

Magasinet Bus

Onsdag 30. april 2014 - nummer 4 - 2. årgang

Det er et ønskejob at være buschauffør

Læs mere side 12 - 15

MAN leverer gasbusser til Sverige og Danmark

Læs mere side 20 - 21

Passagerer, chauffører og beboere er tilfredse med hybridbus

Læs mere side 18 - 19

Danish Coach Award-vinder:

**Klingenberg Rejser
er specialister
i busrejser**

Læs side 32-33

Letbane i Frankrig

**Byen bliver helt forandret
Trafikken blev lagt om
Driftselskab har en kontrakt på 30 år**

Læs side 26 - 31

Hvor godtfolk er, kommer godtfolk til

En kundetilfredshedsundersøgelse fra Fyn viser stigende tilfredshed med FynBus. Også med FynBus' chauffører.

To buschauffører fra Midtjylland fortæller i dette nummer af Magasinet Bus om deres arbejde, der blandt andet går ud på at levere en god service.

Både kundetilfredshedsundersøgelsen og de to chaufførers udtalelser peger i samme retning - at chaufførerne har en afgørende indflydelse på, hvordan passagererne opfatter bustransport.

Chaufførerne er også i centrum hos busoperatører i Hovedstaden og andre steder.

Og det gælder ikke blot chaufførernes direkte service over for passagererne. det gælder også den måde, de kører bussen på.

Det gør rejsen behagelig for passagerer - og den økonomiske rejse for busoperatørerne bliver også bedre.

Endnu en gang et eksempel på, at tingene hænger sammen.

Men kan busoperatører blive ved med at finde chauffører, der kan leve op til forretningerne?

Det er nok en af de væsentligste udfordringer i de kommende år, hvor gennemsnitsalderen blandt chauffører er stigende.

Hvad kan man gøre for at tiltrække nye chauffører?

Bedre løn? Lønnen spiller ind, men gør det ikke alene

Bedre arbejdsmiljø? ja, men det gør det ikke alene

Større respekt fra andre over for jobbet som chauffør? ja, men det gør det ikke alene

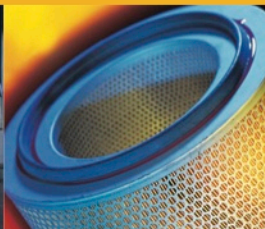
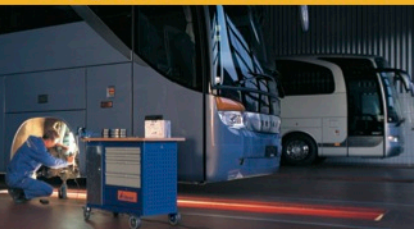
Listen kan sikkert gøres længere, men de tre punkter sammen er ganske afgørende - særligt det sidste. For det kunne betyde, at chaufførerne blev eller bliver mere stolte af at have en af de helt centrale funktioner i den kollektive transport, der er så vigtig for at alle vi andre kan komme frem og tilbage på en effektiv måde..

God læselyst

*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*



Servicekampagne

Reservedelskampagne

Information

Træningskampagne

Værkstedstilbud

Kontroleftersyn af klimaanlæg



Samlet tilbudspris:
2.530,00 kr.*
Merpris ved
påfyldning af
kølemiddel R134 kr.
330,00 pr. kg
+ miljø
kr. 215,00 pr. kg

*Priserne er NETTO ex. moms.

Vi kontrollerer:

Pollenfilter ✓ Ventilationsmotorer ✓ Vandfilter ✓ Vandventiler ✓
Varmeføler ✓ Høj- og Lavtryksføler ✓ Kølemiddelslanger ✓ Kølevæske ✓

Vi udskifter:

Klimafilter ✓

Eftersynet laves iht. gældende lovgivning.

Ekstra arbejde udover ovenstående afregnes efter nærmere aftale!

BusWorld Home Køge, EvoBus Danmark A/S, Centervej 3, 4600 Køge, Tlf. 56 37 0000
BusPort i Nr. Snede, EvoBus Danmark A/S, Mågevej 9, 8766 Nr. Snede, Tlf. 76 27 0300

Passagererne får en stærk stemme

En ny uafhængig stemme, Passagerpulsen, skal fremover tale passagerernes sag og skaffe ny faktabaseret viden om kollektiv trafik og passagererne. Trafikselskaber, jernbaneoperatører og pendlertalsmænd bakker op om tankerne bag Passagerpulsen

Af Mikael Hansen, journalist for transportnyhederne.dk

Aflysninger, forsinkelser og proppede tog, Metro og busser. Mange danskere har på et tidspunkt haft frustrerende oplevelser i den kollektive transport. Men nu får brugerne af den kollektive trafik en hjælpende hånd. Det skriver Transportministeriet i en pressemeddelelse.

Passagerpulsen skal varetage passagerernes interesse og samtidig gøre det nemmere for trafikselskaber og politikere at komme i dialog med og få viden om passagererne.

Forprojekt i Forbrugerrådet Tænk

Formand for Forbrugerrådet Tænk, der har udarbejdet forprojektet, Anja Philip, kalder Passagerpulsen for en historisk god nyhed for de omkring en million passagerer, der dagligt bruger den kollektive trafik.

-Jeg håber, at vi med Passagerpulsen kommer til at forbedre oplevelsen og forholdene for passagererne i den kollektive trafik. Der findes i dag aktive passagerer rundt omkring i landet, der gør et fantastisk stykke arbejde i deres fritid.



Kollektiv trafik

Ved at forene kræfterne i Passagerpulsen, kan vi med én stærk, samlet stemme bedre gå i dialog med trafikselskaber, myndigheder og politikere og forhåbentlig skabe reelle forbedringer for passagerer over hele landet, siger Anja Philip.

Heunicke: Styrket dialog med Passagerpulsen

Transportministeriet har finansieret Forbrugerrådet Tænks forprojekt om Passagerpulsen. Transportminister Magnus Heunicke mener nemlig, det er vigtigt, at den kollektive trafik tager udgangspunkt i passagerernes behov og oplevelser.

- Nu opruster vi pendlernes stemme i den kollektive trafik. Busser, tog og metro er jo til for passagererne, og deres rejse foregår altså fra dør til dør uanset, hvilket selskab eller operatør man benytter. Hidtil har det udelukkende været op til de enkelte selskaber at stå for, om der skulle være dialog med de rejsende med skiftende resultater, men nu får vi en fælles, uafhængig stemme, der taler passagerernes sag. Det fortjener alle de danskere, der bruger den kollektive trafik, og derfor er der tale om et skridt fremad for den kollektive trafik, som jeg gerne vil rose trafikselskaberne for at bakke konstruktivt op om, siger Magnus Heunicke.



Tværgående kundeundersøgelser

I dag har de forskellige trafikselskaber hver deres undersøgelser på området. Men Passagerpulsen skal gennemføre nationale undersøgelser om passagerens forhold og oplevelser, der går på tværs af selskaber og som også kan bruges til internationale sammenligninger samt give ny viden, der kan gavne selskaberne.

Transportministeriet vil anvende de nationale passagertilfredshedsundersøgelser i forbindelse med DSB's og Arrivas kontrakter, og Metroselskabet har også meldt ud, at man vil tilslutte sig Passagerpulsen så hurtigt som muligt.

- I Bus og Tog samarbejdet synes vi, at det er en rigtig god ide at lave fælles nationale kundetilfredshedsundersøgelser. Så kan man sammenligne på tværs af trafikselskaber, operatører og landegrænser og via denne benchmarking tilføje ny viden og læring i forhold til de undersøgelser, som vi hver især laver i dag. Derudover vil undersøgelserne give ny viden om kundens samlede rejse, hvor bus, tog og metro kombineres og hvor skiftene mellem transportformerne i dag ikke belyses, udtaler Jens Otto Størup, formand for Bus & Tog samarbejdet.

Og han fortsætter:

- Medlemmerne af Bus & Tog samarbejdet, der består af DSB, Arriva, Metroen, Trafikstyrelsen og de fem regionale trafikselskaber, vil nu hver især gå i dialog med deres politiske ejere omkring det forslag, som Forbrugerrådet Tænk har offentliggjort omkring Passagerpulsen.

Pendlertalsmand er begejstret

Michael Randropp fra Pendlerklubben Kystbanen hilser Passagerpulsen velkommen.

-Vi har i flere år ønsket et fælles talerør som Passagerpulsen, da den vil kunne være med til at styrke den kollektive trafik til glæde og gavn for alle, siger Michael Randropp

Måske penge fra staten

Transportminister Magnus Heunicke er parat til at se på, om han kan finde penge til de dele af Passagerpulsen, som ikke forudsættes finansieret af selskaberne. Passagerpulsens sekretariat kommer til at ligge i Forbrugerrådet Tænk.

