om at sætte kikkerten for det raske øje og i retning af en modernisering af taxilovgivningen, som også Danske Busvognmænd, DI Transport, Dansk Taxi Råd og Dansk Erhverv efterspørger. En moderne taxilov vil give de gode rammer for et professionelt og tidssvarende vognmandserhverv, vi som udbydere af transport er helt afhængige af.



Automatiske nummerpladelæsere har genkendt over 114.000 nummerplader

Indtil nu er 107 stationære kameraer fordelt på 24 steder i landet sat i drift sammen med fem patruljevogne, der kører i Københavns, Nordsjællands og Københavns Vestegns Politi. Fra 17. maj frem til og med 9. juni er der blevet aflæst over 8,1 million nummerplader. Det er tallet for de faste kameraer. Der gemmes ikke oplysninger om antallet af aflæste nummerplader for de mobile kameraer. Ud af de godt 8.100.000 aflæsninger, er har 114.000 været interessante for politiet af den ene eller anden grund

- Tallene bestyrker os i, at der er tale om et effektivt værktøj. Vi kan se, at der kører rigtig mange biler rundt derude, som enten er interessante for os i forbindelse med en efterforskning, eller som af færdselsmæssige årsager ikke burde køre rundt på vejene. Nu har vi fået værktøjet til nemmere og hurtigere at finde de biler, som vi gerne vil have fat på, siger politidirektør Svend Larsen.

Det er ikke ud fra tallene muligt at sige, hvor mange konkrete sager, som de automatiske nummerpla-

delæsere indtil nu har bidraget til. Det skyldes, at det i den enkelte sag altid vil være en afvejning, om der skal gribes ind her og nu over for den bil, der er et hit på, eller om patruljen skal fortsætte til andre mere hastende opgaver.

Men et eksempel fra Syd- og Sønderjyllands Politi viser, hvor effektiv teknologien bag automatisk nummerpladegenkendelse er. En mistænkt kriminel blev standset af tysk politi medbringende, hvad der umiddelbart lignede tyvekoster fra Danmark. Manden nægtede at have været i Danmark, men ud fra oplysninger fra nummerpladelæserne kunne det slås fast, at den mistænkte havde befundet sig i Danmark, kort tid før han blev standset i Tyskland. Han vil nu blive ført tilbage til Danmark, hvor sagen efterforskes yderligere.

De registrerede hits i perioden ordeler sig som følger:

Afmeldte nummerplader	9.298
Biler registreret som brugsstjålne	750
Efterlyste køretøjer	334
Manglende forsikring	23.526
Biler tilhørende personer der er frakendt førerretten	28.037
Biler der ikke har været til syn	4.879
Nummerplader efterlyst som tabt eller stjålet	47.458
Biler, der blandt andet er knyttet til personer, der konkret er mistænkt for lovovertrædelser, som kan straffes med fængsel i mindst 1 år og 6 måneder, eller som er efterlyst fra udlandet.	448



42 busser kører på bæredygtigt brændstof

Volvo Busser leverer 42 nye busser, der skal køre i Göteborgs-regionen. De 22 af busserne bliver leveret til Tjörns Omnibustrafik, mens de 20 bliver leveret til Sandarna Transporter - alle 42 busser kører på 100 procent HVO-brændstof, der afhængig af råvarerne mindsker klimabelastningen med mellem 30 og 60 procent

Tjörns Omnibustrafik har sat sine nye tre-akslede Volvo 8900 laventré-busser ind i trafikken mellem Tjörn og Göteborg (Tjörn Express) og mellem Stenungsund og Göteborg (Stenungsund Express). Leverancen til Sandarna Transporter omfatter 13 to-akslede Volvo 8900 laventré-busser og syv tre-akslede Volvo 8900 laventré-busser til Orust-trafikken.

- De nye busser lever op til Västtrafiks langsigtede krav og vore høje krav til kvalitet og driftssikkerhed, siger Irene Svänson, der er administrerende direktør hos Sandarna Transporter.

- Vi er meget glade for den tillid, som Sandarna Transporter og Tjörns Omnibus viser os ved at vælge Volvo. Busserne er specificeret efter Västtrafiks krav, men også efter de forskellige kunders egne ønsker som kronen på værket, siger Jonas Pettersson, der er salgschef for Volvo Busser i Södra Sverige.

Volvo 8900 findes i en række forskellige udformninger med normalt gulv eller med laventré - med eller uden bogie og med fleksible dørløsninger. Der kører cirka 1.000 Volvo 8900 busser i Sverige.

Brændstoffet, som de 42 nye busser skal køre på, er HVO, som er et bæredygtigt brændstof, der fremstilles enten af vegetabiliske eller animalske fedtstoffer. Afhængig af råvaren er klimabelastningen mellem 30 og 90 procent mindre end hvis busserne skulle køre på almindelig dieselolie.

Både Tjörns Omnibustrafik og Sandarna Transporter indgår i samarbejdet Bivab - Bussföretag i Samverkan - der blev etableret i 1992 som et fælles selskab af omkring 45 busselskaber for at sikre deltagernes fremtidige muligheder for at drive deres virksomhed.

Udledning af CO2 er faldet markant

København har reduceret udledning af CO2 med 38 procent siden 2005. I dag er trafikken ifølge klimaregnskabet for Københavns Kommune den største udleder af CO2. Transportområdet står i dag for den største udledning af CO2 i København. Det er et kæmpe problem og en seriøs trussel for vores ambition om at blive verdens første CO2-netutrale hovedstad, siger Morten Kabell, der er teknik- og miljøborgmester i København

København har som mål at blive verdens første CO2-neutrale hovedstad i 2025. Og med en reduktion i udledningen af CO2 på 38 procent i perioden fra 2005 til 2015 er kommunen kommet godt fra start. I samme periode har befolkningstilvæksten i København været på 16 procent. Dermed er faldet i CO2-udledningen opgjort pr. indbygger på 48 procent. Det store fald skyldes primært politisk krav om fjernvarme produceret på bæredygtig biomasse frem for kul. Herudover er strømmen i byens elforsyning blevet grønnere på grund af den øgede produktion af vindenergi i Danmark. Et skifte København har bidraget aktivt til gennem sit ejerskab af HOFOR, der blandt andet har opstillet nye vindmøller i København, på Lolland og i Jylland.

- København har sat et meget ambitiøst mål om at blive verdens første CO2-neutrale hovedstad i 2025. Vi er kommet rigtig godt fra start med et fald i udledningen af CO2 på 38 pct. på ti år. Vi har opnået det markante fald med grønnere strøm og fjernvarme. Det er indsatser, som de færreste københavnere mærker i deres hverdag. De kommende ti år er vi nødt til at gennemføre flere initiativer, der kræver en mere aktiv indsats fra kommunen, københavnere og erhvervslivet. Derfor har vi det sværeste arbejde foran os, siger teknik- og miljøborgmester Morten Kabell.

Politikere skal se på nye tiltag

Selvom København aktuelt er langt foran tidsplanen, så viser nye beregninger, at kommunen frem mod 2025 skal finde nye initiativer, der kan skære 286.000 ton CO2 væk - det svarer til 12 procent af udledningen i 2005. Det skyldes primært, at omstillingen inden for transportsektoren går langsommere end forventet. Ifølge Københavns Kommune skyldes det blandt andet, at den tidligere S-R-SF-Regering droppede planerne om en trængselsring.

Senere på måneden skal politikerne i Teknik- og Miljøudvalget tage stilling til, hvilke nye initiativer, der skal sættes i søen for at bringe klimaplanen på ret kurs.

Transportområdet er den største CO2-udleder

Morten Kabell peger på nødvendigheden af en bred vifte af tiltag, der blandt andet skal reducere energiforbruget hos både kommunen og private samt øge genanvendelsen af affald.

Men vigtigst af alt vil borgmesteren have fundet nye veje til at nedbringe udledningen af CO2 inden for transportområdet, der for første gang siden 2005 var en større klimasynder end både el- og fjernvarmeforbruget.

- Transportområdet står i dag for den største udledning af CO2 i København. Det er et kæmpe problem og en seriøs trussel for vores ambition om at blive verdens første CO2-netutrale hovedstad. Derfor skal vi investere massivt i at fremme brugen af cykler og den kollektive transport, og vi skal have modet til at begrænse biltrafikken. Når Folketinget ikke vil lade os indføre en trængselsring, er parkeringspolitikken og en bevidst prioritering af pladsen i byens gader til fordel for de grønne transportformer vores eneste mulighed, siger Morten Kabell.BBBBBBBBBBAAA



Fælles gastankstationer i Hovedstaden har fået certificeret biogas i hannerne

Energiselskaberne OK og E.ON udskiftede i foråret naturgassen med certificeret biogas på deres fælles gastankstationer i København. Ifølge Energistyrelsen er biogas det mest klimarigtige brændstof til den tunge transport, fordi biogasproduktion både erstatter fossile brændsler i transportsektoren og reducerer udslip fra gyllen på landbrugsmarkerne, der ellers ville udlede både metan- og lattergas

- Den grønne omstilling kommer ikke af sig selv. Derfor udskifter vi naturgassen med et grønnere alternativ, som samtidig har en række positive effekter på både miljø-, klima- og transportområdet. De positive effekter mærker både den tunge transport, men også landbruget, hvor den gylle der har været gennem biogasanlæg bliver til et bedre gødningsprodukt til gavn for vandmiljøet via mindre kvælstofudvaskning, siger Tore Harritshøj, der er administrerende direktør i E.ON Danmark.

Ifølge Energistyrelsen er biogas det mest klimarigtige brændsel i den tunge transport, fordi biogasproduktion både erstatter fossile brændsler i transportsektoren og reducerer udslip fra gyllen på landbrugsmarkerne, der ellers ville udlede både metan- og lattergas.

Derfor er biogassens CO₂-fortrængning højere end 100 procent, og den fordel har blandt andet været en central årsag til, at Københavns Kommune har valgt at lade hovedparten af hovedstadens skraldebiler overgå til biogas.

- Om mindre end 10 år, i 2025, skal København være en CO₂-neutral hovedstad. For at nå i mål skal vi have gang i omstillingen til en grønnere transport og her har biogas den største klimafordel for den tunge transport, siger Morten Kabell (EL), der teknik- og miljøborgmester i Københavns Kommune.

Han fremhæver, at gas-lastbilerne samtidig også reducerer den københavnske støj- og luftforurening.

I dag kører 36 københavnske skraldebiler på gas og man forventer, at der vil være kommet yderligere 39 gaslastbiler på de københavnske veje inden sommeren.

Energi-, forsynings- og klimaminister, Lars Christian Lilleholt (V), peger på, at biogas har en dobbelt CO₂-gevinst i klimaregnskabet. Biogasproduktion mindsker både landbrugets klima- og miljøbelastning, og når gassen anvendes i den tunge transport fortrænger den samtidig de fossile brændsler. Lars Christian Lilleholt fremhæver, at biogasproduktionen er et område, hvor der er store synergieffekter at hente på tværs af energisystemet.

Transportsektoren er i dag klimapolitikens store problembarn, og er den eneste sektor, hvor CO₂-udslippet blot er steget de seneste 25 år. Det er især inden for den tunge transport den største udfordringen findes, og derfor markerer overgangen fra naturgas til den klima- og miljøvenlige biogas i de to anlæg i Hovedstaden et vigtigt skifte.

Om partnerskabet mellem E.ON og OK

E.ON og OK driver sammen de pågældende gastankstationer i København og har endnu en station i København på vej. Man kan udelukkende tanke certificeret biogas på tankstationerne på Prags Boulevard i København og på Mileparken i Skovlunde.

Biogassen vil fra sommeren 2016 blive produceret på E.ON's egne biogasanlæg i henholdsvis Vojens i Sønderjylland og i Vrå i Vendsyssel. De to anlæg vil årligt omdanne 900.000 ton biomasse til 30 millioner kubikmeter biometan. Der sendes direkte ud på det danske naturgasnet.

Tilsammen vil de to anlæg i Hovedstaden reducere Danmarks CO₂-udslip med cirka 75.000 ton. Det svarer til energiforbruget i over 750 bybusser, eller 13.600 parcelhuse.

Sådan produceres biometan og finder vej til tanken

Biogas fremstilles ved afgang af husdyrgødning og andre restprodukter. Biomassen forrådnescer i store iltfrie tanke, hvor biomassen rådner og producerer biogas. Efter afgangningen samles biogassen i store lagertanke og den afgas-sede biomasse køres ud på landbrugsjorderne. Efter afgangning er gyllen et langt bedre gødningsprodukt og afgrøderne optager en større del af næringsstofferne. Biogasproduktion bidrager således også til beskyttelsen af drikkevand og et renere vandmiljø.

Certificeret biogas

Efter biomassen har afgasset, bliver biogassen opgraderet til biometan, som har et højere indhold af metan, og tilsluttes derefter det danske gasnet. Her indgår biogassen i gasnettet på samme måde som naturgas gør, men for at sikre, at gassen på tankstationen også er biogas, bliver den certificeret. Dette sker via de såkaldte Renewable Energy Certificates. På den måde garanteres det, at hver gang der tankes gas på tankstationen, så leverer biogasanlægget en tilsvarende mængde til gasnettet.

Om OK a.m.b.a.

Foruden samarbejdet med internationale E.ON samarbejder OK i disse år med flere selskaber om at etablere brint-tankstationer i Danmark. OK står desuden for 25,8 procent af benzinsalget i Danmark og består af mere end 660 tankstationer samt 66 Truck Diesel stationer, hvor vognmænd kan tanke døgnet rundt. På 43 Truck Diesel stationer kan man tanke AdBlue, som reducerer emissionerne af NO_x.

Om E.ON

E.ON tager del i den grønne omstilling. I Danmark producerer og sælger vi bæredygtig fjernvarme, vindenergi og biogas. Og vi sælger og rådgiver om el og gas, energieffektivisering og grøn mobilitet som biogas til transport og opladning til elbiler. Vi er en del af verdens største privatejede energiselskab E.ON SE med 33 millioner kunder og 58.000 medarbejdere (2015).

Nyt delebilsprojekt kører ud i Hovedstaden

Med 450 Renault Zoe frie el-delebiler i København har det danske selskab Green Mobility, lanceret første etape af et delebilskoncept, som inden for kort tid også vil kører ind i Norge og Sverige

Danmark har som ikke bilbyggende land ingen indvirkning på bilens udvikling. Men gennem erfaring med brugen af elbiler opbygget gennem de seneste 6-7 år går Renault og Green Mobility nu sammen om international ekspansion. Til september sender den franske bilproducent Renault sammen med Green Mobility 450 Renault Zoe elbiler ud i et free floating delebilskoncept i København.

En by- delebil, der drives af el, er ifølge de to parter en optimal løsning for byer som København, Oslo og Stockholm - eller for den sags skyld enhver storby. Delebiler dækker seks almindelig biler, mens en elbil ikke bidrager til hverken lokal forurening eller støj.

Green Mobility delebilskonceptet er enkelt og lige til at gå til, og Renault Zoe er en meget enkel bil at betjene. Samtidig ser det enkelt at finde og benytte en elbil fra Green Mobility.



Kort fortalt downloader man Green Mobility app. Her kan man se, hvor den nærmeste elbil befinder sig. Man booker bilen og åbner den med samme app. På samme måde som man med mobiltelefoni kan købe sig til taletid, kan man med Green Mobility købe sig kørselstid.

Hos Renault er der begejstring for samarbejdet med Green Mobility.

- Renault satser massivt på elbiler, og vi er overbeviste om, at elbiler er en vigtig brik i fremtiden mobilitet. Med Zoe har vi den bedst sælgende elbil i Europa, og ejere af Zoe er de mest tilfredse af alle Renault ejere. Så det er den helt rigtige bil til dette nyskabende projekt, siger Cedric Lacour, der er direktør for Renaults europæiske elbilsdivision, der i samarbejdet med Green Mobility, har fået den største enkelt ordre på elbiler nogensinde.

Hos Green Mobility siger bestyrelsesformand Henrik Isaksen:

- Vi i GreenMobility er meget stolte over at vi er blevet taget så godt i mod hos Renault fabrikken i Frankrig, og ikke mindst, at vi sammen med Renault har formået at få lavet en samarbejdsmodel, der danner grundlag for en udvikling vi kan være stolte af.

Hos repræsentanten for den franske stat i Danmark, Ambassadør François Zimeray, er der også begejstring for samarbejdet.

- Danmark stiller store krav inden for bymiljø og grøn vækst og er et pionerland på området. Når 450 Renault Zoé kommer til at køre i Green Mobility programordninger, vil det være en anerkendelse af fransk "savoir-faire" inden for fremtidens transportløsninger, siger den franske ambassadør i Danmark.

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



Scania kører frem med en ny bus-serie - Interlink - der er målrettet regional transport af passagerer. Serien kan leveres med forskellige motorer - blandt andet en gasmotor, der matcher en tilsvarende dieselmotor i effekt og drejningsmoment - og økonomisk kørsel.

Gasbussen kører som en dieselbus - og har et par fordele

Scania var sidst i maj og begyndelsen af juni rundt i landet for at vise et eksemplar af den nye Interlink-serie, der fås i tre forskellige "model-størrelser" og med en række forskellige motorstørrelser. Det særlige ved den hvide Scania Interlink, som Steffen Laursen, der er Key Account Manager, Bus & Coach, viste frem for Magasinet Bus - og en række mere væsentlige buskunder - i juni, var, at den havde en gas-motor i bagenden i stedet for en mere traditionel dieselmotor

Tekst og foto: Jesper Christensen

Men det var også nok til, at det var interessant af sætte sig bag rattet i bussen for at se og fornemme, hvordan det føltes at tage gas på diesel-søstrene - eller -brødrene om man vil.

Materiel



Trapperne ind i bussen - både den forreste og den brede midt på siden - gør det let at stige på bussen....



....og finde en plads med godt udsyn til det forbipasserende landskab.

Og når man skal af, er der plads til mere end en adgangen - eller en i kørestol, for bussen kan også leveres med en lift.

Scania Interlink er en ny bus-serie, der blev præsenteret på busmessen i Kortrijk i Belgien i efteråret. Derfor var det også første gang, vi her på Magasinet Bus kunne gøre brug af vore evner ud i at føre en Interlink-bus fra Scania beregnet til transport af mange siddende og stående passagerer.

Måske er det mindre relevant at fortælle lidt om førerpladsen. For i 2016 er det rimeligt at forvente en velindrettet arbejdsplads, man let kan komme til og fra. Kort og godt lever førerpladsen i Interlink-busserne op til forventnin-



Materiel

gerne. Det er let at indstille førersædet med siddefladerne lidt skrånende fremad, så man ikke lukker af for blodtilførslen til benene. Det vil være træls at få problemer, når man er gammel og skal til at nyde sin forhåbentlig velfortjente pensionist-tilværelse, bare fordi man ikke ville høre på gode råd fra mennesker - eksempelvis ergoterapeuter - der ved noget om, hvad man kan gøre for at bevare førligheden sådan nogenlunde intakt livet igennem.

Godt til rette i førersædet med spændt sikkerhedssele var det blot at trykke på D-knappen i gear-vælgeren og så træde på speederen. Og her kom vi så til kort, for der skete ingen ting - absolut ingenting. Indrømmet - det var en betjeningsfejl 40. Løsningen var at træde på bremsepedalen for at udløse en af de mange sikkerhedsforanstaltninger, en moderne bus er forsynet med for at forebygge uheld.

Med styr på den lille detalje og med et øget vidensniveau med hensyn til at køre bus, kom vi i gang. Hvis en og anden så skulle komme på den tanke, at en gasbus skal have en masse omdrejninger for at komme i gang, kan vi straks mane den fordom i asfalten. En Interlink-bus med gasmotor opfører sig eksemplarisk og matcher bestemt en dielselbus med hensyn til trækraft og moment ved lave motoromdrejninger.

Bussen var leveret med en Allison-gearkasse - den kan også leveres med Scania's Opticruise-gearkasse - så der var fuld koncentration om at føre bussen ud gennem porten hos Scania i Aarhus, hvor Steffen Laursen forinden havde forklaret lidt om den nye bus-serie.

Det er selvfølgelig let at rose en helt ny bus. Så de lette roser tilfalder også Scania Interlink. Det er mere afgørende, hvordan man som chauffør føler sig tilpas bag rattet. Efter vores vurdering er der ikke noget at pege fingre af. Udsynet er i top - både gennem front- og sideruder - og i spejlene.

Og det er ganske enkelt at komme om hjørnerne uden at trykke kantstenene. Lige frem og så til højre, så følger baghjulene rundt i svinget, som da kørelæreren på AMU-centret i Aabenraa en gang forklarede en gruppe chauffører med stort kørekort, at der er forskel på at sidde over forakslen i en lastbil og så flere meter foran akslen i en bus. Køreturen med bussen på rute Interlink gik fra Aarhus' vestlige industrikvarter, hvor Scania holder til med salgsafdeling og værksted for blandt andet klargøring af en række nye gas-busser til bytrafikken i Silkeborg, og ud ad Viborg-



Førerpladsen er velindrettet med kort afstand til de forskellige betjeningsknapper - og de knapper, man som chauffør skal trykke på for at få sat bussen i gear - eller i frigear, når man holder stille.

I testbussen var det svært at sætte en finger på noget, der manglede - det skulle da lige være nogle fylde vandflasker i holderne til venstre for førerpladsen. Men det var svært at klandre værten for - for buddet var der.

Materiel



Her ses den nye Interlink sammen med en bus fra den model-serie - OmniExpress - den erstatter.

vej, forbi Bilka, gennem rundkørslen og videre ud over motorvejen, hvorefter vi lagde ruten ad landeveje og mindre veje.

Her var der rig lejlighed til at fornemme motorens saft og kraft. Der skulle ikke ret mange motoromdrejninger til, før man mærkede momentet - og så var det ellers bare at nyde de bløde gearskift op til en passende topfart. Blødt, glidende og meget støjsvagt. For selvom motorerne i moderne busser ligger langt bagude væk fra førerpladsen, så støjniveauet er lavt oppe foran, er en gasbus mindre støjende. Sådan cirka halvt så støjende som en tilsvarende dieselbus. Og det er værd at tage med i betragtning, når man skal holde en bus med gasmotor op mod en bus med dieselmotor.

Senere kom vi ud på motorvejen fra Silkeborg mod Aarhus. Her var der lejlighed til at få sat flere omdrejning på motoren ved at øge trykket på speederen. Hurtigt - næsten umærkeligt og uhørligt - viste omdrejningstælleren 1.500 omdr./minut og speedometernålen kom tæt på 100 km/t.

Nydeligt.

Under turen var der lejlighed til at snakke med Steffen Laursen om brændstoføkonomi og sikkerhed. Han fremhævede, at Scania's erfaringer med gasmotorerne, der deler de grundlæggende komponenter med fabrikens øvrige motorer, er, at brændstoføkonomien ligger på linie med tilsvarende dieselmotorer. På det sikkerhedsmæssige område, når det gælder brændstof, er der selvfølgelig en hovedafbryder, som chaufføren skal vide, hvor

Materiel



Steffen Laursen, der er Key Account Manager, Bus & Coach, siger om busserne i det nye Interlink-program, at de bygger på det bedste fra de busser, de afløser - suppleret med nye tiltag, der skal kunne føre busserne frem mod dagen i morgen - og mange dage derefter.

sidder. Men ellers er der ikke større risiko ved at køre i en gasbus, end i en dieselbus. Og når det gælder forurening ved færdselsuheld, hvor det er klart miljøbelastende, hvis der siver dieselolie ud i jorden. Ja, så er der i hvert fald det problem mindre ved en gasbus - for hvis der skulle sive gas ud af en tank, vil den forsvinde op i den blå luft. Der vil ikke være risiko for olie-forurening.

Tilbage hos Scania i Aarhus var der tid til at drage nogle konklusioner.

- En gasbus støjer mindre, end en tilsvarende dieselbus
- En gasbus - særligt en bus, der kan køre på biogas - belaster miljøet langt mindre
- En bus med en moderne gasmotor kan matche en tilsvarende dieselmotor på effekt, moment og brændstoføkonomi

Udfordringen for danske busoperatører er for øjeblikket muligheden for at tanke gasbusser. Der er en række gas-tankstationer rundt i landet - og der kommer flere. Men for mange busvognmænd ligger gastankstationerne langt uden for lov og ret. Så det er afgørende at trafiksselskaber og kommuner går ind og bakker op om gasdriften, hvis de vil have gasdrevne busser ud at køre på gader og veje.



Sådan. Vi lånte lige et stoppested, så vi kunne forevige bussen i dens rette omgivelser.

Regionalbussen, der var på roadshow

Scania Danmark demonstrerede en Interlink LD gasbus for sine buskunder. Bussen, der forinden havde været på roadshow i flere lande, var medlem af Scania's nye busfamilie, der fås i tre grundvarianter - Interlink Low Decker (LD), Medium Decker (MD) og High Decker (HD)

- I forbindelse med de mange brændstofmuligheder, som Interlink-familien kan tilbyde, lånte vi denne Interlink LD gasbus for at vise de nye muligheder, som vi ser i Danmark inden for brug af gas til den kollektive trafik, siger Erik Rolvung, Director Bus & Coach hos Scania Danmark.

Scania præsenterede den nye busfamilie Scania Interlink i efteråret. Buserne er udviklet til kørsel i forstadsområder, landevejs-, ekspres- og turistikørsel, og Scania betegner den som mest alsidige modelrække på markedet. Scania Interlink byder på fleksibilitet samt mulighed for individualisering - forskellige længder og højder, en række forskellige indretningsmuligheder samt et bredt udvalg af brændstofmuligheder.

Scania peger på, at interessen for gas som brændstof med potentiale for lavere CO2 udslip og støjreduktion er stærkt stigende i hele verden. De gasdrevne Scania-busser med effektive CNG-motorer med en virkningsgrad tæt på diesel Euro 6-motoren er et voksende valg for Europas operatører. Når byerne i stigende grad indfører miljørestriktioner, er naturgas og når det er tilgængeligt, biogas, et meget konkurrencedygtigt alternativ til andre brændstofmuligheder - især biogas er interessant, idet det er 100 procent CO2 neutralt.

- Scania Interlink er en ægte allrounder, der giver vognmændene al den fleksibilitet, de efterspørger, uden at de skal gå på kompromis med noget og i dette tilfælde viser vi det i form af en regionalbus, der kører på enten natur - eller biogas, siger Erik Rolvung.