Letbaneråd var samlet og blev enig om den politiske retning

Region Midtjylland, Midttrafik og de otte kommuner, der danner letbanerådet i Østjylland med udgangspunkt i den kommende letbane i Aarhus, er blevet enige om en ny revideret aftale om at arbejde for udbygning af letbanen i området

Aarhusområdet betegnes som en mindre storbyregion, hvor de voksende udfordringer for mobiliteten giver kødannelser på vejene og længere rejsetider. Dermed er forbedringer af den kollektive trafik et centralt instrument til at opretholde en god mobilitet og vækst i området.

Det har politikere fra Region Midtjylland, Midttrafik og de otte kommuner bekræftet over for hinanden, da det nye letbaneråd med regionsformand Bent Hansen (S) i spidsen mødtes for første gang for at diskutere arbejdet med udbygning af letbanen i Aarhusområdet.

- Letbanerådets opgave bliver at sikre, at vi hurtigt kan komme videre med de næste etaper af letbanen, i første omgang til Hinnerup, Brabrand og Hasselager og på sigt til Randers og Hadsten. Rådet skal også arbejde for at fremme statslige investeringer i blandt andet S-togslignende drift til Skanderborg og en ny regionalbane mellem Aarhus og Silkeborg, som vil binde hele regionen bedre sammen og understøtte den stærke vækst i Øst- og Midtjylland, siger Bent Hansen.

Letbanerådet:

- Bent Hansen (A) (formand), regionsrådsformand, Region Midtjylland
- Claus Omann Jensen (V), borgmester, Randers Kommune
- Frank Borch-Olsen (C), 1. viceborgmester, Silkeborg Kommune
- Jan Petersen (A), borgmester, Norddjurs Kommune
- Jørgen Gaarde (A), borgmester, Skanderborg Kommune
- Kirstine Bille (F), 1. viceborgmester, Syddjurs Kommune
- Kristian Würtz (A), rådmand for Teknik og Miljø, Aarhus Kommune
- Mads Nikolajsen (F), bestyrelsesmedlem, Midttrafik
- Nils Borring (A), borgmester, Favrskov Kommune
- Uffe Jensen (V), borgmester, Odder Kommune

Letbanerådet skal fremme Letbanesamarbejdets udspil

Centralt i arbejdet for Letbanerådet og Letbanesamarbejdet i Østjylland mellem otte kommuner Region Midt og trafikselskabet Midttrafik står Samspil 2025, som er Letbanesamarbejdets oplæg til en udbygning af et effektivt kollektivt transportsystem

Udspillet skal understøtte byudviklingen og sikrer en sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Aarhus-området og i det østjyske bybånd.

I planen integreres de statslige planer for baneudbygning, planerne for nye etaper af letbanen i Aarhus, busbetjeningen og Parker&Rejs-anlæg i et sammenhængende net, der sikrer en god mobilitet i Aarhus-området, der omfatter Aarhus, Favrskov, Norddjurs, Odder, Randers, Silkeborg, Skanderborg og Syddjurs Kommuner.

Letbanesamarbejdet i Østjylland er et samarbejde mellem Region Midtjylland, Midttrafik og de østjyske kommuner, Norddjurs, Syddjurs, Randers, Favrskov, Silkeborg, Skanderborg, Odder og Aarhus

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

To busselskaber kører sammen mod fremtiden

City-Trafik og Nettbuss fusionerer i et nyt fransk-norsk joint venture-selskab og ønsker at skabe det, de to parter betegner som en ny stærk spiller på det danske marked

Det nye joint venture-selskab bliver dannet af franske Keolis med City-Trafik og norske Nettbuss med Nettbuss. Det nye selskab vil samlet have over 1.500 medarbejdere og 450 busser på vejene i Danmark.

Det nye selskab vil få det fælles navn Keolis, og opnå en markedsandel på 13 procent. Det rækker til en placering som det næststørste busselskab i Danmark.

Selskabets aktiviteter er koncentreret i hovedstadsområdet, øvrige Sjælland samt Midt- og Nordjylland og vil have en klar ambition om at vokse. Keolis i Danmark vil få Michael Brandt-Nielsen, der i dag er administrerende direktør i City-Trafik, som administrerende direktør. Peter Lanng Nielsen, der i dag er administrerende direktør i Nettbuss A/S, bliver viceadministrerende direktør.

Fusionen forventes gennemført 1. juli, hvorefter arbejdet med at sammenlægge de to virksomheder formelt indledes.

- Med sammenlægningen skaber vi, hvad vi mener, er Danmarks stærkeste busselskab. Et selskab der fokuserer på høj kundetilfredshed - både blandt de der sidder i vores busser, og hos trafikselskaberne i Danmark, siger Michael Brandt-Nielsen.

- Vi bringer stærke kompetencer sammen og skaber et nyt selskab, der vil blive en afgørende spiller inden for kollektiv trafik i Danmark, og vil stå meget stærkt i konkurrencen fremover, siger Peter Lanng Nielsen.

Fakta om City-Trafik og Nettbuss

City-Trafik A/S blev dannet i 1990, og har været en del af Keolis siden 2007. Selskabet omsætter for 500 millioner kroner og har i dag over 800 medarbejdere i Danmark. Moderselskabet Keolis SA, der er et af verdens førende selskaber inden for kollektiv transport, har aktiviteter i 15 lande og 54.400 medarbejdere.



Kollektiv trafik



Nettbuss A/S har været på det danske marked siden 2006, og omsætter for 340 millioner kroner i Danmark. Nettbuss A/S har i dag over 600 medarbejdere i Danmark. Selskabet er ejet af Nettbuss AS, der er et af nordens største selskaber inden for kollektiv transport og beskæftiger 7.600 medarbejdere i Danmark, Sverige og Norge.

I det nye joint venture-selskab vil Keolis have 75 procent af ejerskabet, mens Nettbuss vil få 25 procent.

City-Trafik kom ud af 2013 med et resultat på 6.653.000 kroner efter skat og med en egenkapital på 149.530.000 kroner. Balancen var 402.236.000 kroner.

Nettbuss A/S, der har dansk hovedsæde på Stamholmen i Hvidovre, kom ud af 2013 med et resultat på 324.000 kroner efter skat og med en egenkapital på 40.805.000 kroner. Balancen var på 384.628.000 kroner.

Tallene for de to selskabers egenkapital og balance viser, at City-Trafik er det økonomisk bedst funderede selskab af de to.

Nordjyske busser har flere passagerer

Nordjyllands Trafikselskab (NT) har transporteret 200.000 flere passagerer i 2013, end tilfældet var i 2012. Det er en fremgang på omkring én procent. Det økonomiske resultat for året endte med et resultat på 19 millioner kroner

Trafikselskabet NT har en målsætning om, antallet af passagerer skal vokse med 2 procent i gennemsnit om året i perioden 2011 til 2014. Hvis man sammenholder væksten i passagertallet for 2013 med de forrige år, viser regnestykket, at NT når sin målsætning om en vækst på to procent.

- Da vi lavede strategien i 2011, var vi enige om, at målsætningen om en årlig passagervækst på to procent var meget ambitiøs. Vi har igangsat mange aktiviteter, der skal understøtte denne vækst, blandt andet satsningen på et regionalt x-bus net. Trods de uregelmæssigheder, som den kollektive trafik som helhed oplevede på togsiden i 2012 og 2013, synes jeg, at det er meget godt gået, at vi formår at skabe en passagervækst, der svarer til vores ambitiøse mål, siger Thomas Kastrup-Larsen, der er formand for NT.

Årsrapporten for 2013 viser et samlet overskud på 18,1 millioner kroner for bus og tog og 0,9 millioner kroner for flextrafikken. De positive resultater skyldes først og fremmest en gunstig udvikling på omkostningssiden.

- For NT er det ikke noget mål i sig selv at skabe store overskud, men i disse tider med stramme offentlige budgetter er det naturligvis tilfredsstillende, at hovedparten af NT's ejere - de nordjyske kommuner og Region Nordjylland - faktisk vil opleve en tilbagebetaling fra NT, siger Thomas Kastrup-Larsen.

Politiet kontrollerede buspassagerer i Rødby

Ved en kontrol af en Eurolines-bus, der ankom fra Tyskland til Rødby Færge mandag eftermiddag fandt politiets udlændingekontrolafdeling tre rejsende, der ikke havde gyldig legitimation

Det var en 15-årig dreng og en 29-årig mand fra Afghanistan, som viste et forfalske pas fra Mauritius, og en 34-årig mand fra Eritrea. De blev alle tre anholdt, sigtet for ulovligt ophold og taget med til politistationen i Maribo, hvor de søgte asyl.