Der er tre medlemmer i den nye Scania Interlink-familie: Low Decker, Medium Decker og High Decker. Kendetegnende for dem alle er, at de har den særligt vinklede front, reduceret vægt, mindsket vendediameter, brændstofforbrug og støjniveau. Alle busserne er designet med henblik på at udnytte pladsen i kabinen bedst muligt, så der opnås den bedste passagerkapacitet i klassen, og til at have den bedste bagagerumskapacitet.

Den grundlæggende idé bag Scania Interlink er, at den skal kunne udføre mange opgaver samtidig - fra forstad til forstad, fra by til by og endda fra landområde til landområde. Vognmændene bestemmer, hvilken indretning og hvil-



Materiel

ket sædelayout de ønsker, som udgangspunkt for, hvor lang bussen skal være - fra 11 til 15 meter - med mulighed for to aksler op til 13,2 meter. Takket være den fleksible placering af mellemdøren kan afstanden mellem sæderne, bagagerummet samt toilettets placering optimeres.

Alle modeller i modelrækken har en række fællestræk, som understøtter anvendelse i flåder. Luger foran og bagpå, tagluger, sæder, bagruder, klimaanlæg, CAN-systemer samt kamera og audiovisuelle systemer er nogle af disse fællestræk.

På trods af Scania Interlinks stivere karrosseri, som er introduceret med henblik på at opfylde R 66.02-normen vedrørende væltning, og et større rudeparti, er der ikke tilført ekstra vægt i forhold til tidligere modeller. Takket være den øgede stivhed vil passagererne ifølge Scania opleve færre vibrationer, et reduceret støjniveau og bedre kørekomfort.

Scania Interlink bygger på erfaringen med Scania OmniExpress-modelrækken, hvoraf der til dato er blevet leveret over 1.500 europæisk producerede busser og langtursbusser til kunder, hvilket giver sikkerhed for, at der er tale om veltestede systemer.

Busserne fås med en lang række af Scania's 9-liters motorer til Scania Interlink Low Decker og 9- og 13-liters motorer til Medium Decker og High Decker. Scania kan tilbyde motorer til alle tilgængelige brændstoftyper, herunder et meget bredt udvalg af motorer til alternative brændstoffer - bioethanol, biodiesel og biogas.

- Scania Interlink er specialdesignet til at kunne det hele og vil dermed øge vognmændenes alsidighed og avance, samtidig med at passagererne får en uforlignelig komfort, siger Erik Rolvung.



Det hele med et enkelt klik. Alle brugte køretøjer fra **BusStore** samlet et sted.

Om du er på PC, tablet eller mobil. På www.bus-store.com har du adgang til hele det europæiske brugtbussmarked fra **BusStore**. Klik ind og se billeder, find priser, se detaljeret beskrivelser af både Mercedes-Benz og Setra modeller, samt alle andre mærker og modeller. Du er også velkommen til at kontakte vores sælger: Claus Korsgaard på tlf: +45 56 37 00 63.

BUSSTORE

Pre-owned. From Mercedes-Benz and Setra.



Mercedes-Benz skal levere 82 gasbusser til Madrids kollektive trafik

Busoperatøren EMT - Empresa Municipal de Transportes de Madrid - der opererer i den spanske hovedstad Madrid med omkring 3,2 millioner indbyggere, har som følge af krav fra bystyret gennem mange år brugt alternative brændstoffer i sine busser. Fokus har været og vil fremover være på gasdrevne busser. Nu har selskabet bestilt 82 Citaro NGT gasbusser fra Mercedes-Benz

Ordren omfatter 40 styk Mercedes-Benz Citaro ledbusser på 18 meter plus 42 styk Mercedes-Benz Citaro almindelige 12-meters busser.

Mercedes-Benz Citaro-busser med NGT-teknologi er godkendt uden bemærkninger til at køre på helt bæredygtig biogas, hvilket bringer CO₂-udslippet markant længere ned i forhold til kørsel på almindelig naturgas. Med biogas i tanken er busserne reelt CO₂-neutrale, da CO₂-udslippet fra biogas ikke er CO₂-fra tidligere tider, men fra vor egen nutid.

Mercedes-Benz fremhæver i forbindelse med ordren til EMT, at busser, der kører på gas, er mere lydsvage end tilsvarende dieselbusser. Afhængig af kørselsforholdene kan støjniveauet være op til 4 dB(A), hvilket vil opfattes som en halvering af støjen.

Både det lave CO₂-udslip og det lave støjniveau gør Mercedes-Benz Citaro-busserne velegnede til kørsel i travle gader i storbyers centre såvel som i boligområder - eller i gamle by-områder med mange turister.

I Madrid vil de nye gasbusser fra Mercedes-Benz operere i byen inklusiv en af Madrids hovedavenuer - Paseo de la Castellana, der er i byens centrum.



Volvo Bussars administrerende direktør Hakan Agnevall og Atte Almonkari, der var den Bus Key Technician, som var med i team Harju.

Finsk hold vandt Volvo's konkurrence for værkstedspersonale

For nylig blev VISTA — Volvo International Service Training Award - der er Volvo Trucks og Volvo Bussars globale konkurrence for værkstedspersonale afgjort. Det vindende hold, team Harju fra Tammerfors i Finland, tog sejren hjem takket være et udmærket lagerarbejde og evne til problemløsning

Det finske hold, team Harju, vandt foran Zarren 1 fra Belgien og de Fietsemakers fra Holland.

- Det er helt utroligt, jeg er meget stolt og glad for mit hold, siger Immo Harju, holdleder for team Harju.
- VISTA er altid en meget hårdt konkurrence. Hvis man

Finaleresultat VISTA 2015-2016

1. Team Harju, Finland
2. Zarren 1, Belgien
3. de Fietsemakers, Holland

Bedste holdånd: Swissta, Schweiz
Bedste nykomling: Riga, Lettland

vil have succes, skal man fortsat at lære nye ting hver dag. Selv under VM-finalen, har vi lært nyt, så at vinde igen er helt fantastisk, siger han.

Den første del af konkurrencen, en del, hvor deltagerne i tre runder svarer på forskellige teoretiske spørgsmål fandt sted i september, november og februar. Derefter gik de bedste hold videre til de regionale semifinaler i april, hvorfra 32 hold kvalificerede sig til finalen i Göteborg fra 31. maj til 1. juni.

VISTA er en konkurrence, der kun har vindere. Det vigtigste resultat er den udvikling af færdigheder, som konkurrencen medfører. Det primære formål med VISTA er at udvikle og forbedre deltagernes viden, færdigheder og evne til at samarbejde. Det fører igen til en forbedret kvalitet af det udførte arbejde i værkstederne rundt omkring i verden. I forlængelse heraf betyder det, at VISTA bidrager til bedre kundeservice og øget kundetilfredshed.

Nye regler om chiptuning træder i kraft 1. juli

Fra 1. juli træder nye regler om chiptuning i kraft. Det sker med en ny bekendtgørelsen fra Færdselsstyrelsen. Bekendtgørelsen indfører forbud mod at udføre chiptuning, som ikke opfylder de gældende bestemmelser om luftforurening. Endvidere stiller bekendtgørelsen krav om udfyldelse og opbevaring af tro- og loveerklæringer i forbindelse med salg af chiptuningsudstyr til motordrevne køretøjer beregnet til motorløb

I forbindelse med en generel opdatering af reglerne om chiptuning indføres et forbud mod at udføre chiptuning, såfremt det motordrevne køretøj efter udførelsen ikke kan opfylde bestemmelserne om luftforurening i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

Forbuddet skaber en sammenhæng mellem reglerne om salg/markedsføring og selve udførelsen.

Færdselsstyrelsen fastholder og præciserer forbuddet mod salg og markedsføring af chiptuningsudstyr, hvor chiptuningsudstyret medfører, at et køretøj efter udført chiptuning ikke opfylder bestemmelserne om luftforurening.

Der indføres en enkelt undtagelse til forbuddet, da styrelsen har vurderet, at det er nødvendigt for branchen at kunne sælge og markedsføre chiptuningsudstyr til motordrevne køretøjer beregnet til motorløb. Salg af chiptuningsudstyr til motordrevne køretøjer, som er beregnet til motorløb, er betinget af udfyldelse af en tro- og loveerklæring, der skal opbevares hos sælger og på forlangende forevises for Færdselsstyrelsen.

Der er kørt flere nye busser ud på vejene

I maj blev der nyregistreret 83 nye busser. Det er seks flere end i maj sidste år. Set over årets første fem måneder er der skruet danske nummerplader på 173 nye busser

I de første fem måneder af 2015 var antallet 125. Tallene stammer fra De Danske Bilimportørers nyeste månedsstatistik. De Danske Bilimportører peger på, at salget og nyleveringer af busser er karakteriseret ved få større ordre og dermed ikke altid er sammenlignelig måned for måned.

Sisimiut får Grønlands første Scania-busser

Scania Danmark har i samarbejde med Scania-forhandleren Stiholt i Hjørring leveret de første Scania-busser til Grønland nogensinde. Der er tale om to Scania Citywide-busser, der skal køre for Polar Enterprise A/S i byen Sisimiut, der ligger lige nord for Polarcirklen

Key Account Manager Dan Schroeder har været på Vestgrønland for at levere de to fabriksnye Scania Citywide LE busser til Polar Enterprise A/S. Leverancen er sket i samarbejde med Carsten Precht-Jensen og Henrik Steffensen fra Scania's private forhandler Stiholt i Hjørring.

Scania Citywide er en komplet serie af busser, der er utrolig nemme at tilpasse til alle opgaver, og passagererne kan nemt stige ind og ud. Polar Enterprise, som står for busdriften i Sisimiut, valgte Scania Citywide til at betjene byens ca. 6.000 borgere. De to busser indsættes på de to linjer, der kører i byen. De er udstyret med en 280 hk Euro 6-motor og en 1-2-0 dørkonfiguration.

- Det er første gang, at Scania leverer nye busser til Grønland, og det er en ære at få lov til at være med til det, siger Key Account Manager Dan Schroeder fra Scania Danmark.



Ejeren af Polar Enterprise A/S i Sisimiut, Lars Kristian Madsen, foran en af de nye busser - En Scania Citywide LE



Nyt fra VBI Juli 2016

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

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

Salg Jylland / Fyn

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

Salg Sjælland

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

Udvalg af nye MB Sprintere Euro



Mercedes sprinter 313 cdi 3500 kg M1. lift 5 + G + F	fra kr. 315.000. -
Mercedes sprinter 316 cdi 3500 kg R2. lift 7 + G + F	fra kr. 385.000. -
Mercedes sprinter 313 cdi 4050 kg R3 lift 14 + G + F	fra kr. 395.000. -
Mercedes sprinter 516 cdi 5000 kg R3L lift 19 + G + F	fra kr. 485.000. -

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



VBI har netop leveret den
første ISUZU VISIGO
Der kommer løbende nye
hjem. I er velkommen til at
kontakte os ang. fremvisning af
de forskellige modeller

NOVO Ultra med op til 27 + F + G pladser Pris fra 675.000. - kr.

TURQUOISE med op til 31 + F + G pladser Pris fra 745.000. - kr.

VISIGO med op til 39 + F + G pladser Pris fra 1.055.000. - kr.



Udvalg af brugte turistbusser

Irisbus Evadys årg. 2013 km. 60.000 Voith auto gear pl.54+1 wc, klima, køl kr. 1.099.000. -

Bova Futura årg.2012 km. 195.000 pl 51+1 / 4 kørestole wc, klima kr.1.095.000. -

SETRA 431 årg. 2010 km. 650.000 pl 78+1+1 autogear. Wc, klima, køkken. Kr. 1.850.000. -

Scania Irizar årg. 2009 km. ca. 860.000 pl. 53 +1+1 autogear, wc, klima, kaffe. Kr. 445.000. -

Scania Irizar årg. 2009 km. ca. 790.000 pl. 53+1+1 autogear, wc, klima, kaffe kr. 445.000. -



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

Udvalg af brugte rutebusser

Volvo B12M årg. 2003 (på vej ind) ring for nærmere info

Volvo B12B årg. 2003 (på vej ind) ring for nærmere info

Volvo B7R årg. 2001 – 2003 (på vej ind) ring for nærmere info.

Volvo B7RLE årg. 2003 – 2004 (på vej ind) ring for nærmere info



www.busimport.dk



Nettbuss vælger Volvo i Vestsverige

Volvo Bussar er i gang med at levere omkring 80 nye busser til Nettbuss i Vestsverige. Busserne, som er af modellen Volvo 8900, sættes i trafik 19 juni samtidig med, at Västtrafiks nye aftaler om trafik tjenester træder i kraft. Volvo Bussar skal ud over at levere busserne også stå for serviceringen

Omkring halvdelen af de nye busser skal betjene Fyrbodalsområdet, en snes busser skal køre i Göteborg på linierne Röd Express og Lila Express, mens resten skal køre i Lerum. I leverancen indgår både laventre-busser til bytrafik og rutebusser med normalgulv. Busserne er specificeret, så de opfylder Nettbuss egne ønsker og Västtrafiks krav om eksempelvis passagermiljø og klimapåvirkning, som gælder fra 19. juni. Samtlige busser, der kommer til at køre på det bæredygtige brændstof, HVO, er eksempelvis udstyret med USB-udtag.