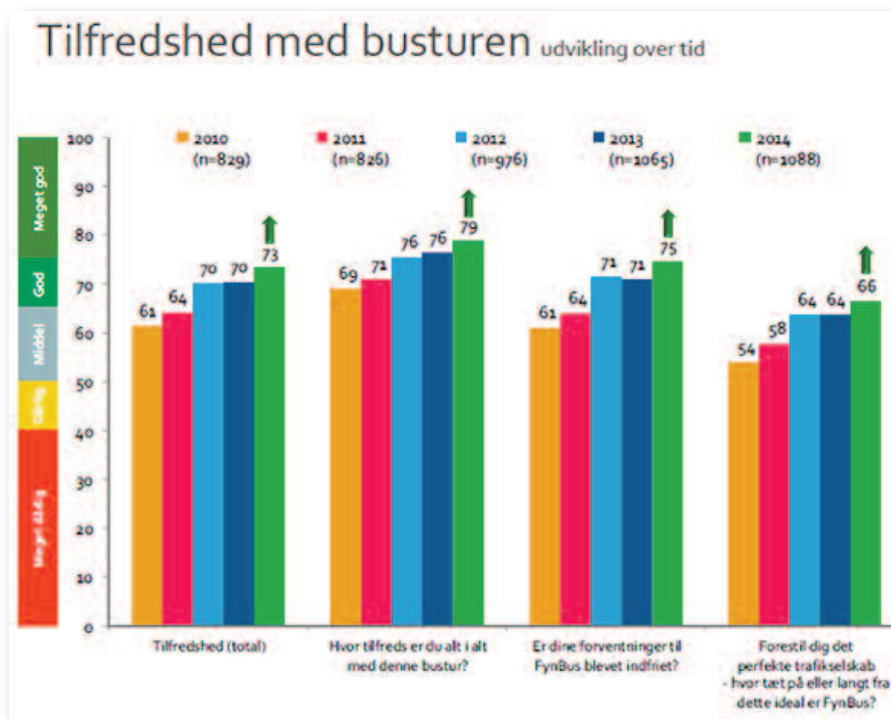
Middelfart og Horsens er kommet med på Rødbillet

Busselskabet Rødbillet har tilføjet Middelfart og Horsens til selskabets rutenet, som er blevet udvidet kraftigt siden starten, så det i dag er muligt at køre med Rødbillet til og fra det meste af Danmark

Med stoppestedet i Middelfart og i Horsens kan middelfarterne fremover stige på og af bussen på Strib Rasteplads på Jyllandsvej i Middelfart, mens passagerer til og fra Horsens kan tage Rødbillet på byens rutebilstation. Fra stoppestederne er der forbindelse til eksempelvis Aarhus og København.

Undersøgelse viser stor tilfredshed med FynBus

Kundetilfredsheden er i top blandt FynBus' passagerer. Det viser den årlige kundetilfredshedsundersøgelse blandt FynBus' kunder i regionalbusserne og bybusserne i Odense og Svendborg, som Analyseinstituttet Wilke har gjort færdig



Undersøgelsen viser en markant fremgang i kundetilfredshed, loyalitet og opfattelse af image blandt FynBus' kunder.

Det er syvende gang at FynBus har fået taget temperaturen på kundetilfredsheden, og det er gået fremad i flere år.

- Jeg tror, at vores kundeorienterede tilgang til driften, vores fokus på kvalitet og ikke mindst buschaufførernes store arbejde for alvor har gjort indtryk på kunderne, og det er jeg både stolt af og glad for, siger direktør Carsten Hyldborg, FynBus.

Netop bussens overholdelse af køreplanen og antallet af ledige pladser i bussen er nogle af de punkter, hvor der har været stor fremgang at spore.

En af undersøgelsens højdespringere er kundernes opfattelse af FynBus' image. Her er der sket en fremgang på over 5 procent. Tallet indeholder kundernes opfattelse af FynBus som troværdig, pålidelig og med et godt omdømme.

Kort om kundetilfredshedsundersøgelsen

- FynBus har gennemført én årlig kundetilfredshedsundersøgelse siden marts 2008
- Undersøgelsen er foretaget af analyseinstituttet Wilke
- Undersøgelsen gennemføres som personlige interviews i løbet af to uger i marts
- Analyseinstituttet Wilke spørger i gennemsnit cirka 1.000 mennesker om året
- Målingerne foretages blandt kunderne i regionalbusserne, bybusserne i Odense og bybusserne i Svendborg

Det er et ønskejob at være buschauffør

Det mener Per Rask Andersen, som er buschauffør hos Arriva og kører lufthavnsbussen mellem Aarhus og Tirstrup. Og hans kollega Keld Bach fra Busselskabet Aarhus Sporveje er enig. Han kører bybuslinje 17 og somme tider linje 6A i Aarhus.

Af Mikael Hansen, journalist for transportnyhederne.dk

Det er kontakten med mennesker, der er det vigtigste element og muligheden for at yde en god service. Magasinet Bus mødte de to chauffører på Aarhus Rutebilstation til en snak om chaufførjobbet, og om hvad god kundeservice egentlig er.

Der kræves meget af en buschauffør, som kører bybus eller regionalbus. Chaufføren skal selvfølgelig kunne køre bussen sikkert og behageligt. Køreplanen skal overholdes, og så skal chaufføren yde en god kundeservice - chaufføren skal være trafikselskabets og hele det kollektive trafiksystems ambassadør i forhold til passagererne. Det gælder blandt andet trafikinformation, billettering og håndhævelse af god skik og god tone i bussen.



Emnet billettering kom vi hurtigt over i snakken med de to chauffører. Lufthavnsbussen har fem stop og én takst uden forbindelse til Midttrafiks øvrige takster - der er ikke så meget at diskutere. I bybusserne i Aarhus er der selvbillettering, og chaufføren skal ikke kontrollere billetter og kort. Kontrollen varetages af særlige kontrollører - fra 1. marts 2014 varetaget på kontrakt for Midttrafik af Securitas.

Kontakten mellem passagerne og chaufføren er derfor meget begrænset - kunne man tro. Men sådan er det ikke.

- For mig begynder kontakten allerede før bussen standser ved stoppestedet. Det er vigtigt at have øjenkontakt helt fra starten. Det giver også en tryghed for passageren, siger Keld Bach.

For nogle år siden var indstigningen bag i bussen i bybusserne i Aarhus, men i dag er der fri ind- og udstigning af alle døre. Og især på linje 17, som kører meget i forstæderne, er der mange faste kunder, som Keld Bach hilser på.

Et smil før start og efter landing

- Jeg nyder at have kontakt med mange mennesker, og langt de fleste passagerer er glade mennesker. Det er en helt naturlig ting at hilse på hinanden, og et smil understreger den positive situation, siger Per Rask Andersen, der kører lufthavnsbussen.

Arbejdspladsen



En del af hans arbejde er også at hjælpe folk med bagage, og her får han ofte meget venlige reaktioner. Nogle passagerer er tilsyneladende overraskede over denne form for service.

- Jeg har også en del faste kunder i lufthavnsbussen, og nogle af dem er jeg på fornavn med, forklarer Per Rask Andersen.

De sure eller vanskelige kunder

Nogle enkelte kunder er selvfølgelig sure eller direkte konfronterende. Keld Bach forklarer sin holdning sådan:

- Risikoen for overfald og trusler er altid til stede, og den skal man tage meget alvorligt. Men jeg er helt overbevist om, at jeg selv har stor indflydelse på forløbet. Man skal som chauffør selvfølgelig kunne læse folk og vurdere, hvor alvorlig situationen er. Men i de allerfleste tilfælde er det muligt at tale ophidsede folk ned igen, og det er meget vigtigt at lytte og lade folk tale ud. I nogle tilfælde må man fortælle, hvordan de kan klage. Jeg indrømmer, at der er nogle få "håbløse tilfælde", men i langt de fleste tilfælde ender situationen på en acceptabel måde.

- Jeg kan ikke gøre noget ved, at folk er i dårligt humør, og det skal jeg jo heller ikke. Men det vigtigste princip er, at alle skal kunne være i bussen uden at blive overfuset eller ligefrem angrebet. Der kan jo også opstå skænderier ja ligefrem slagsmål mellem passagererne. Så er det også min opgave at dysse folk ned, og det kan som regel gøre via mikrofonen.

Per Rask Andersen supplerer:

- Sure kunder er selvfølgelig irriterende, men jeg mener også, at det er noget man selv har meget stor indflydelse på. I mange tilfælde kan du selv vende stemningen. Men jeg tager også risikoen for overfald meget alvorligt. Når jeg er ude på ruten, kan det være langt til hjælpen, men mobiltelefonen og videoovervågning i bussen er en stor hjælp - også forebyggende. Ingen af de to chauffører har personligt været udsat for vold eller trusler om vold på jobbet.

Rapport om kundeservice

Transporterhvervets Uddannelser (TUR) har for nylig offentliggjort en undersøgelse, hvor 28 buskunder er blevet nøje udspurgt om deres forventninger til buschaufførens service. En vigtig melding var, at buschaufføren skulle påtage sig en lederrolle i bussen - skulle være en autoritet, som sikrer ro og orden og en god og retfærdig behandling af passagererne. Forbikørsel af passagerer og "firkantet" håndhævelse af for eksempel billetteringsregler fik en kritisk bedømmelse.

Magasinet Bus spurgte de to chauffører, hvordan de håndterer balancen mellem på den ene side at være trafikalskabets repræsentant og på den anden side håndtere kundernes ønsker.

Kort sagt: Hvordan kan reglerne bøjes på en rimelig måde?

Arbejdspladsen

- Det afhænger af situationen. Jeg har et eksempel, hvor jeg standsede bussen på vej ind til Aarhus mellem to stoppesteder, så en ældre dame med to meget tunge kufferter ikke skulle gå så langt, fortæller Per Rask Andersen.

- Nogle passagerer kan finde på at spørge mig, om de kan køre med, selv om de ikke har penge til en billet. Det afhænger af situationen, om jeg kan sige ja til det. Og det er typisk på ydertidspunkter, eller hvis det for eksempel øser ned, at jeg accepterer det. Det bliver så kun aktuelt, hvis der er billetkontrol i vognen på den tur. Hvis der er rimelige alternativer, siger jeg nej, for jeg skal modsat stå til ansvar overfor billetkontrollørerne og i sidste ende min driftsleder og Midttrafik, forklarer Per Rask Andersen.

- Normalt må der kun være to barnevogne ad gangen i en bybus. Men der kan godt forsvares at tage tre barnevogne med, for eksempel hvis der ikke er særlig mange passagerer i bussen. Det er lige præcis der, jeg kan finde på at bøje reglerne, også ud fra den betragtning, at det er uheldigt at sige nej til passagerer, siger Keld Bach.

Sikker og komfortabel kørsel

I TUR's undersøgelse giver alle adspurgte passagerer udtryk for, at de forventer at chaufføren kører bussen sikkert og behageligt. På dette punkt har teknologien givet nogle nye muligheder, og de bruges både i Arriva og i Busselskabet Aarhus Sporveje.

Der er naturligvis totalt spiritusforbud i Midttrafik og hos alle trafikskolens busoperatører. Alligevel sker det et par gange om året ét eller andet sted i landet, at en buschauffør bliver taget i at køre bus i spirituspåvirket tilstand.

- Jeg fatter ikke, at nogen vil sætte deres job og kørekort på højkant på den måde, siger Keld Bach.

- Hos Arriva har alle busser installeret alkometer - et rør man skal blæse i, før bussen startes. Og den kan slet ikke starte, hvis der bare er den mindste smule sprit i den luft, man blæser ind i røret. De fleste chauffører - herunder mig selv - er meget godt tilfreds med den ordning. Hvis der er nogen, der er utilfredse, er det fordi de har dårlig samvittighed, mener Per Rask Andersen.

Et andet hjælpemiddel er det såkaldte Sirius-system, som har som hovedformål at spare på brændstoffet ved at påvirke chaufførens kørestil. Systemet registrerer alle data under kørslen, herunder såkaldte "hændelser" - bratte opbremsninger, hårde sving og hårde accelerationer. Og i praksis er registreringerne af "hændelser" blevet en lige så vigtig faktor i brugen af systemet.

"Hændelser" er netop de samme elementer, som passagererne er utilfredse med. Alle busser hos Arriva og Busselskabet Aarhus Sporveje har i dag installeret Sirius-systemet.

Chauffør er også instruktør

Keld Bach er instruktør i brændstofbesparende kørsel og brugen af Sirius-systemet hos Busselskabet:

- Jeg er meget begejstret for systemet, og jeg mener at det har en stor effekt både på brændstofforbruget og på selve kørslen, som helt sikkert er blevet mere kundevenlig, efter at Sirius er kommet i busserne. Der er gået sport i at have så få hændelser som muligt, og det er jo godt for alle.



Arbejdspladsen

- Man kan ikke undgå alle hændelser. For nylig kørte en bil lige ud foran min bus, og da måtte jeg op at stå på bremsen. Jeg undskyldte straks i mikrofonen overfor passagererne, og fik nærmest sympatitilkendegivelser fra hele bussen.

Per Rask Andersen supplerer:

- Det er det samme hos os. Der er også gået sport i det. En anden fordel er, at vi via GPS's altid kan dokumentere, hvor bussen har været hvornår. Hvis vi for eksempel får en klage over at være kørt for tidligt fra et stoppested, kan det afklares på et øjeblik. Det ser jeg som en stor fordel. Tidligere kunne den slags sager være påstand mod påstand og det var ikke rart.

For Keld Bach og Per Rask Andersen er det ikke noget problem at køre den samme rute frem og tilbage i én uendelighed. Det nævnes ofte af turistbuschauffører eller af passagerer som en markant ulempe ved jobbet for buschauffør i rutekørsel.

- Det er ikke noget problem for mig. Selvfølgelig kender jeg ruten ud og ind - sommer og vinter og i al slags vejr. Men der er ikke noget der generer mig. Mit fokus er på menneskene - passagererne, på service og så selvfølgelig på sikker og komfortabel kørsel, siger Per Rask Andersen.

- Nogle vil sikkert undre sig over, at jeg føler en stor frihed i chaufførjobbet, for de mange bindinger i køreplanen og rejserreglerne kan nemt opfattes som det modsatte af frihed. Men når jeg kører ud på ruten, har jeg en stærk følelse af frihed. Jeg kan godt lide bevægelsen i trafikken. Det bliver aldrig kedeligt. Og så er det mig og ingen andre, der tager 100 små afgørelser både i forhold til trafikken og i forhold til passagererne. Det kan jeg virkelig godt lide, supplerer Keld Bach.



TUR-undersøgelsen om buschaufførernes kundeservice

28 passagerer er blevet dybdeinterviewet om deres holdninger og oplevelser som buspassagerer.

Her er hovedpunkterne fra anbefalingerne, som skal bruges til at forbedre efteruddannelsen for buschauffører:

- Buschaufføren som leder og serviceperson:
- Påtag dig lederrollen (stemningsskaber og konfliktløser)
- Vær nærværende (smil, anerkend betaling, god dørbetjening)
- Vis omsorg (venlighed, orden i bussen)
- Vær hjælpsom (information og hjælp til kunder med særlige behov)
- Vær imødekommende og fleksibel (konduite, "at bøje reglerne")
- Vis hensyn (kørslen og ind- og udstigning)

Interesserede kan læse mere på www.tur.dk

Scania skal levere 114 busser i Norge

L/L Setesdal Bilruter og Agder Buss AS skal have 114 nye Scania-busser leveret. 89 af busserne skal leveres i løbet af i år, mens de øvrige 25 busser skal leveres og sættes i drift i løbet af efteråret 2016. Ordren på de 114 busser er den hidtil største ordre, som Scania har fået i hus i Norge.

Scania blev valgt som leverandør ud fra en samlet vurdering af pris, kvalitet, drift og vedligeholdelseskapacitet.

Alf Reidar Birkeland, der har været L/L Setesdal Bilruters og Agder Buss projektleder for ordren fremhæver, at Scania var konkurrencedygtig både med hensyn til pris og kvalitet, men at det var inden for drift og vedligehold, hvor Scania scorede flest point.

Ordren omfatter flere forskellige bus-modeller - blandt andet bybussen Scania Citywide, intercitybusserne Scania OmniCity 320 og 340 samt linjebussen Scania Higer A30.

Alle de nye busser vil blive udrustet med Scania Fleet Management, som er en internetbaseret tjeneste med overvågning, analyse og styring af busflåden.

- Vi er overbeviste om, at Scania Fleet Management vil bidrage til at vi kan optimere driften af busserne og give meget positive effekter, siger Alf Reidar Birkeland.



Klas Dahlberg, der er Senior Vice President og chef for Scania Busses and Coaches siger, at ordren understreger Scantias muligheder for at kunne tilbyde heldækkende løsninger.

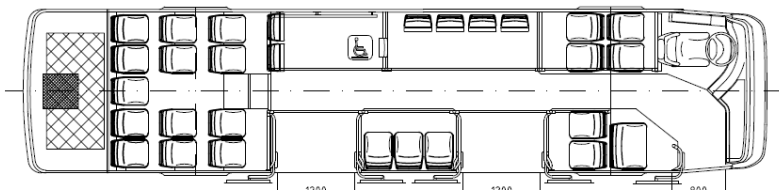
Nyborg Rejser vinder buskørsel i hjembyen

Bestyrelsen for FynBus har besluttet, at tildele kontrakten om buskørsel i Nyborg Kommune til Nyborg Rejser A/S

Beslutningen blev truffet på baggrund af en vurdering om det økonomisk mest fordelagtige tilbud. FynBus udbød 25. oktober sidste år kontrakt om udførelse af buskørsel i Nyborg Kommune.