- Volvo Bussar har været lydhøre over for vore ønsker, når det gælder bussernes udformning. Men det allervigtigste er, at vi får en lovlig helhedsløsning, som giver os mulighed for at møde vore rejsendes behov for en tryk og velfungerende rejse i de kommende 10 år, siger Stefan Magnusson, der er administrerende direktør og koncernchef i Nettbuss Sverige.

For at sikre en høj tilgængelighed - uptime - vil både Nettbuss og Volvo's værksteder blive benyttet til service og vedligeholdelse.

- Volvo Truck Center i Göteborg og Alingsås sammen med Brandt Lastvagnar i Fyrbodol kompletterer vore egne værksteder på en god måde og giver os men meget god geografisk dækning, siger Stefan Magnusson.

Volvo 8900 findes i en række forskellige udførsler - med normalt gulv eller med laventré, med eller uden bogie og med fleksible dørkonfigurationer. Der kører i dag omkring 1.000 Volvo 8900 på de svenske veje.

Partnerskab mellem it-virksomheder skal give øget produktivitet og service

Hvordan kan den kollektive trafik blive ved med at leve op til øgede krav om effektivisering og begrænsning af udgifter samtidigt med, at serviceniveauet øges over for passagererne? Trapeze Group Europe har sat sig sammen med iværksættervirksomheden QAMPO, der leverer internationalt software til at træffe bedre beslutninger hos kunderne, i et nyt partnerskab for at løse opgaven.

Trapeze Group Europe har i over 15 år leveret it-løsninger til planlægning og drift i transportsektoren, mens den prisvindende danske virksomhed QAMPO har specialister i på it-sprog "avancerede optimeringsalgoritmer og prædiktiv analyse".

Ved at forene specialistkompetencerne i de to virksomheder kan transportsektoren forvente at komme til at se løsninger, der ikke bare automatiserer manuelle processer og udnytter de knappe ressourcer inden for mandskab og køretøjer bedre, men som også gør det muligt at reagere lynhurtigt i uforudsete situationer, lægge nye planer og endda forudse hidtil uforudsigelige hændelser, så det bliver muligt at reagere proaktivt og skabe en endnu mere stabil drift.

- Den kollektive trafik arbejder i et miljø, hvor der er meget lidt kontrol over uforudsete hændelser, siger Jesper Ulsted, der er administrerende direktør hos Trapeze Group Europe.

- Sporarbejde eller en flod, der går over sine bredder, har store konsekvenser for rigtig mange rejsende, og derfor er behovet for at kunne reagere hurtigt og lægge en ny plan ekstremt stort i den her branche, siger han og fremhæver, at optimeringsløsninger og intelligente beslutningsværktøjer er vejen frem, når transportudbyderne skal kunne reagere hurtigt og planlægge de bedste alternativer, men hidtil har det kun været eksperter, der har kunnet benytte sådanne løsninger.

- Med vores nye partnerskab med QAMPO kommer vi til at udvikle løsninger, der er enkle og brugervenlige, så langt flere medarbejdere i den kollektive trafik kan håndtere optimeringsprocesser. Jeg ser et kæmpestort potentiale i at forene Trapeze Group Europes erfaringer fra transportsektoren med QAMPOs banebrydende setup, fordi transportsektoren på den måde får det bedste fra to verdener, siger Jesper Ulsted videre.

- Takket være den enorme udvikling inden for computerteknologi og regnekraft, kan vi med vores innovative nyskabelse og dybe knowhow udnytte mulighederne for optimering langt bedre i dag end for bare tre år siden. Sammen med Trapeze vil vi skabe en beslutnings-GPS, der giver transportudbyderne indsigt i konkrete økonomiske og operationelle konsekvenser af de beslutninger, de tager, siger Ali Khatam, der er en af grundlæggerne i QAMPO.

- Lidt forenklet kan man sige, at vi ikke bare ønsker at skabe én optimal plan, men den absolut bedste plan i forhold til den tid og de ressourcer, transportudbyderne har til rådighed fra gang til gang. Vores rolle bliver at sikre, at kunderne kan træffe ekstremt korrekte beslutninger under hensyntagen til den konkrete situation og det ønskede udfald, med størst mulig sandsynlighed for succes, siger Ali Khatam videre.



Busrejse-sælger:

- Den menneskelige dimension er den vigtigste

Christina Bille har efter sin egen mening et drømmejob som salgsleder hos Gislev Rejser - én af det danske rejsemarkeds specialister i busrejser. Hun leder et team af fem salgsmedarbejdere, som har en bred vifte af opgaver at løse

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

Mange dage er der slet ikke nogen pauser mellem telefonopringningerne og betjening af kunder i skranken hos Gislev Rejser i Ringe. Det er Christina Billes opgave at sørge for, at alle kunder får en god oplevelse, når de ringer eller møder op. Hun er leder af et team på fem salgsmedarbejdere, som har mange opgaver, men kundebetjeningen står altid forrest. Med 25 år i rejsebranchen har Christina Bille en meget bred erfaring med at sælge rejser af alle slags. Hun kom til Gislev Rejser for halvandet år siden og har været en aktiv deltager i firmaets udvikling i det seneste år.

- Jeg har da solgt busrejser før, men her i Gislev Rejser fylder busrejserne rigtig meget, og det giver en noget andet vinkel på tingene end i Spies/My Travl, hvor jeg var i 17 år, fortæller Christina Bille til Magasinet Bus.

Busrejser

- Den helt overvejende kundegruppe er dem på 45 år og opefter, og Gislev Rejser har rigtig mange faste kunder og mange lokale kunder. Det er også derfor, det giver rigtig god mening at have personlig betjening ved skranken på kontoret her i Ringe.

Det særlige ved busrejser

- Busrejser handler i høj grad om tryghed og socialt samvær under rejsen. Hele rejsen er én samlet oplevelse på de rundrejser, vi tilbyder. Det adskiller sig meget fra mange flyrejser, hvor det typisk handler om hurtig og effektiv transport til et rejsemål, hvor oplevelserne så er at finde på destinationen, siger Christina Bille.

- Busrejsens oplevelser begynder, lige så snart gæsten træder ind i bussen.

Den moderne busrejse er et forfinet kvalitetsprodukt, hvor blandt andet komfortable sæder, god benplads, muligheden for at reservere bestemte sæder og placeringer i bussen, er meget afgørende for mange gæster.

Teknikken

Effektive og opdaterede digitale systemer er vigtige redskaber i et moderne rejsebureau. Bookingsystem, som rummer alle rejser i kataloget og alle detaljer i de enkelte bestillinger, er det helt centrale værktøj. Salgsteamet hos Gislev Rejser har ansvaret for oprettelse af rejser i bookingsystemet.

- Det er os, der lægger rejserne ind i bookingsystemet, og det er en tidskrævende opgave, hvor alle oplysninger skal dobbelttjekkes, forklarer Christina Bille og fortsætter:

- Vi får rejserne fra rejseproducenterne. Det er dem, der designer rejserne og laver alle aftaler med hoteller og seværdigheder, busruter og opsamlings steder udarbejdes sammen med vores kørselsleder og vognmænd. Når vi har tastet rejserne ind, er de klar til salg på nettet for de kunder, som ønsker at bestille der, men vi har også rigtig mange kunder som ønsker at blive betjent enten i telefonen eller på kontoret i Ringe. Vi er rigtig glade for dialogen med vores kunder, og det er vores opgave at lægge alle bestillinger korrekt ind med alle detaljer omkring gæsten og rejsen, og der kan også være opfølgning og afklaring af enkelte detaljer.

Den menneskelige dimension

Dette fører direkte videre til Christina Bille's hjertesag som salgsleder: Den menneskelige dimension.

- Vi skal have forstand på mennesketyper og på at afdække gæsternes reelle behov, forklarer hun.



- Det kræver, at salgsmedarbejderne virkelig kan lytte til kunden og kan forstå, hvad netop denne kunde har brug for. Det kræver på den anden side, at der er et godt og positivt arbejdsmiljø. Alle skal være glade for at komme på arbejde og lave lyst til at møde kunderne. En stresset arbejdssituation kan let medføre, at man mister den positive tilgang og ikke kan give kunden den rette betjening.

Christina Bille lægger derfor vægt på en god balance mellem kundebetjening og de nødvendige administrative opgaver. Hun forklarer:

- Hver salgsmedarbejder bliver på skift trukket et skridt tilbage til administrative opgaver. Og vi forsøger at fordele opgaverne, så de passer bedst muligt til de enkelte medarbejdere - hvad de er gode til og hvad de har lyst til.

Christina Bille har også et stort ord at skulle have sagt i forbindelse med rekrutteringen af nye salgsmedarbejdere.

- Vi har ansat to nye salgsmedarbejdere, som ikke har en baggrund i rejsebranchen, men som til gengæld har de helt rigtige personlige egenskaber til jobbet, forklarer hun.

Dagligdagens små justeringer

Det ugentlige salgsmøde er ét af flere vigtige omdrejningspunkter for Christina Bille's arbejde. Her gøres der status for salget af de enkelte rejser, og der tages beslutninger om blandt andet markedsføringsindsats og ekstra afgang.

- Det følger vi op på hver uge, og vi har et fast system for at justere kapaciteten og optimere rejseudbuddet. Vi har et tæt samarbejde med kollegerne i marketing, og ofte kan vi ved fælles hjælp lige få solgt de sidste pladser og fyldt bussen op, siger Christina Bille og tilføjer:

- En anden vigtig del af vores arbejde er kundeservice - at svare på spørgsmål eller foretage ændringer i detaljerne på en bestilling.

Sådan endte Christina hos Gislev Rejser

Christina Bille har i nogle år ønsket sig at komme til at arbejde for Gislev Rejser. Muligheden kom nogle år efter, at My Travels kontor i Odense lukkede, og hun skulle finde et nyt job. Samtidig var Gislev Rejser i gang med at samle alle aktiviteter i Ringe og at forny organisationen. Det lykkedes, og Christina Bille beskriver stadig jobbet som et drømmejob.

- Selv om vi nu er 40 medarbejdere i Gislev Rejser, er der stadig et helt særligt præg af nærhed og familiære følelser, som jeg er helt sikker på kommer fra virksomhedens oprindelse som lokalt busselskab, forklarer Christina Bille.

Hun er 45 år, opvokset i Næstved. Hun var som ganske ung elev på et rejsebureau, og hun har været i rejsebranchen lige siden. Hun har lært metiøren gennem en kombination af efteruddannelse og en stribe interessante job i forskellige dele af rejsebranchen. Hun har aldrig været bange for at tage nye udfordringer op, og det er én af forklaringerne på, at hun for 17 år siden flyttede til Fyn.

Setra Busser

Skræddersyet mangfoldighed

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

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



SETRA

The Sign of Excellence.

Regionale udvalg skal udpege seværdigheder til brune turistskilte

Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt (V) vil styrke ordningen med de brune turistskilte langs motorvejene. Han nedsætter nu fem regionale udvalg, der skal udvælge de lokale seværdigheder og turistattraktioner, som vil få lov til at sætte de såkaldte brune turistskilte op langs motorvejene

Udvalgene vil hver især dække regionerne Syddanmark, Midtjylland, Nordjylland, Sjælland og Hovedstaden. De vil bestå af fire medlemmer hver, herunder en formand, og vil blive bemyndiget til at foretage endelig indstilling til Vejdirektoratet af forslag til de seværdigheder, der skal have mulighed for at opsætte brune turistskilte langs de relevante motorvejsafkørsler.

Ministeren udvider ordningen med de brune turistskilte for at styrke den regionale turistindustri og gøre det lettere for de enkelte områder at gøre reklame for deres største seværdigheder.

- Vi har så mange smukke seværdigheder og spændende turistattraktioner rundt omkring i landet, at det ville være synd, hvis vi ikke benyttede alle muligheder for at gøre såvel indenlandske turister som vores udenlandske gæster opmærksom på dem, siger ministeren og fortsætter:

- Jeg har fået rigtig mange positive tilkendegivelser om de brune turistskilte, som der hidtil er blevet sat op i overensstemmelse med den ordning, jeg gennemførte i min første periode som transportminister. Og jeg er sikker på, at de nye turistskilte også vil blive mødt med glæde rundt omkring og have en gavnlig effekt på opmærksomheden omkring de udvalgte attraktioner og seværdigheder.

De fem regionale udvalg vil ikke på forhånd være bundet af faste kriterier for, hvilke seværdigheder der kan komme i betragtning til et brunt turistskilt. Udvalgene kan dog lade sig inspirere af i hvilket omfang, en seværdighed er:

- udpeget som UNESCO verdensarvsseværdighed
- udpeget som nationalpark
- udpeget som national seværdighed

VisitDenmark, Kulturstyrelsen og Naturstyrelsen, som varetog ordningen med udvælgelse af seværdigheder til den oprindelige forsøgsordning, kan inddrages af udvalgene efter behov. De udvalgte seværdigheder skal ligge inden for en radius af 15 kilometer fra den motorvejsafkørsel, hvor de ansøger om at få tildelt retten til placering af et brunt turistskilt.

Ordningen for de brune skilte finansieres ved egenbetaling. Omkostningerne er beregnet til mellem 120.000 - 140.000 kroner pr. seværdighed, hvilket vil dække et skilt i hver retning.





I den kommende tid vil transport- og bygningsministeren afholde fyraftensmøder i alle fem regioner for at drøfte den nye ordning med alle interesserede parter.

Møderne vil finde sted i følgende byer:

Region hovedstaden: Glostrup

Region Sjælland: Roskilde

Region Syddanmark: Haderslev

Region Midtjylland: Silkeborg

Region Nordjylland: Rebild

Fakta om brune skilte:

Hvad er et brunt skilt? Et brunt skilt er et skilt, som henviser til en kulturel eller historisk perle i et lokalområde - på samme måde som for eksempel de eksisterende skilte, der henviser til steder der er på UNESCOs verdensarvs liste

Hvad er kriterierne for at få et brunt skilt? For at få et brunt skilt, skal der være tale om et sted, som er af signifikant kulturel eller historisk betydning, og som befinder sig inden for en radius af 15 km fra den motorvejsafkørsel, hvortil der søges om at få et brunt skilt opstillet

Hvem vælger, hvad der kan få et skilt? Der nedsættes et udvalg for hver region. Udvalgene vil hver bestå af i alt 4 medlemmer herunder en formand. Formændene og udvalgsmedlemmerne udpeges af transport- og bygningsministeren. Udvalgene vil blive bemyndiget til at foretage endelig indstilling til Vejdirektoratet af forslag til de seværdigheder, der skal have mulighed for at opsætte brune turistskilte langs de relevante motorvejsafkørsler

Hvor bliver de brune skilte placeret? De brune skilte bliver placeret ved motorvejsafkørslerne. Der kan højst være ét brunt skilt i hver kørselsretning pr. motorvejsafkørsel

Hvor mange brune skilte kommer der? Antallet af brune skilte er ikke fastlagt på forhånd. Det vurderes i forhold til antallet og kvaliteten af ansøgningerne, men begrænses af antallet af motorvejsafkørsler, da der højst kan være ét skilt i hver færdselsretning pr. motorvejsafkørsel

Hvordan finansieres de brune skilte? Ordningen for de brune skilte finansieres ved egenbetaling

Handicapchauffør eller specialkørselschauffør - kært barn har mange navne

Som sagt er jeg chauffør på en minibuss, som før i tiden "bare" blev kaldt en handicapbus. Men nu er/har et handicap i dag rigtig mange sider med diagnoser med navne, jeg ikke kan gennemskue, hvad er. Diagnoser som bliver stillet til snart alle og enhver. Så den mere korrekte betegnelse må nu være chauffør for specialkørsel

Af Thomas Egeskov Fobian, chauffør for specialkørsel

I udbud hedder kørslen specialkørsel, men søges en chauffør, hedder denne en handicap-chauffør. Helt ærligt: "Handicapchauffør for specialkørsel", det lyder ikke rigtigt vel. Man kan blive i tvivl om, hvem der er kunde, og hvem der kører bussen i den tekst.



Vi siger heller ikke mere: "Vi kører med handicap-pede". Vi siger: "Kørsel med børn og voksne med specielle behov". Kørsel med bevægelseshæmmede er heller ikke et ord, vi bruger så meget mere. For bevægelseshæmmede fylder i min hverdag kun lige halvdelen af kørslen.

Nuvel, i daglig tale blandt kollegaer siger vi, at vi kører minibuss.

Kørsel med folk med specielle behov dækker fuldt ud min daglige kørsel. Det veksler lige fra lille Alberte, der kan sno sine forældre, som kun børn kan, til gamle fru Jensen, hvis knogler er så skøre,

at man er tvivl om, skelettet holder til turen, hvorfor et hvert hul og kloakdæksel i vejen bliver undgået med små nyk i rattet - i bedste Kevin Magnussen stil.

Fra drenge, som har et sprog så grimt, at et gammeldags stykke sæbe næppe ville hjælpe, til hr. Hansen, som bare vil sidde foran og nyde, at han for en gangs skyld kører over landet fremfor motorvejen.

Fra Kirstine, som får flere forskellige slags anfald, som man ikke må kalde kramper, til Melanie som vil høre MGP 2016 for 117 gang - i denne uge.

Fra førersædet

Dagen byder på mange udfordringer som chauffør for specialkørsel. Her er kørslen kun en lille del af den samlede indsats. Empati for det enkelte menneske skal chaufføren besidde og beherske. Man skal simpelthen kunne variere fra det ene øjeblik til det andet afhængig af, hvilken type kunde, der kommer i bussen. Og din morgensurhed kan du dæleme godt gemme af vejen. Kunden mærker straks, hvis chaufføren er sur, og det går bare ikke, hvis lille Alberte har en dårlig morgen, og turen nu bliver forsinket. Du er simpelthen nødt til at have mere tålmodighed end ellers sådan en dag.

Måske man i ansættelsen skulle lægge mere vægt på psyken!

Så kan man undre sig over, hvorfor der ikke er en længere og mere dybdegående uddannelse inden for dette fag. De tre obligatoriske BAB-kurser giver ikke det store indblik i faget, ej heller gør chaufføruddannelsen med afsluttende svendeprøve.

Man lærer først, hvad det vil sige at være chauffør for specialkørsel, når man sidder i det. Hos os kommer nye folk med på indøvning, og vigtigst af alt, de bliver grundigt sat ind i tingene. Det første, kunden mærker, er, hvis chaufføren er urutineret eller nevøs.

Som censor i en årrække på EUC Slagelse har jeg set, at det er turistchaufføren, der bliver fremhævet mest. I min verden ville det være helt på sin plads med meget mere fokus på specialkørsel. Taxa/lille erhvervskort tager vist seks uger, og kørsel med limousine kræver også bevis, så helt klart en mere grundig uddannelse til specialkørsel også.

Når jeg bliver spurgt om, hvad jeg arbejder med, er svaret, at jeg kører bus hos Egons i Slagelse. Hvortil stort set alle spørger, "nå så kommer du tit sydpå og sådan!". Og ja, det hænder da, at jeg kommer helt til Næstved...

Samtalen kommer ikke meget længere, hvis jeg fortæller, jeg kører specialkørsel. Hvilket gør mig lidt ked af det, for jeg kan virkelig godt lide mit job, og kan fortælle meget om, hvor livgivende det er at køre lige netop med de mennesker, jeg kører med.

"Hvorfor er kørsel med børn/voksne med specielt behov ikke mere anerkendt?"

Men tro mig, dagene kan være lange og møg kedelige som alle andre job. Og vel er det da meget tit de samme ture, jeg kører. Men to dage er bare ikke helt ens i mit fag. Kørsel med folk med specielle behov har det med pludselig at gøre eller sige ting, som kræver min fulde opmærksomhed, eller bare almindelig forståelse, empati, og jeg nyder at kunne hjælpe den enkelte, så dagen for denne bliver så god som mulig.

Det er lige præcis derfor, jeg har været her i 22 år - i min minibus som chauffør for specialkørsel.

Thomas Egeskov Fobian, specialkørselschauffør

Magasinet Bus kan hermed præsentere vores klummeskriver på området specialkørsel under overskriften "Fra førersædet".

Thomas Egeskov Fobian har 22 års erfaring som chauffør hos Egons Turist og Minibusser. Han kører til daglig en minibus, men er også at finde bag rattet i en turistbus, når kontoret ikke kan følge med.

Magasinet Bus har spurgt Thomas Egeskov Fobian, om han vil skrive lidt om hverdagen set fra chaufførsædet i sin minibus - ca. hver tredje måned. Det har han sagt ja til. Han har som sin første "opgave" valgt at beskrive, hvordan det er at beherske det fornemme job som handicaphauffør, eller som det kaldes nu om dage: Chauffør for specialkørsel.

Skræddersyet uddannelse giver gevinst for både virksomheder og ledige

Et samarbejde mellem private busselskaber og de syv jobcentre i Trekantområdet har betydet kvalificeret arbejdskraft til selskaberne og fast arbejde til 18 ud af 19 ledige. Dermed kan man med rette kalde samarbejdet en succes, som får mulighed til at gentage succesen efter sommerferien

Samarbejdet startede, da Tide Bus og U-Move henvendte sig på deres lokale Jobcenter med et ønske om at rekruttere et større antal chauffører. Det har udviklet sig til et velfungerende samarbejde mellem virksomhederne og de syv kommuner i Syd- og Sønderjylland, der huser jobcentrene i Fredericia, Vejen, Haderslev, Middelfart, Billund, Kolding og Vejle kommuner. De syv jobcentre indgår det formelle samarbejde "Job7.dk", hvor de i fællesskab kan tilbyde virksomheder arbejdskraft og målrettet uddannelse.

Busselskabernes henvendelse resulterede i, at de sammen med jobcentrene fik oprettet et skræddersyet uddannelsesforløb, som passede lige præcis til deres behov for arbejdskraft. Ledige fra fem af de syv kommuner deltog efterfølgende i forløbet, som både foregik ude i virksomhederne og på et uddannelsessted. Og det har været en god oplevelse for de to busselskaber, som har hjemme i henholdsvis Kolding og Vejle.

Fakta om Job7.dk

Job7.dk blev tidligere kaldt for 7-kommunesamarbejdet. Det er et formaliseret samarbejde mellem jobcentrene i Fredericia, Vejen, Haderslev, Middelfart, Billund, Kolding og Vejle kommuner. De samarbejder om opkvalificering af ledige på tværs af kommunegrænser, og har oprettet en fælles rekrutteringsservice.

Tidligere har de syv kommuner blandt andet opnået gode resultater med et fælles uddannelsesforløb for CNC-operatører.



Leo Roskvist er en af de ledige, der har fået fast job efter forløbet.

- Vi er fuldt ud tilfredse med busprojektet i samarbejde med Jobcenter Vejle og AMU Syd. Der har været god ro og tryghed i oplæringen med bl.a. praktikforløb, som gør, at vi har fået nogle gode chauffører ud af det, siger driftscontroller Søren S. Petersen fra U-move. Han betegner forløbet som "ikke så ringe endda" - hvilket med jysk underdrivelse og et glimt i øjet betyder, at det er ganske tilfredsstillende.

Samarbejdet fungerer efter hensigten

Af de 19 ledige som startede på uddannelsen har 18 i dag fast arbejde. Det viser, at samarbejdet mellem virksomheder, ledige og kommuner fungerer efter hensigten, mener Christoffer Melson, som er formand for Vejle Kommunes arbejdsmarkedsudvalg.

- Det er rigtig godt at se, at vores tværkommunale initiativ virker, og at det helt konkret medfører arbejdskraft til virksomheder og job til ledige, siger Christoffer Melson.

Han peger samtidig på, at det er afgørende for denne type af uddannelsesforløb, at virksomhederne også selv er indstillet på, at være en aktiv medspiller i processen.

- Det er helt centralt, at virksomhederne selv vil engagere sig i opgaven med at uddanne de ledige, og der har vi kun

rosende ord til overs for de to busselskaber, siger han, og opfordrer interesserede virksomheder til at kontakte deres lokale jobcenter i en af de syv kommuner.

Et nyt hold med ledige fra alle syv kommuner starter uddannelsesforløbet i begyndelsen af september. Når de er færdige efter et par måneder, starter endnu et hold. Selskaberne har indgået en aftale med jobcentrene om at uddanne et nyt hold chauffører hvert halve år. Aftalen løber indtil videre til 2018.

Rejsegarantifonden får ny formand

Erhvervs- og vækstminister Troels Lund Poulsen (V) har udpeget Kjeld Zacho Jørgensen som formand for Rejsegarantifondens bestyrelse. Kjeld Zacho Jørgensen er administrerende direktør i Bil-lund Lufthavn og har mange års ledelseserfaring fra både private og offentlige stillinger

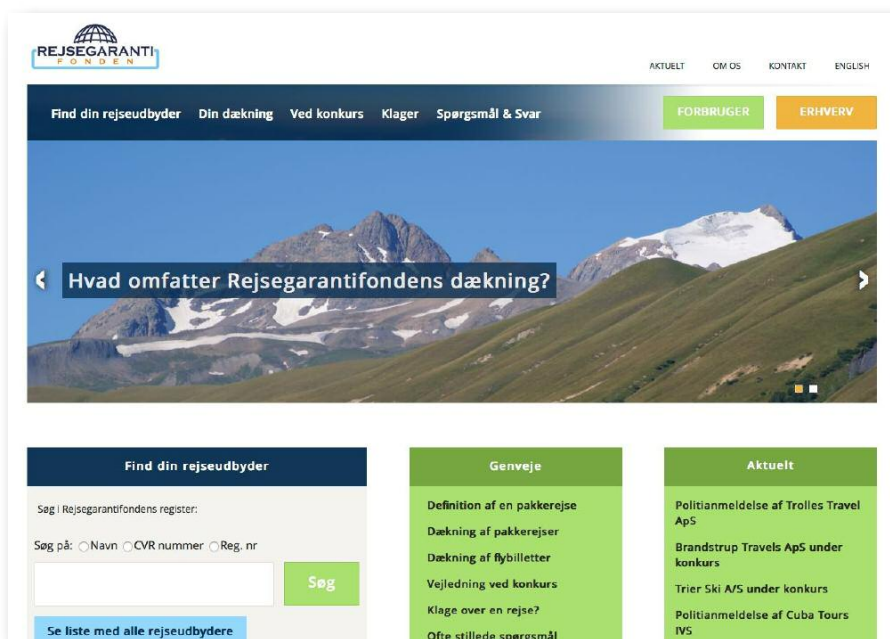
- Jeg er glad for, at Kjeld Zacho Jørgensen har takket ja til at overtage posten som bestyrelsesformand for Rejsegarantifonden efter Susanne Larsen, der har ydet en stor indsats som formand siden 2009. Rejsegarantifonden giver vigtig bistand til danske forbrugere, hvis deres rejseudbyder går konkurs, og den opgave føler jeg mig overbevist om, at Kjeld Zacho Jørgensen med sine mange års erfaring er i stand til at løfte, siger erhvervs- og vækstministeren.