85 passagerer – 10 meter – 100% eldrift



Iveco 70C Compa T

Design din egen Iveco Compa T 70C17.

Op til 28 pass.

Toilet, køkken, klimaanlæg, lift,
panoramaruder, stort bagagerum,
bagagerum mellem aksler h+v.

Lavgulvsbus fra SOR
Se den i Billund d. 2.-3. maj

Bedre busser sælges

www.buscentervest.dk

Turistbusser

14 Volvo B11R 9700HD 5-stj.
14 Volvo B11R 9700HD 4-stj.
14 Volvo B11R-9900HD 4-stj.
13 Volvo B9R 9500H
11 Volvo B13R-9700HD
06 Volvo B12B 9900
03 Volvo B12B-9900HD
97 Scania Irizar

50+1+1, 460 HK, I-shift, EURO 6.
54+1+1, 460 HK, I-shift, EURO 6.
PRØV DEN I BILLUND d. 2.-3. maj 2014.
51+1, 13 meter, 380 HK, I-shift, EURO 6.
59+1+1, flere udførsler, 460HK, EURO 5, km 260.000.
48+1+1, 13 meter, 460 HK, I-shift, EURO 4.
57+1+1, tiptop stand – motor kun km 40.000.
49+1+1, teknisk velkørende, KUN DKK 69.900,-

Rute- og bybusser

05 Volvo B12M-8700
04 Volvo B12M-8500
02 Volvo B12BLE-8500
00 Volvo B10M-V25
00 Scania Omniline
98 Volvo B10BLE-8500
97 Volvo B10M-8500
97 Volvo B10M
96 Volvo B12 500 Drögmüller
95 Volvo B10M Star Carrus 302
89 DAB

52+35, 13,7 meter lavbaggerron, km 765.000.
48+57, 13,7 meter lavbaggerron, partikelfilter.
30+35, 12 meter, laventre.
50+38, 13,7 meter, lavbaggerron.
47+24, 12 meter rutebus.
33+35, 12 meter, laventre.
47+24, 12 meter rutebus.
47+32, 12 meter rutebus.
48+1+1, 420 HK, km 980.000, partikelfilter, nysynet, ompolstret i 2010.
47+1+1, 380 HK, nysynet, ompolstret i 2010.
35+35, gearkasse kørt max. km 60.000 siden hovedreparation, nysynet.

Øvrige

14 MB 516
13 DEMO MB VEGA GT
99 Volvo B10M bogbus

Udv. DK-lift, Martech-gulv, elskydedør, chauffør AC.
16 personers – UNVI-aptering.
12 meter, meget velholdt, kun km 199.000, 220V mm.

Forbehold for mellemsalg og trykfejl. Eventuelle priser skal tillægges moms.



Destinationsskilte

Dansk specificerede
Synsvinkel 130°
Voice announcement
Informationsskærme
Stationær information

LED-teknologi
Servicefri
Lavere energiforbrug
Bedre garanti
Multi-color i 256 nuancer
Fleksibel produktion

Enkel - hurtig - sikker

Kontakt

Jens Lind-Petersen
☎ 40 97 95 21

Bruno Hansen
☎ 40 51 65 53



Kontakt Bus Center Vest på tlf. +45 40 51 65 53 eller tlf. +45 75 51 72 00.

Hybridbus blev populær blandt passagerer og chauffører

Siden maj sidste år har Volvo Busser haft elektriske hybridbusser kørende på linie 60 i Göteborg som en del af et forsøg. Forsøget er nu blevet vurderet og viser, at de nye hybridbusser er populære blandt passagerer og chauffører - og beboere langs ruten - på grund af deres lave støjniveau. For operatørerne kan elektriske hybridbusser betyde mindre energiforbrug og mindre udslip af skadelige stoffer

Volvo Busser deltager i forsøget, der er en del af EU's Hyperbus-projekt, der også har deltagelse af Västtrafik og Göteborgs trafikmyndigheder, erhversorganisation og energiforsyning.

Volvo's elektriske hybridbus har kørt på den syv kilometer lange rute, hvor der har været ladestationer i hver ende, så bussens batterier også kunne blive ladet op der. På den måde har det været muligt at skære dieselforbruget ned og begrænse CO2-udslippet med omkring 75 procent sammenlignet med dagens konventionelle dieseldrevne busser. Ifølge Volvo Busser er forbruget af energi reduceret med 60 procent.

Trafikselskabet Västtrafik har i forbindelse med forsøget gennemført en undersøgelse blandt passagerer på rute 60 og hos beboerne langs ruten, hvor hybridbusserne har kørt. Passagererne og beboerne er generelt positive over for busserne - og at syv ud af ti er bekendt med hybridforsøget.

Undersøgelsen viser også, at et flertal blandt passagerne er indstillet på at betale 50 øre mere for en billet, hvis det kan hjælpe til med at finansiere flere elektriske hybridbusser.

- Mange mennesker sætter pris på hybridbusserne, fordi de er støjsvage og komfortable. Og vi finder det meget glædeligt, at passagerne er villige til at betale mere for at rejse på en mere miljøvenlig måde, siger Hanna Björk, der er strateg på miljøområdet hos Västtrafik.

Hybridbusser forstyrre mindre

Undersøgelsen, som Västtrafik har gennemført, viser også, at 40 procent af beboerne langs ruten vurderer, at busserne forstyrre mindre end almindelige dieseldrevne busser. Dertil kommer, at medarbejderne også værdsætter de elektriske hybridbusser på grund af deres miljøegenskaber. Derudover lægger de vægt på komforten og det lave støjniveau.



Fakta om Volvo Bussers elektriske hybridbus

Den bruger 60 procent mindre energi og udleder 75 procent mindre CO2 end sammenlignelige dieseldrevne busser

Den elektricitet, busserne har brugt til opladning af batterier i hver ende af den syv kilometer lange rute, kommer fra vindmøller

Opladningen tager 6-8 minutter

De elektriske hybridbusser opererer støjsvagt og udslipfrit over syv kilometer uden behov for opladning under vejs



- Undersøgelsen understreger de store gevinster, der er ved elektriske hybridbusser, for passagerer, chauffører og beboere. Denne type busser fungerer meget fint i byområder, og hjælper på samme tid med at nå miljømålet, siger Hanna Björk.

Volvo-busserne vil fortsat være i drift frem til juli. Volvo Busser planlægger at sætte de elektriske hybridbusser i kommerciel produktion i begyndelsen af 2016.

EU's Hyperbus-projekt er delvist finansieret af Life+ - EU's finansieringsprogram for miljøprojekter.



MAN viser sin første Euro 6 naturgasbus i Danmark

Når det gælder nyeste teknologi indenfor naturgasdrift med Euro 6 norm, er der flere leverandører, der er klar med materiel. Tyske MAN har leveret den første naturgasdrevne MAN Lions City CLEO-bus, der lever op til Euro 6-normen

Den nye gasbus fra MAN, der skal i drift i København i et treårigt testforløb, skal indgå i et samarbejde mellem Arriva, Movia og Trafikstyrelsen.

Med en længde på 13,7 meter og 3 aksler kan bussen transportere 43 siddende og 74 stående passagerer, i alt 117 passagerer.

Med sin helt nye Euro 6 motor, er MAN Euro 6 CNG-bussen noget af det reneste, der findes på markedet. Samtidig kan bussen køre på biogas, hvilket gør den CO₂ neutral.

Også nærmiljøet vil have glæde af den nye bus, idet bussen har et lavt støjniveau til glæde og gavn for både passagerer og beboere i de områder, hvor bussen skal køre.

Der er i Danmark en stigende interesse fra kommuner, regioner og staten for at den kollektive transport skal være så miljøvenlig som muligt.

Derfor er busser med gasmotorer kommet i fokus, når der skal købes ind til den kollektive transport. Samtidig har man i hele Europa, fra 2014, nu indført nye Euro 6 norm.

MAN er klar med den nyeste teknologi indenfor naturgasdrift

Mange lande i Europa har årevis kørt med naturgas-busser. Det gælder blandt andet i Norge og Sverige, hvor flere hundrede CNG-busser er i drift.

MAN er en af de førende producenter af busser med naturgasdrift og er eksempelvis markedsledende i både Norge og Sverige. Derfor var MAN været klar med den nyeste teknologi - naturgasmotorer med Euro 6 norm - ved årets begyndelse.

Tysk busproducent skal levere 181 busser til Sverige

Den svenske hovedstad Stockholm har i dag verdens største flåde af hybridbusser leveret af tyske MAN. Med en ordre fra Keolis Sverige AB bliver busflåden udvidet med flere hybridbusser fra den tyske busproducent



Ud af de 181 bestilte MAN-bybusser af typen Lion's City vil de 52 være hybridbusser.

Ordren vil dermed blive den største enkeltordre på hybridbusser, som MAN hidtil har modtaget fra en enkelt kunde.