Den nye bestyrelsesformand i Rejsegarantifonden, Kjeld Zacho Jørgensen, sætter pris på tilliden, og glæder sig til at stå i spidsen for Rejsegarantifondens arbejde.

- Ud over at yde bistand til de danske forbrugere, har vi i Rejsegarantifonden en vigtig og spændende opgave foran os, hvor vi blandt andet skal implementere det nye pakkerejsedirektiv fra EU i dansk lov, siger den nye formand.

Rejsegarantifonden er en selvejende institution, der skal yde rejsekunder bistand ved en rejseudbyders konkurs. Fondens vedtægter og bestyrelsens forretningsorden er fastsat af fondens bestyrelse og er godkendt af erhvervs- og vækstministeren.

Rejsegarantifonden blev oprettet ved lov i 1979.



Den midlertidig grænsekontrol fortsætter frem til midt i november

Sammen med Sverige, Tyskland, Østrig og Frankrig lagde Danmark i begyndelsen af maj pres på EU-Kommissionen for at kunne opretholde grænsekontrollen i yderligere seks måneder. EU-Kommissionen og EU's ministerråd har imødekommet ønsket, så Danmark, Sverige, Tyskland, Østrig og Norge kan opretholde den midlertidige grænsekontrol. For Danmarks vedkommende frem til 12. november

- I den nuværende situation, hvor der stadig ikke er fundet en holdbar løsning for at sikre Europas ydre grænser, er jeg glad for, at vi nu har mulighed for at opretholde grænsekontrollen frem til i hvert fald 12. november. Vi er nødt til at passe på vores egne grænser, indtil der er fundet fælles løsninger i EU-regi, siger udlændinge-, integrations- og boligminister Inger Støjberg (V).

- V-Regeringen indførte med virkning 4. januar klokken 12.00 grænsekontrol ved grænserne til Tyskland - med kontrol ved landegrænserne og i havne med færgeforbindelser til Tyskland. Siden er grænsekontrollen blevet forlænget seks gange - senest til 2. juni
- Kontrollen har fokus på grænsen mellem Danmark og Tyskland. Rådet har 12. maj 2016 i medfør af Schengen-grænsekodeksens artikel 29 vedtaget en henstilling rettet til Østrig, Tyskland, Danmark, Sverige og Norge om at opretholde den midlertidige grænsekontrol i seks måneder fra henstillingens vedtagelse. For så vidt angår Danmark har Rådet henstillet, at grænsekontrollen gennemføres ved den dansk-tyske grænse
- Udlændinge-, integrations- og boligminister Inger Støjberg sendte 2. maj sammen med sine kolleger fra Sverige, Tyskland, Østrig og Frankrig et brev til EU-Kommissionen med en opfordring om at anmode EU's ministerråd om at træffe beslutning om, at grænsekontrollen opretholdes i seks måneder
- 12. maj vedtog EU's ministerråd, at Danmark, Sverige, Tyskland, Østrig og Norge kan opretholde grænsekontrollen i seks måneder

EU-politikere ser på rammevilkår for små transportvirksomheder

Transportudvalget i EU-Parlamentet sætter fokus på vilkårene for de små transportvirksomheder. Udvalget har taget initiativ til en rapport, som skal fremtidssikre små virksomheders rammevilkår.

Ordføreren bag arbejdet begrundede arbejdet med, at de mindre transportvirksomheder er en afgørende og vigtig del af det europæiske transportmarked, da de er en betydelig kilde til arbejdspladser.

I sin indledende tale begrundede den franske ordfører, Dominique Riquet, rapportens relevans med, at der i fremtiden blandt andet vil blive stillet større miljøkrav til transportsektoren - ligesom deleøkonomien vil åbne nye muligheder for små virksomheder.

Transportpolitik

- Arbejdet er set med ITD's øjne vigtigt at følge, da man ser på, hvordan EU kan skabe incitamenter til at styrke udviklingen af mindre transportvirksomheder i Europa i konkurrencen med de store spillere i markedet, siger Karen Roiy, der er europapolitisk chef i ITD.

Ifølge Karen Roiy kan stigende krav og ufleksibel lovgivning blive en hindring for de muligheder, fremtiden byder for små virksomheder - ikke mindst mulighederne i deleøkonomien.

Ifølge TRAN-udvalget er små virksomheder ofte mere følsomme end store, da de ikke har samme økonomiske formåen. Samtlige grupper i udvalget er positive over for arbejdet om at se på de rammevilkår, som presser de små virksomheder. Rapporten kan ses som et første udkast, og arbejdet går nu i gang med at finde frem til et kompromis, som alle kan blive enige om.

Trafiksikkerhed

Politi: Bestil en færdselskontrol - Det virker

Sydsjællands og Lolland-Falsters Politi fik for nylig en bestilling på en hastighedskontrol på Sneserevej i Tappernøje. Det var ikke i forvejen et af de steder, som politiet har identificeret som særligt udsat for høje hastigheder. Men efter en måling onsdag bliver strækningen med stor sikkerhed ført på listen over de faste målesteder. Politiet kunne måle hastighedsoverskridelse på over 100 procent

På Sneserevej i Tappernøje er den højest tilladte hastighed 50 km/t. Men af de 364, politiet målte onsdag formiddag, kørte 147 for hurtigt. Den hurtigste var oppe på 106 km/t, hvilket betyder, at han står til en ubetinget frakendelse af sit kørekort. Derudover blev der uddelt 19 klip og en betinget frakendelse af førerretten.

Sydsjællands og Lolland-Falsters Politi fremhæver, at onsdagens kontrol er et godt eksempel på, hvordan politi og borgere kan hjælpe hinanden.

Politiet blev på bedste vis gjort opmærksom på en strækning, hvor trafikanterne tilsyneladende har meget svært ved at overholdt fartgrænsen.

- Så endnu en gang kan vi se, at "bestil en færdselskontrol" er en god og effektiv ordning, der sætter fokus på de områder, hvor også borgerne mener, at det giver mening at måle. Tak for alle jeres bestillinger, lyder det fra Sydsjællands og Lolland-Falsters Politi .





Oprydning efter uheld kommer på dagsordenen

Rigspolitiet, Dansk Industri og Vejdirektoratet vil drøfte rydning af motorveje. Det sker som opfølgning på Dansk Industris forslag om at rydningen af havarerede køretøjer på motorvejene eventuelt bør foregår ved hjælp af bulldozere

- Vi er meget bevidste om vores ansvar for at rydde motorvejene hurtigst muligt efter et færdselsuheld. Men der kan være hensyn, som forlænger oprydningen - nogle gange mere end andre. For eksempel hvis vi skal have teknikere og efterforskere ud på stedet af hensyn til undersøgelse om strafforfølgelse, eller hvis der er gods af farlig karakter i de involverede køretøjer, siger vicepolitiinspektør Ole Kristensen fra Rigspolitiet.

Forslaget fra Dansk Industri kommer som en reaktion på, at vognmænd og lastbilchauffører opgiver at køre på motorvejene på grund af bilkøerne og i stedet trækker ud på de mindre veje.

- Vi er åbne over for en dialog med Dansk Industri og Vejdirektoratet, hvor vi i fællesskab kan få klarlagt de udfordringer der måtte være, og hvordan de fremadrettet kan løses, siger vicepolitiinspektør Ole Kristensen.

Mødet finder sted på Vejdirektoratets initiativ.

Uddannelsescenter har "kridtet" spejlbanen op

En ny spejlbane på Dekra AMU Center i Brøndby skal bidrage til kampen mod højresvingsulykker. På spejlbanen kan chauffører tjekke, om de har fået indstillet de mange spejle på deres biler korrekt

Spejlbanen består af en række striber og afmærkninger, som er trukket op på skolens 'kravlegård' - der er et stort areal, hvor uddannelsescenterets chaufførelever kan øve sig. Eleven skal så placere deres køretøj på et bestemt sted i denne bane - og herefter kontrollere, at han eller hun kan kigge i spejlene og se samtlige afmærkninger i asfalten. Kan man ikke se det hele, skal man i gang med at rette på spejlene.

- Loven i dag siger, at man skal have hele fire spejle i højre side af førerkabinen. Men chaufføren er stadig 'blind', hvis ikke spejlene er rigtigt indstillet, påpeger skolens drifts- og uddannelseschef Jens Faurschou.

- Som Danmarks største private udbyder af AMU transportuddannelser vil vi gerne være vores ansvar bevidst og gøre alt, hvad vi kan, for at lære eleverne hvordan man sikrer det bedst mulige udsyn.

Den rigtige indstilling

Spejlbanen blev indviet i maj og minder meget om de mobile spejlbaner, der bruges under politirazziaer på landevejene. Her ruller politiet en afmærket presenning ud omkring bilen og kontrollerer, om disse afmærkninger kan ses i bilens spejle.

Korrekt indstillede spejle er et af fire punkter, som eleverne skal lære i forbindelse med forebyggelse af højresvingsulykker. De øvrige tre handler om at rydde vinduerne for ting og dekorationer, at orientere sig grundigt forud for svinget, og at fokusere helt og holdent på at foretage svinget.

- Som sådan handler det ikke om elevens evne til at betjene lastbilen, men mere om at være bekendt med og bevidst om farerne og have den rigtige mentale indstilling til kørslen, siger Jens Faurschou.



Den nye spejlbane er malet op og klar til brug i Brøndby.



EU-Kommissær uddelte trafiksikkerhedspriser

EU's transportkommissær Violeta Bulc uddelte fornylig priserne for udmærkelse inden for trafiksikkerhed for 2016. Det skete ved en ceremoni i Bruxelles, hvor eksempelvis Børneulykkesfonden og Codan Forsikring var blandt prismodtagerne

- Jeg er dybt imponeret over det engagement og den kreativitet, som dette års vindere har udvist. Denne slags græsrodsinitiativer er af afgørende betydning, hvis vi skal nå vores strategiske mål om at halvere antallet af trafikdræbte inden 2020. Jeg opfordrer alle, uanset hvilket niveau I arbejder på, til at fortsætte jeres fantastiske arbejde og viderebringe jeres erfaring, så jeres gode idéer kan genbruges andre steder, sagde Violeta Bulc.

Priserne er en anerkendelse af vindernes engagement i trafiksikkerhed, som i høj grad er med til at redde liv på Europas veje.

Priserne i kategorien "skoleudfordringen" gik til:

- Colegio Público Miguel de Cervantes i Gijón (Spanien)
- Lockerbie Academy (Storbritannien)

Priserne i kategorien "bedste praksis" gik til:

- Børneulykkesfonden og Codan Forsikring (Danmark),
- Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (Polen)
- ACA Automobil Club (Albanien)

Priserne er en del af det europæiske charter om trafiksikkerhed, som EU-Kommissionen lancerede i 2004. I dag er der over 3.000 underskrivere, hvor de fleste har konkrete handlingsplaner for at øge trafiksikkerheden. Charteret er dermed det europæiske civilsamfunds største platform for trafiksikkerhed.

EU-Kommissionens årlige statistikker over trafiksikkerheden har for nylig bekræftet, at Europas veje stadig er de sikreste i verden, selvom nedgangen i antallet af trafikdræbte er stagneret. Sidste år mistede 26.000 mennesker livet på de europæiske veje, hvilket er 5.500 færre end i 2010. Der skete dog ingen forbedring på EU-niveau i forhold til 2014.

Om Børneulykkesfonden og Codan Forsikring:

- Børneulykkesfonden og forsikringsselskabet Codan har udviklet en trafiksikkerhedskampagne, hvor man for femte år i træk uddelte 100.000 reflekser i hele landet
- Årets Refleksdag er en årlig tradition i Danmark. Den sidste torsdag før vinter dedikeres til trafiksikkerhed: Der uddeles reflekser og refleksveste i hele Danmark, både børn og voksne med forskellige slags reflekser deltager i Refleksløbet, og der uddannes "refleksbetjente" i børnehaverne. Der reklameres for kampagnen i biografer, tog, aviser, osv.
- Kampagnen blev i 2015 udvidet, så den sætter større fokus på unge. For at gøre reflekser "seje" har man fået en designer og rapper til at designe en kollektion af refleksstøj. Samtidig er kendskabet til kampagnen steget fra 10 procent i 2014 til 35 procent i 2015
- Årets Refleksdag hyldes for sin effektivitet og innovative tilgang til beskyttelse af sårbare trafikanter såsom cyklister og fodgængere. Kampagnens stærkt mobiliserende karakter, dens popularitet blandt de unge og den brede dækning, som den har fået af medierne, bidrager alt sammen til kampagnens succes med at ændre trafikanternes adfærd og gøre dem klar over, at risikoen for at komme ud for en ulykke sænkes med 85 procent ved at bære refleks

DR-trafikcenter flytter ind på Kalvebod Brygge

Radioen er en af de mest brugte informationskanaler, når trafikanter i store og små biler vil følge med i, hvordan situationen er på vejene - og så meldinger om trafikale problemer på den rute, der kører ad. Derfor styrker Vejdirektoratet og DR nu samarbejdet om trafikmeldinger

Det sker ved, at DR's Trafikcenter København flytter ind hos Vejdirektoratets Trafikcenter på Kalvebod Brygge i København.