Ud over de 52 hybridbusser omfatter ordren fra Keolis Sverige AB også 127 MAN Lion's City-busser med gasmotorer (CNG) og dieselmotorer og to Lion's City M-busser.

Hybridbusserne skiller sig ud fra dieseldrevne busser ved et op til 30 procent lavere brændstofforbrug. Derudover er hybridbusserne også en del mere støjsvage - især, når de sætter i gang ved et stoppested, hvor det i de fleste tilfælde er bussens elektromotor, der driver værket - hvorefter dieselmotoren kommer med efter nogle få hundrede meter.

Den svenske busoperatør vil køre de nye MAN-busser ind i den kollektive trafik i Stockholm og de omliggende forstæder i takt med leveringen, der begynder via Svenska Neoplan AB i juni.

Alle de bestilte busser lever op til Euro 6-normen, der trådte i kraft ved årsskiftet.



Skibstransport er leddet for fler-ledede busser

Den første af i alt 15 nye og meget lange fler-ledede busser fra busproducenten Van Hool i Belgien er ankommet til Frihamnen i Malmø efter en sørejse med skib fra udskibningshavnen i Belgien. Til sommer vil de nye og mindre miljøbelastende busser køre i Malmøs gader

- Hos CMP har vi alle de faciliteter og arealer, der skal til for at tage imod køretøjer inden for det segment, som vi kalder for "High and Heavy", siger Johan Ullenby, COO for Port & Terminal Operations hos CMP.

High and Heavy omfatter høje og tunge køretøjer, som for eksempel busser og lastbiler, gravemaskiner, bæltekøretøjer eller andre større køretøjer.

De nye busser, som kaldes MalmöExpressen, er et godt eksempel inden for kategorien High and Heavy. Hver bus er 24 meter lang, tre-delt og drives med gas- og elhybridteknik. Til sommer er det planen, at busserne skal indsættes på linje 5 og en del af linje 8 fra Stenkällan til Västra Hamnen via Amiralsgatan og Malmø Centralstation.

Linjen er i dag Skånes største bybuslinje. For at afkorte stoppene ved stoppestederne kan indstigning ske ved alle døre, og den rejsende køber selv billet ombord.

Ud over Malmø kommune står Skånetrafiken og busselskabet Nobina bag satsningen på de ekstra lange busser.

Det bliver nødvendigt med visse ændringer i bymiljøet som følge af indførelsen af de nye busser. På Amiralsgatan anlægges man en busbane, og der vil blive lavet en del nye stoppesteder i tilslutning til den. Desuden vil krydsene blive signalprioriterede.

Nyhedsbrev - Maj 2014

VBI Group ApS



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

Salg Jylland/Fyn
Leif 40359308, lb@busimport.dk
Salg og indkøb Svend 40174791 sp@busimportdk / Dan 40356252 dbp@busimport.dk

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

Salg Sjælland
Henrik 40203680, hnk@busimport.dk

Udvalg af brugte MB Sprintere og Iveco Daily

1 stk. MB Sprinter 315 cdi 3500 kg lift 2011 km 370.000	Kr. 240.000.-	7 stk. MB Sprinter 5000 kg årgang 07 & 08 i model 511,515, 518.
1 stk. MB Sprinter 315 cdi 3500 kg lift 2011 km 330.000	Kr. 215.000.-	4 stk. 2007 511 m. lift fra kr. 170.000.-
1 stk. MB Sprinter 316 cdi 3880 kg lift 2010 km 178.000	Kr. 235.000.-	1 stk. 2007 515 18+1+1. lift kr. 220.000.-
1 stk. MB Sprinter 316 cdi 3500 kg lift 2012 km 275.000	Kr. 265.000.-	2 stk. 07 og 08 518 med lift fra kr. 250.000.-
3 stk. MB Sprinter 315 cdi 3880 kg lift 2008 km 250.000	Kr. 335.000.-	5 stk. MB Sprinter 3500 kg 06 til 08 ny lak med lift fra kr. 135.000.-
1 stk. MB Sprinter 519 cdi 5000 kg ny 12+1/8 bybus	Kr. 499.000.-	1 stk. Iveco Daily årg.07/09 km 177.000 19+1 kr. 250.000.-
2 stk. Scalamobil c35 140 kg. Trappelifte 1/2 årg. gl. ny p. kr. 56.800.-	Kr. 44.900.-	

Udvalg af nye MB Sprintere Euro 6

Vi bygger den lige efter dine ønsker og behov flex kørsel – taxa – vip, priserne er for standard opbyg.

Mercedes sprinter 316 cdi 3500 kg M1 m. lift 8+1 euro 6 fra kr 380.000.-
Mercedes sprinter 316 cdi 3500 kg M1 m. lift 7+1 euro 5+fra kr.360.000.-
Mercedes sprinter 316 cdi 3880 kg R3 m. lift 11+1 euro6 fra kr.405.000.-
Mercedes sprinter 516 cdi 5000 kg R3l m. lift 20+1 euro6 fra kr.465.000.-
Mercedes sprinter 516 cdi 5300 kg Extra lang23+1 euro6 fra kr.490.000.-



Udvalg af brugte rutebusser

2 stk. Mercedes Integro km ca 800 årgang 2007 euro 5 m. seler	kr. 550.000.-
1 stk. Setra 316 ul årgang 2005 km 440.000	kr. 500.000.-
12 stk. Man 313 km ca 450.000 årgang 2002 euro 3 m. filt m. seler	fra kr. 225.000.- (billede)
2 stk. Scania omniline / vest årgang 2001 & 02 euro 3	kr. 250.000.- & 300.000.-
2 stk. Volvo 13,7 55/45. årgang 2007	kr. 575.000.-
2 stk. Mercedes Integro o 550 km ca 950 årg. 04 m. filter m. seler	kr. 350.000.- (billede)



Udvalg af brugte turistbusser

Setra 417 HDH årgang 2002 km 790.000 pladser 55 klima, wc, køkken.	kr.590.000.- (billede)
Setra 417 HDH årgang 2002 km 985.000 pladser 55 klima, wc, køkken.	kr.590.000.-
Setra 415 HDH årgang 2002 km 980.000 pladser 47 klima, wc,køkken.	kr. 550.000.-
2 stk Mercedes Turismo (på vej ind) 1 2 akslet og 1 3 akslet	(billede)
Irisbus Arway årgang 2010 km 350.000 pladser.54+1 Wc, klima, køkken.	kr. 795.000.-
Irisbus Arway årgang 2010 km 550.000 pladser.54+1 Wc, klima, køkken.	kr. 765.000.-
MAN. Lioens Regio årgang 2010 km kun 60.000 pladser 55+1+1 wc, klima,køkken, står som ny.	kr. 1.050.000.- (billede)
2 stk.Scania Irizar årgang 2009 km 800.000 pladser 53+1 klima,wc,liggestole.	fra kr. 875.000.- (billede)



Priser på de brugte busser herover er + moms. Der tages forbehold for mellem salg samt tryk fejl

Udvalg af nye Iveco Busser

IVECO BUS Landervejsbusser af type. Crossway i 12 meters, 2 døres.
Motor: ny euro 6 tector 7, Gear: Voith automatisk, pladser 47/24
IVECO BUS Landervejsbusser af type. Crossway i 13meters, 2 døres.
Motor ny euro 6 tector 7, Gear: Voith automatisk
IVECO BUS Landervejsbusser af type. Crossway i 13meters, 2 døres.
Motor: ny euro 6 tector 7, Gear: Voith automatisk
bygget som X bus. fks. pladser 49 fremadvendt samt 4 lux klapsæder
IVECO BUS Crossway LE Intercity 12m Type HL2. Dør komb. 1+2
Motor: Iveco Tector 7 Euro 6, Gear: Voith automatisk2
IVECO BUS Crossway LE Intercity 13m Type HL3 Dør komb. 1+2
Motor: Iveco Tector 7 Euro 6, Gear: Voith automatisk
IVECO BUS Crossway LE 10,8m Type HL1 Dør komb. 1 + 2
Motor: Iveco Tector 7 Euro 6, Gear: Voith Automatisk



WWW.BUSIMPORT.DK

Ugens transport

Onsdag 23. april til mandag 28. april 2014 - nummer 13 - 3. årgang

Scania har stadig en
V8'er med saft og kraft

Hestevognen har
plads til menne-
sker og dyr

Læs mere

Ugens transport er vores magasin
Du kan hente dit eget eksemplar her!



Politiet stoppede en NT-bus

Politifolk fra Tungvognscenter Nord stoppede under en kontrol mandag en bus, som kørte for NT. Chaufføren havde ifølge Nordjyske.dk ikke det krævede chaufføruddannelsesbevis, og han havde ikke medbragt et personligt førerkort til registrering af køre- og hviletider

Derfor fik han ikke lov til at køre videre. Bussen, der var på vej til at afløse en anden NT-bus, kørte uden passagerer.

Måned satte bundrekord

I løbet af marts mistede otte personer live i trafikken på de danske veje. Det er et historisk lavt antal dræbte - det er faktisk det laveste siden man i begyndelsen af 1930'erne begyndte at registrere trafikdrab her i landet

- Tallene fra marts måned bekræfter, at det overordnet set går den rigtige vej med trafiksikkerheden herhjemme, siger projektleder Stig Hemdorff fra Vejdirektoratet, der har offentliggjort de foreløbige tal over trafikulykker for marts.

Han betegner det som ekstra bemærkelsesværdigt, da marts ikke var en måned med sne, frost og dårligt føre, som får bilisterne til at holde farten nede.

- Normalt får vi de laveste antal trafikdræbte i måneder med hård vinter, hvor folk kører langsomt og forsigtigt på vejene, siger Stig Hemdorff.

Det er ifølge Vejdirektoratet ikke muligt præcist at klarlægge grunden til de lave tal for marts. Men generelle årsager til det faldende antal dræbte i trafikken kan være forbedret sikkerhedsudstyr i bilerne, kampagner mod for høj fart, bedre indretning af vejene og skærpede bøder og sanktioner.

Også på andre fronter var marts en god måned rent trafiksikkerhedsmæssigt. Der var 195 ulykker med personskade, hvilket er det næstlaveste for en marts i de seneste ti år. Der var 242 tilskadekomne mod 276 i samme måned sidste år.



Borgmester efter

letbanens ankomst:

Byen bliver helt forandret

Den franske universitetsby Reims fik for tre år siden en letbane på 11 kilometer. Det har ændret byen totalt, siger Alain Lescouet, der er borgmester i Saint Brice Courcelles, som sammen med en række kommuner danner Reims Metropol. Samarbejdet står blandt andet bag den kollektive trafik, som i dag omfatter den nye letbane og bustrafikken

Af journalist Jesper Christensen, transportnyhederne og Magasinet Bus i Reims

Alain Lescouet fremhæver, at letbanen en nødvendighed. Byen var ved at sande til i biltrafik, så politikerne var nødt til at gøre et eller andet. Valget faldt på en letbaneløsning, som ifølge Alain Lescouet har givet et positivt resultat.

- Letbanen har forandret alt, siger han og peger på, at der i dag to et halvt år efter åbningen er flere, der rejser med den kollektive trafik, og væksten i biltrafikken er stagneret. Vi oplevede en stigning på tre procent årligt i biltrafikken, siger han.

Det er først og fremmest den 11,2 kilometer lange letbane, der via centrum forbinder den nordlige del af universitetsbyen Reims med omkring 180.000 indbyggere med den sydlige del, der har trukket passagerer til.

Alain Lescouet siger til transportnyhederne.dk, at der er

tale om en vækst på 15 - 20 procent. Brugen af busserne ligger stabilt på samme niveau, som før letbanen, så han tillægger stigningen, at letbanen kom på sporet

Både busser og letbane hører og kører sammen

Beslutningen om at anlægge en letbane i Reims betød også, at der blev sat fokus på den samlede kollektive trafik i byområdet Reims Metropole, der ud over Reims og Saint Brice Courcelles kommuner i dag består af yderligere 14 andre kommuner.

Det samlede bussystem blev gået i gennem og vurderet i forhold til den nye letbane, som i dag har sætter sit præg på bybilledet i byen, der også er kendt for sin store katedral, hvor en række franske konger er blevet kronet.

Målet for arbejdet var at skabe et system, der gjorde den kollektive trafik så flydende som muligt. Letbanens stoppesteder blev placeret, så passagerne let kan skifte til og fra busser og togforbindelser - eksempelvis Reims to TGV-stationer og stationerne, hvor regionaltogene holder. Der er også etableret tre "parker og rejs-pladser" - en i hver enden og en cirka midt i mellem - hvor bilister kan sætte bilen og med p-billetten i hånden tage letbanen videre.

Resultatet er i dag, at hele det kollektive system med busser og letbane er samlet under samme hat og i samme driftsselskab.

- Det var et meget vigtigt spørgsmål at få optimeret samspillet mellem busser og letbane, siger Alain Lescouet, der forklarer, at bussystemet i den sammenhæng blev ændret en smule.

Der blev også indført et nyt optimeret billetsystem, så man kan køre på den samme billet i hele Reims Metropol-området.

- Resultatet er, at hvor der før var biler, er der i dag letbane og fodgængere, siger Alain Lescouet, der fremhæver, at letbanen og byens busser sammen har givet en tidsgevinst for byens borgere.

- Der er også kommet flere mennesker i byen, vurderer Alain Lescouet, der grundlæggende er tilfreds med resultatet. Letbanen har totalt ændret vores by, siger han.

Om Reims

Universitetsbyen Reims har omkring 180.000 indbyggere

Reims Metropole omfatter i dag 16 kommuner med et indbyggertal noget over de 180.000, der bor i Reims Kommune.

Letbanen i Reims, der blev indviet i april 2011, er 11,2 kilometer lang og har 23 stoppesteder

Der er mellem 450 og 500 meter mellem hver stop

Letbanen betjenes af 18 togsæt på hver 32 meter af typen Alstom Citadis med plads til 205 passagerer pr. togsæt

På omkring 60 procent af sporene er der græs mellem skinnerne

Franske Reims kan på en række punkter sammenlignes med Aarhus, der i 2017 får Danmarks første letbane.



Trafikken blev lagt om til letbanen

Flere mennesker på gaden og en bymidte, der er lettere at komme til. Det er resultatet af letbaneprojektet i den franske by Reims, der har omkring 180.000 indbyggere - i hele Reims Metropole bor der over 220.000 mennesker

Af journalist Jesper Christensen, transportnyhederne.dk og Magasinet Bus i Reims

Ud over at skulle opfylde behovet for transport i byerne er der også en række andre indbyggede punkter i et letbaneprojekt, som det, der er blevet lagt ud og sat på sporene i Reims.

Projektet skulle:

- forbedre transportnetværket i byen
- reducere brugen af biler og behovet for plads til bilerne, når de var i byen (p-pladser)
- give mere plads til fodgængere og cyklister (cykelstier)
- renovere gader, stræder og byrum

Resultatet er en gennemgribende ændring af særligt bymidten i Reims fra et trafikbelastet område, hvor det var svært at komme frem for alle, til et lyst og venligt område med flere mennesker på gaderne.

Men inden Reims ankom dertil, var byen og dens indbyggere gennem en periode præget af arbejdet med at lægge de nye spor, der sammen med byens asfalt danner grundlaget for de 122.000 rejser, som hver dag bliver foretaget i busser og letbane.

Centrale gade i byen blev gravet op, så store specielle entreprenørmaskiner bygget til at lægge letbanespor, kunne komme til. Lysregulerede vejkryds og rundkørsler blev bygget om, og pladser ændret fra et sted præget af parkerede biler til åbne området med plads til legende børn, forlystelser og - et letbanestoppested.

Som Alain Lescouet, der er borgmester i Reims-forsteden Saint Brice Courcelles, som sammen med Reims Kommune og en række kommuner danner Reims Metropol, flere gange fremhævede over for transportnyhederne.dk under et besøg i Reims først i april, så har letbanen ændret byen fundamentalt. Han fremhævede også, at byens letbane er mere end blot nogle togvogne. Den er blevet en del af byens profil.



Letbaner

Stoppestederne for letbanen i Reims er tænkt sammen med stoppesteder for busser og stationer for regionaltog og højhastighedstogene.



Driftselskab har en kontrakt på 30 år

Den kollektive trafik i den nordfranske by Reims omfatter både busser og byens letbane, der blev indviet i april 2011. Beslutningen om at bygge en letbane, der blev truffet i 2003, resulterede i, at anlægget og den fremtidige drift af letbanen - og byens busser - blev lagt i hænderne på en privat operatør, som fik en 30-årig kontrakt regnet fra åbningen af letbanen

Af journalist Jesper Christensen, transportnyhederne og Magasinet Bus i Reims

Initiativtagerne til letbanen i den franske universitetsby, Reims, der i størrelse kan sammenlignes med universitetsbyen Aarhus, som er i gang med at anlægge en tilsvarende letbane, besluttede på et tidligt tidspunkt, at det skulle være et udenforstående samarbejde mellem leverandører af materiel og drift, der skulle stå for projektet - og herefter skulle drive byens busser og letbane i en sammenhæng.