- Vejdirektoratet arbejder hele tiden for at få trafikanterne nemt og sikkert frem. Og vi ved, at radio er den mest effektive kanal til at give bilisterne information om den aktuelle trafiksituation, mens de sidder bag rattet. Derfor har vi valgt at styrke vores samarbejde med en radiostation ved fysisk at dele arbejdsplads, siger Charlotte Vithen, der er områdechef i Vejdirektoratet.

Vejdirektoratet annoncerede i april, at man ville udleje et lokale til en radiostation, og efter en offentlig udbudsproces har Vejdirektoratet indgået en kontrakt med DR.

- Vi ønskede at etablere et tættere samarbejde med en radiostation, som kunne hjælpe os med at få den vigtige information om trafikken ud til bilisterne i alle dele af landet. Og vi vurderede, at DR kunne løfte denne opgave, siger Charlotte Vithen.

- DR P4 sender døgnet rundt trafikmeldinger ud til hele Danmark. Og når DR's trafikværter for København og Sjælland til efteråret rykker ind i det nye trafiktårn, kommer det til at betyde endnu bedre trafikservice. I Trafiktårnet kommer vi til at sidde sammen med fagfolk fra både Vejdirektoratet og Københavns Kommune, der har den nyeste teknologi til overvågning og styring af vejnettet, og ved at være fysisk tilstede på samme arbejdsplads, kan vi lynhurtigt dele konkret information og hjælpe hinanden med at blive bedre til gavn for brugerne, siger Peder Meisner, der er ansvarlig for DR's trafikradio.



Det første af 26 letbanetog er kommet til Aarhus. Klik på billedet og følg det på vejen fra den dansk/tyske grænse til Aarhus.

Det første af 26 letbanetog er kommet til Aarhus

Torsdag morgen 23. juni ankom Danmarks første letbanetog på en lang særtransport til Aarhus Letbanes nye værksted i banegraven i Aarhus. Togproducenten Stadler har forud for leverancen prøvekørt toget, der frem mod foråret 2017 vil blive testet grundigt på de lokale skinner

Aarhusianernes første tur med letbanen bliver med et af i alt 26 fabriksnye tog, der inden leveringen og første tur med passagerer har været i gennem grundige test på skinner. Letbanetog 001, der kom til Aarhus, har allerede kørt adskillige ture på producenten Stadlers testanlæg i Velten lidt uden for Berlin. Fra sensommeren vil toget i første omgang blive skubbet rundt på skinnerne, indtil kørestrømmen er etableret, så det kan testes med el.

Lever op til de høje ambitioner

Stadler er også langt med produktionen af de øvrige 25 tog, som vil blive leveret løbende frem mod sommeren 2017. En af dem, der allerede har været med om bord i Danmarks første letbanetog, er Claus Rehfeld Moshøj, direktør i Aarhus Letbane I/S.

- Første tur var selvfølgelig en stor oplevelse. Der er tale om letbanetog af en meget høj kvalitet, som fuldt ud lever op til vores høje ambitioner for både funktion og design. Vi er meget tilfredse med det arbejde, Stadler udfører, og vi glæder os til at præsentere letbanen for østjyderne i 2017, siger han.

Produceret ud fra velkendt opskrift

De i alt 26 letbanetog til Aarhus Letbane er fordelt på to typer - 14 sporvogne af typen Variobahn og 12 spurvognstog af typen Tango

Letbaner

Sporvognen Variobahn, som Stadler producerer i Berlin, er 32 meter lang, har en topfart på 80 km/t og vil primært køre i Aarhus og på strækningen Aarhus-Odder. Togsættet har seks dobbeltdøre og to enkeltdøre, så et større antal passagerer hurtigt kan komme ind og ud.

Stadler producerer sporvognstoget Tango i den schweiziske by Altenrhein. Togsættet, som er 39 meter langt og kan køre op til 100 km/t, skal især betjene den længere strækning Aarhus-Grenaa.

Begge typer er produceret ud fra en velkendt opskrift. Variobahn kører i forvejen i byer som Bergen og Croydon, mens Tango blandt andet betjener borgerne i Lyon og Stuttgart.

- Det er vigtigt for os, at vi køber velafprøvede letbane-tog af en producent, som kun bruger materialer af høj kvalitet. Det gør indkøbsprisen lidt højere, men vi forventer, at de samlede levetidsomkostninger bliver lavere, siger Claus Rehfeld Moshøj.

I alt koster de 26 tog 773 millioner kroner.



TUR har fået nyt uddannelsesområde: Letbaner

I forbindelse med etableringen af letbaner i flere store byer i Danmark, er der nedsat et særligt Brancheudvalg for letbaneuddannelse i TUR. Brancheudvalget arbejder i øjeblikket med sammensætning af en Fælles Kompetencebeskrivelse til området og et antal nye uddannelser til letbaneførere og styringspersonale

Den første letbane i Danmark etableres i Aarhus. Efter planen åbner den i foråret næste år.

TUR's Brancheudvalg for letbaneuddannelse har følgende medlemmer

- Niels Henning Holm Jørgensen, DI - formand
- Kim Lykkegaard, DI
- Michael Kjær Pedersen, DE
- Henrik Horup, DJ - næstformand
- Preben S. Pedersen, DJ
- Kim Poder, 3F

Folketingsflertal vedtog anlægslov for Hovedstadens Letbane

En af de ting, som Folketinget fik på plads inden sommerferien, var at stemme om anlægsloven om Hovedstadens Letbane. Alle partier i Folketinget stemte for anlægsloven

Dermed rundede Hovedstadens Letbane en vigtig milepæl på vejen mod åbningen af den 28 kilometer lange letbane, der strækker sig fra Lundtofte i nord og Ishøj i syd.

Et letbanetog kører på el og har plads til 200-230 passagerer, hvilket svarer til passagererne i cirka fire bybusser.

Letbanen forventes at få 13-14 millioner passagerer om året - mere end eksempelvis Kystbanen har i dag.

Hovedstadens Letbane forventes at stå færdig i 2023-2024.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Flertal i Folketinget har vedtaget et nyt dagpengesystem

Ændringerne i dagpengesystemet, som V-Regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Radikale Venstre er blevet enige om og har vedtaget i Folketinget, vil ifølge politikerne skabe ro på dagpengeområdet og sikre et større incitament til at tage alle typer af job. Fremover vil dagpengesystemet - det er det system, man betaler til via sin A-kasse - bestå af en toårig dagpengeperiode med mulighed for fleksibel forlængelse af dagpengeperioden med op til et år

Det nye dagpengesystem bygger i vidt omfang på anbefalinger fra Dagpengekommisionen og dermed fra arbejdsmarkedets parter.

- Det glæder mig, at vi efter fem år med uro på dagpengeområdet har fået vedtaget et nyt dagpengesystem, der giver lønmodtagerne den tryghed og sikkerhed, som er hele formålet med dagpengesystemet. Det nye dagpengesystem bygger på Dagpengekommisionens anbefalinger og hviler dermed på et solidt grundlag af anbefalinger fra både fagbevægelsen, arbejdsgiverorganisationer, forskere og et bredt flertal på Christiansborg, siger beskæftigelsesminister Jørn Neergaard Larsen (V).

Den uro, som V-ministeren nævner går tilbage til foråret 2011, hvor den daværende VK-Regering med opbakning fra blandt andre Danske Folkeparti, De Radikale, beskar dagpengeperioden til to år.

Baggrunden for at indføre en fleksible genoptjening af dagpengeperioden er at tilskynde ledige til at arbejde undervejs i dagpengeperioden - også i job af kortere varighed. Forlængelsen af dagpengeperioden sker i forholdet 1:2. En måneds arbejde giver to ekstra måneder med dagpenge. Forlængelsen kan højst være på et år, og dermed kan den samlede dagpengeperiode blive op til tre år.

- Dagpengemodtagere får fremover mulighed for at arbejde sig til en længere dagpengeperiode, og det er et grundlæggende sundt princip. Hver en times arbejde tæller med i en forlængelse af dagpengeperioden. I dag skal man have haft et helt års beskæftigelse - ellers ophører dagpengeretten. Det er ikke hensigtsmæssigt med et enten-eller system, der ikke tilskynder ledige til fx at tage småjobs og få en tilknytning til arbejdsmarkedet. Det nye dagpengesystem skaber derimod mobilitet og dynamik, siger Jørn Neergaard Larsen, der har en fortid som direktør i Dansk Arbejdsgiverforening.

I det nye dagpengesystem ændres reglerne også for, hvordan dagpengesatsen beregnes. I dag får man typisk beregnet satsen på baggrund af de seneste tre måneders arbejde. Det har den ulempe, at hvis man tager tre måneders arbejde til en lavere løn, end man tidligere modtog, så får man beregnet en lavere dagpengesats.

Fremover bliver dagpengesatsen beregnet på baggrund af de 12 måneder med højest indkomst inden for de seneste to år. Det giver ledige et større incitament til at tage et korterevarende job til en lavere løn undervejs i dagpengeperioden.

De nye regler træder for hovedpartens vedkommende i kraft 2. januar 2017. Ændringerne af G-dage samt den fulde ændring af reglerne om supplerende dagpenge træder dog først fuldt ud i kraft efter et folketingsvalg på grund af gældende forligsbindinger.

Færgerederi har medvind

En stærk dansk krone og en smuk norsk natur virker tilsammen som en stærk magnet på danske turister, der foretrækker at holde ferie i Norge. Det mærker det norske rederi, Color Line, der sender rekordmange passagerer med sine to hurtigfærger fra Hirtshals til henholdsvis Larvik og Kristiansand

Kursen på danske og norske kroner har i en årrække ligget meget tæt på hinanden. Men forholdet mellem de to valutaer ændrede sig på grund af den lave oliepris markant i 2015 med det resultat, at man for hver 80 danske kroner fik 100 norske kroner. Dermed blev det over kort tid 20 procent billigere for danskerne at købe ind i Norge - og sådan er det stadig.

- Takket være den stærke danske krone i forhold til den norske krone har danskerne fået øjnene op for, at Norge ikke er et dyrt ferieland, men faktisk et billigt rejsemål for en ferie i fantastisk natur - hvad enten det er på ski eller med vandrerstøvler, siger Henrik Renneberg, der er administrerende direktør for Color Line Danmark.

Henrik Renneberg har med base i Hirtshals det øverste ansvar for Color Lines samlede europæiske passagertrafik til Norge, herunder også salg og marketing. Dermed har han ansvaret for betjeningen af op mod 2 millioner europæiske passagerer og en omsætning på over 1 milliard kroner.

Sidste år oplevede Color Line Danmark en vækst i antal danske passagerer på seks procent i forhold til året før. Af konkurrencemæssige årsager oplyser rederiet ikke de konkrete passagertal. Passagerfremgangen betyder, at omsætningen er vokset i 2015 fra 825 millioner kroner i 2014. De præcise tal for omsætning og indtjening vil fremgå af regnskabet for det danske selskab, som forventes offentliggjort i løbet af få uger.

Flere udenlandske gæster på færgerne

Med hensyn til udviklingen i 2016 i forhold til året før er Henrik Renneberg, hvad han selv kalder svagt optimistisk. Antallet af danske passagerer ser ud til at stabilisere sig. Til gengæld viser bookingerne til sommerperioden, at flere og flere udenlandske gæster vælger at sejle med Color Line fra Hirtshals til Norge.

- Vi ser en stigende trafik af gæster på vore færger fra en række europæiske lande som eksempelvis Tyskland, Holland, Belgien, England og Polen, der nyder godt af, at også euroen er en stærk valuta i forhold til norske kroner. Samtidig giver det den sidegevinst for dansk turisme, at mange af dem vælger at overnatte i Jylland på vej til Norge, siger Henrik Renneberg.



Color Line er Norges største passagerrederi og en af de førende færgeoperatører i Europa, som under norsk flag hvert år fragter rundt regnet 4 millioner mennesker med rederiets seks skibe på fire internationale ruter fra Norge til Danmark, Sverige og Tyskland. Color Line er et datterselskab af Color Group ASA, der på koncernbasis omsætter for ca. 4,5 milliarder norske kroner og beskæftiger over 2.600 medarbejdere.

På ruten Kiel-Oslo sejler Color Line med to krydstogtskibe, mens ruterne mellem henholdsvis Hirtshals-Larvik og Hirtshals-Kristiansand besejles med to Super Speedfærger.

Mols-Linien har fået kontrakten om færgetrafikken til og fra Bornholm

Transport- og Bygningsministeriet og Mols-Linien har tirsdag underskrevet kontrakten om færgebetjeningen af de bornholmske ruter Rønne-Køge og Rønne-Ystad. Dermed skal Mols-Linien fra 1. september 2018 til 31. august 2028 besejle ruterne til og fra Bornholm

Med Mols-Linien som færgerederi bliver billetterne billigere, og de rejsende får nogle af verdens hurtigste katamaranfærger.

- Vi vil bruge tiden frem mod 2018 til at skabe grundlaget for et godt og tæt samarbejde med politikere, borgere, foreninger, organisationer samt kommercielle aktører på Bornholm. Det er alfa og omega for at sikre en færgedrift, der tilgodeser både bornholmerne, ferie- og fritidsrejsende samt det lokale erhvervsliv. Vi har allerede oplevet en fantastisk imødekommenhed fra bornholmske aktører både på det politiske og det erhvervsmæssige plan, og vi glæder os meget over, at der er godt gang i en positiv dialog, siger Søren Jespersen, der er administrerende direktør i Mols-Linien.



Som et led i færgedriften har Mols-Linien planer om at understøtte Bornholm som lokalsamfund ved at skabe en effektiv transportløsning.

- Vi har store ambitioner om at styrke Bornholms erhvervsliv - og ikke mindst Bornholm som feriedestination, hvor vi vil tænke helt nyt, siger Søren Jespersen.

Den fremtidige billetstruktur vil gøre det billigere at komme til og fra Born-

holm, og øen vil stå i et mere attraktivt lys for turister. Ifølge analyser foretaget af Center for Regional- og Turismeforskning og DTU Transport kan lavere færgepriser betyde op til 160 procent flere fritidsrejsende, en øget turismeomsætning på tre milliarder kroner og op mod 2.000 nye job i forhold til i dag - set over den 10-årige kontraktperiode.

På ruten Rønne-Køge indsætter Mols-Linien en nybygget, specialdesignet færge, og på ruten Rønne-Ystad indsættes hurtigfærger af samme type, som rederiet anvender på Kattegat.

Australsk værft skal bygge ny hurtigfærge til dansk rederi

For at sikre kapaciteten på Kattegat fremadrettet har rederiet Mols-Linien, der i dag sejler mellem Jylland og Sjælland - og fra 2018 også skal betjene Bornholm - underskrevet en nybygningskontrakt med det australske værft Austal Ships Pty. Ltd. Mols-Linien har allerede én færge under bygning på værftet Incat Tasmania Pty. Ltd., der har hovedsæde i Hobart på Tasmanien ved Australien. Det er hurtigfærgeren KatExpress 3, der skal leveres i begyndelsen af næste år

Den nye superfærge får navnet KatExpress 4 og skal bygges på Austals Henderson værft i Australien. Skibet, der får samme størrelse og standard som Mols-Liniens 3 andre kæmpefærger, KatExpress 1, KatExpress 2 og KatExpress 3, designs til at kunne medtage over 1.000 passagerer, 425 personbilsenheder i form af personbiler, busser, lastbiler, campingvogne og motorcykler.

- Austal er et af verdens største værfter på hurtigfærgeområdet, og vi glæder os til samarbejdet om nybygningen, som bliver designet og optimeret til vores brug. Austal har stor erfaring med at bygge hurtigfærger og leverer også til blandt andet det amerikanske forsvar, siger Mols-Liniens administrerende direktør, Søren Jespersen.



KatExpress 4 bliver den fjerde hurtigfærge, som Mols-Linien indsætter over en periode på seks år. Rederiet har i tilæg sikret sig en option på endnu en nybygget hurtigfærge af samme størrelse hos Austal.

Mols-Linien har siden indsættelsen af den første superfærge øget antallet af personbilsenheder med 73 procent i perioden fra 2011 til 2015, idet rederiet i 2011 overførte 719.703 personbilsenheder, mens Mols-Linien overførte 1.241.569 personbilsenheder i 2015. Passagerantallet er i tilsvarende periode steget med 41 procent.

Den ny hurtigfærge leveres fra værftet ved årsskiftet 2018/2109. Omkring et år efter leveringen af KatExpress 3.

Finsk værft skal bygge nyt ro/pax-skib til Mols-Linien

Når Mols-Linien overtager færgetrafikken til og fra Bornholm, sejler rederiet endnu en gang ind på området for ro/pax-skibe, som rederiet ellers skilte sig af med for et par år siden, da der ikke var økonomi i at sejle med den type skibe mellem Jylland og Sjælland. Denne gang er det Østersøen, der skal lægge vand til et ro/pax-skib fra Mols-Linien - endda et helt nyt et af slagsen, som det finske rederi Rauma Marine Constructions Oy skal bygge og have færdigt til at kunne blive indsat 1. september 2018

Den nybyggede 158 meter lange ro/pax-færge bliver specielt designet og optimeret til sejladsen på Østersøen på ruten mellem Rønne og Køge. Den ny færge får en kapacitet på 1.500 lastemeter med to vogndæk, ligesom færgen vil kunne tage op til 400 passagerer samt tilbyde et komplet serviceudbud om bord. Udover lastbiler og sættevogne kommer færgen til at kunne medtage personbiler, campingvogne, varevogne og busser.

- Byen Rauma har ry for at være en af de betydeligste skibsbygningsbyer i verden. Samtidig er den finske skibsbygningsindustri højt respekteret globalt. Skibsværfterne i Rauma har bygget mere end 40 færger de seneste årtier, og vi har stor tillid til, at Rauma Marine Constructions Oy og dets leverandører via deres ekspertise vil fortsætte den årelange tradition for godt skibsbyggeri, siger Mols-Liniens administrerende direktør Søren Jespersen.

Ifølge det finske værft har ordren fra Mols-Linien en værdi på cirka 68 millioner euro - cirka 505 millioner kroner.

Det finske værft oplyser, at ordren fra Mols-linien påvirker beskæftigelsen positivt med 1.000 mandår.

Forberedelsen af skibet er indledt i Rauma, og den ny RoPax-færge ventes leveret fra værftet i juni 2018.



Mols-Linien har underskrevet en nybygningskontrakten med det finske værft Rauma Marine Constructions Oy om en fragt- og passagerfærge, der skal indsættes på ruten mellem Rønne-Køge 1. september 2018

Task-force til Uber-kontrol manglede politisk flertal

Socialdemokratiet ville ikke lægge stemmer til et forslag om at oprette en task force med politi og Skat, der skal forhindre piratkørsel, Uber-metoder og social dumping. Dansk Taxiråd og 3F er ry-stede over Socialdemokratiets kovending

Der var ifølge Fagbladet 3F dyb skuffelse og hård kritik af Socialdemokratiet fra taxivognmændene og 3F, da et forslag fra Enhedslisten, SF og Dansk Folkeparti om at nedsætte en Uber-task force ikke kunne samle flertal i Folketinget. 73 stemte imod og 35 stemte for forslaget.

En kovending siden marts

Socialdemokratiets ordfører Rasmus Prehn sagde før afstemningen i salen blandt andet, at Socialdemokratiet ønsker at ændre taxilovgivningen og på den måde sikre, at der betales skat og ikke køres piratkørsel. Taxa-lovgivningen forhandles lige nu.

Partiet fremsatte ellers i marts et lignende forslag om en "Task Force", der kan kontrollere ulovlig piratkørsel, manglende skattebetaling og andre ulovligheder via samarbejde mellem Trafikstyrelsen, Skat og Rigspolitiet.

Taxiråd: Det koster arbejdspladser i taxibranchen

Direktør i Dansk Taxi Råd Trine Wollenberg understreger, at hele branchen er forfærdelig skuffet.

- Chauffører og vognmænd har ikke politikernes opbakning i denne sag. Jeg synes, at politikerne har svigtet os. Vi undrer os meget over, at Socialdemokratiet har lavet en kovending og ikke stemte for. Det er enormt ærgerligt og uforståeligt, og det kan chaufføren på gaden ikke bruge til noget som helst, siger hun til Fagbladet 3F.

Trine Wollenberg påpeger, at én af konsekvenserne af den skrottede Uber-task force er, at flere taxichauffører vil miste jobbet, og flere vognmænd må dreje nøglen.

3F forstår ikke Socialdemokratiet

Formand for 3F's Transportgruppe Jan Villadsen var dybt rystet efter afstemningen i Folketinget.

- Jeg kan ikke genkende Socialdemokraterne og partiets normale holdning til social dumping i sagen om Ubers piratkørsel. Det tror jeg faktisk heller ikke, der er ret mange socialdemokrater, der kan. Hverken blandt partiets vælgere eller blandt politikerne uden for partiets ledelse, siger han til Fagbladet 3F.



Taxichauffører til Christiansborgs politikere:

Tag jer sammen, politikere

Taxachaufførernes Landsklub under 3F holdt mandag repræsentantskabsmøde hos Chaufførernes Fagforening. På mødet vedtog taxichaufførernes repræsentanter en udtalelse direkte henvendt til politikerne på Christiansborg - særligt Enhedslisten, SF, Socialdemokratiet og Dansk Folkeparti

Udtalelsen lyder:

Taxachaufførernes Landsklub under 3F har nu været vidne til et skuespil fra Christiansborg politikkerne. Et flertal bestående af Enhedslisten, SF, Socialdemokratiet og Dansk Folkeparti er enige om Uber er noget skidt.

Alligevel kan disse Partier ikke finde fælles fodslav og få stoppet piraterne fra Uber.

Kære politikere, imens i driller hinanden så går vi taxachauffører fallit, vores jobs bliver endnu dårligere lønnet og vores arbejdsgivere må lukke ned over en kam.

Ta' jer nu sammen og find den fælles takt, vores branche behøver jer, samfundet behøver vores branche, ja vi er altså afhængige af hinanden. Så lad ikke pirater ødelægge vores branche, lad dem ikke ødelægge vores samfund.

Vi, Taxachaufførernes Landsklub under 3F, vil holde jer op på det, vi vil holde øje med hele udviklingen...

Hvis altså vi overlever...

Således vedtaget på Taxachaufførernes Landsklub under 3F' repræsentantskabsmøde hos Chaufførernes Fagforening 6. juni 2016



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!

Taxi-organisation har fået et nyt bestyrelsesmedlem

11 kandidater kæmpende om pladserne i bestyrelsen, da Dansk Taxi Råd onsdag holdt ekstraordinær generalforsamling. Valget til bestyrelsen skete efter nyre retningslinier, hvor geografiske afgrænsninger for kandidaterne var blevet ophævet

Afstemningerne om, hvem der skulle sidde i Dansk Taxi Råds bestyrelse, resulterede i, at der kom en ny repræsentant i bestyrelsen. De øvrige valgte var i forvejen medlemmer af bestyrelsesmedlemmer.

Det nyvalgte bestyrelsesmedlem er 48-årige Hendrik Larsen fra 4x48 Taxinord.

De øvrige bestyrelsesmedlemmer er:

- John Lindbom, Dantaxi
- Tadzudin Kasami, Taxi Fyn
- Richard Motzfeldt, Aarhus Taxi og repræsentant for Vest
- Benny Jensen, Dantaxi Bornholm
- Ole Palsberg, Dantaxi Roskilde-Lejre og repræsentant for Øst
- Gert Mark, Dantaxi Aalborg

Som suppleant for Øst-repræsentanten blev Ole Gaarde Kristensen valgt, og som suppleant for Vest-repræsentanten blev Inger Therkildsen (Kalø Taxi) valgt. Torben Kirketerp blev valgt som almen suppleant.

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



Femern A/S underskrev tunnelkontrakter for knap 30 milliarder kroner

Mandag 30. maj underskrev Femern A/S anlægskontrakter med de internationale entreprenørkon-sortier, som skal stå for opførelsen af den 18 km lange Femern-tunnel mellem Rødbyhavn og Puttgarden - når og hvis den tyske godkendelse en gang falder på plads

- Vi er tilfredse med, at der efter flere års forberedelser og udbudsproces nu er skrevet under på de store anlægskon-trakter med de vindende entreprenører. Vi kan herefter sætte fuld fokus på arbejdet med den tyske tilladelse, som er en betingelse for, at vi kan gå i gang med byggeriet, siger administrerende direktør i Femern A/S, Claus F. Baunkjær

Nogle af de entreprenørkonsortier, som ikke fik tildelt kontrakter, har klaget over udbudsprocessen til Klagenævnet for Udbud, hvor sagerne aktuelt behandles.

De fire kontrakter, der blev underskrevet mandag, har en samlet værdi på knap 30 milliarder kroner.



Magasinet Bus

Torsdag 26. maj til 23. juni 2016 - nummer 5 - 4. årgang

Danish Coach Award - Årets Innovatør 2016

Prisvinderen har en håndfuld ledestjerner

Læs mere side 36-41

Passagerpulsens slog til og priser

Læs mere side 2-5

Natmand i busbranchen:

En bus er vasket om et kvarter

Læs mere side 33-35

Selv kørende bus

Hvad skal che

Læs mere

Kør sig ud af Sverige

gi skal løsne op for trafikken

Læs mere side 16

Nyt set fra førersædet:

Afsætning og pålæsning af passagerer fra cykelstierne

Læs mere side 16

Trafiktiltag kan skabe falsk tryghed

Læs mere side 52

Papklippe kort går på pension

Læs mere side 12

Midttrafiks bedste chauffør er "Sort humor"

Læs mere side 7

Gik du glip af Magasinet Bus nummer 5 - 2016?
Så hent det her!