Ansvarsfordeling var klar mellem Reims Metropole, der den gang bestod af seks kommuner i Reims-området, som transportkøber på den ene side, - og vinderen af opgaven - transportleverandøren - på den anden. Det blev samarbejdet MARS - Mobilite Agglomeration Remoise - der vandt opgaven med at gentænke bustransporten i byen i en sammenhæng med en ny letbane, anlægge letbanen og stå for driften i 30 år efter åbningen. MARS, der blandt andet består af en regional bank, en entreprenør, en operatør og en leverandør af letbanetog - franske Alstom, vandt opgaven i konkurrence med to andre konsortier, hvor den canadiske togproducent Bombardier Transport var med i det ene og den italienske togproducent AnsaldoBreda var med i det andet.

Projektet blev til i et PPP - Public Private Partnership (OPP på dansk), hvor Reims Metropole er den ene part i kontrakten, mens MARS er den anden part, der har ansvaret for det kollektive trafikssystem i byen.

Ved at vælge et OPP-samarbejde kunne Reims Metropole hurtigere få en moderne transportløsning på de trafikale udfordringer, som en stigende brug af personbiler havde udløst, da ansvaret for at finde finansiering, skaffe de nødvendige tilladelser, anlæg og drift blev overladt til leverandøren.

Betalingen er fastlagt i kontrakten, hvor der også er paragraffer, der for-



Letbanetog er på sp...

Alstom Transport, som var vært for en række...
Alle vil gerne have deres bid af kagen med...
måde

Alstom Transport er den del af den franske Alstom...
ven med at levere letbaneløsningen til Aarhus me...
af IC4-tog til DSB og i Sverige er kendt for leveran...
randør af letbaneløsninger. Bombardier overtog to...
midten med Eastern Docklands med 67 millioner



tæller, at der bliver skåret i betalingen, hvis leverandøren leverer transportløsninger på et lavere niveau end aftalt. Det kan eksempelvis dreje sig om vedligehold af sporet og togsæt.

For leverandøren af letbanetog, franske Alstom Transport, der i efterhånden har produceret og leveret omkring 1.700 letbanevogne, var det ønsket om at få opgave med at levere sport og tog, der fik dem til at gå med i MARS med en ejerandel på 17 procent.

Med valget af MARS som leverandør fik Alstom Transport en betydelig opgave i anlægsfasen og en betydelig og lang opgave med den løbende vedligeholdelse og servicering af letbanetogene - og sporanlægget.

Om Letbaneprojektet i Reims

Transportmyndigheden i Reims Metropole

Maj 2003 - Projektet blev lanceret med efterfølgende udbud

Juli 2007 - Kontrakten med MARS underskrives

Januar 2008 - Detaljeret plan bliver godkendt

Drift og vedligehold

Januar 2008 - Det eksisterende busnetværk er med

Oktober 2011 - Buschauffører bliver skolet i at køre letbanetog

Anlæg

Maj 2008 - Forsyningsledninger lægges om

Oktober 2008 - finansieringen falder på plads - arbejdet begynder

Marts 2010 - Det første tog ankommer til Reims

September 2010 - Den første del af sporene åbnes for test og godkendelse

April 2011 - Den officielle åbning af letbanen og det gentænkte busnetværk i Reims Metropole

Udbud hos tre leverandører

En række udvalgte transportjournalister i begyndelsen af april, er én ud af mindst tre producenter af letbanetog. Den fremtidens kollektive transport, der kan fragte mange mennesker fra ét sted til et andet på en tidseffektiv

koncern, som ud over tog - eksempelvis det franske højhastighedstog TGV - også leverer kraftværker, er med på opgaven med sine Citalis-tog, der er produceret i 1.700 eksemplarer. Italienske AnsaldoBreda, der i Danmark er kendt som leverandør af letbanetog til Göteborg, er en anden producent af letbanetog. Canadiske Bombardier Transport er en tredje leverandør. Scania i Randers har eksempelvis leveret tog til London, hvor the Docklands Light Railway forbinder byens passagerer årligt.

Klingenberg Rejser er specialister i busrejser

Man skal gøre det, man er god til, mener Helge Klingenberg, indehaver af Klingenberg Rejser i Slagelse. Det er lige præcis busrejser, Helge Klingenberg og hans ansatte er specialister i. Siden år 2000 har firmaet udelukkende arrangeret busrejser. Og mere end 10.000 gæster sendes hvert år af sted til en lang række destinationer over hele Europa. Hoteller og seværdigheder er omhyggeligt udvalgt af Helge Klingenberg og hans team.

I februar 2014 blev Klingenberg Rejser hædret med prisen Danish Coach Award i kategorien "Årets Busrejsearrangør"

Af Mikael Hansen, journalist for transportnyhederne.dk

Klingenberg Rejser hører til på Sjælland. Gæsterne kommer fra Sjælland og det gør de tre faste turistbusselskaber også: Ditobus Excursions, Vedde Turistfart og Nygaards Turistfart.

Helge Klingenberg forklarer til Magasinet Bus:

- Vi er lige modsat et supermarked eller et varehus. Vi har relativt få varer på hylderne, til gengæld ved vi stort set alt om dem. Varehuset har rigtig mange varer på hylderne, men stort set ingen i butikken ved noget om varerne.

Egen oplæring af guider

Hver vinter holder Klingenberg Rejser et oplæringskursus for nye rejseguider, og kurset slutter med en helt særlig rejse i uge 10, hvor en mindre gruppe gæster, guiderne fra sidste års rejser og personalet på rejsebureauet tager af sted til de rejsemål, nye hoteller eller lignende.

- Her får de nye guider mikrofonen i hånden og de får ansvaret for, at alle får den service og de informationer, vi skal have for at få en god rejseoplevelse. Og sidste års guider er så de hårde kritikere og vejledere undervejs. Det plejer at være vældig hyggeligt, forklarer Helge Klingenberg.

Gæsterne

Og hvem er så kunderne i Helge Klingeborgs butik og gæsterne i turistbusserne?

- Det er den brede middelklasse, typisk i katego-

KLINGENBERG

Hjem | afrejsesteder | Busplan | B...

Rejsekalender

Danmark

Sverige

Finland

Estland

Holland

Tyskland

Polen

Tjekkiet

Ungarn

Østrig

Italien

Schweiz

Frankrig

Musikrejser

Juleshopping

Julerejser

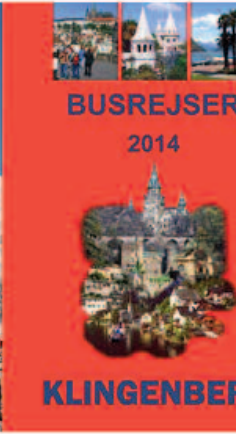
Nytårsrejser

Specialrejser

Gavekort

Driftinformation

Rejselederforum



Velkommen hos KLINGENBERG
Klik på den side, du har lyst til at se nærmere på - god f...
KLINGENBERG - 31. sæson med gode busrejser fra



Prag
Tjekkiets hovedstad, Prag er et besøg værd på alle årstider. Oplev Den gyldne Stad sammen med vores dygtige rejseledere eller vælg produktet "Prag på egen hånd"
Læs mere »



Danish COACH AWARD 2014

På rejsemessen "Ferie for..."
Hemming har vi modtaget rejseprisen, Danish Coach "Årets Busrejsearrangør 20..."

rien + 50 år. Det handler om råhygge, tryghed og gode oplevelser. De flytter ind i bussen i 8 dage på faste pladser, fortæller Helge Klingenberg til Magasinet Bus.

Det er busrejsernes klassiske rundture, der er kernen i rejseprogrammet. Der er flest rejsedestinationer i Tyskland, Polen og Tjekkiet i Klingenberg's katalog - kun en enkelt destination i Frankrig og det samme i Italien. De alt for lange køreture er ikke nødvendigvis attraktive for Klingenberg's gæster - mere vigtigt er det, at køreturen bliver en del af oplevelsen

Flyrejser er valgt fra

Der er ikke mange busrejsebureauer, som har specialiseret sig så meget som Klingenberg Rejser. Mange andre har taget flyrejser og oversøiske destinationer ind i rejseprogrammet.

- Flyrejser er rent ud sagt ikke noget for os. Priser og vilkår ændrer sig hele tiden. En flyrejse har én pris om onsdagen, en anden om torsdagen. Vi har tidligere arrangeret nogle få flyrejser, men det lykkedes ikke så godt. Jeg siger "Skomager, bliv ved din læst", siger Helge Klingenberg.

The screenshot shows the Klingenberg Rejser website. At the top, there is a navigation bar with links: "Bestillingshjælp", "Om os", "Mine bookinger", "Kontakt os", and "Bestemmelser". Below this is a large image of a historic building with a church spire. To the right of the image is a "Pakkerejse" (Package tour) search form with fields for "Afrejsested" (Departure location), "Destination", "Vis afrejser fra" (Show departures from), "2 Voksne" (2 Adults), "0" (0 children), "Vælg rejsens type" (Select the type of trip), and "Alle" (All). A "Søg" (Search) button is at the bottom of the form. Below the search form is a "Hurtigsøgning" (Quick search) section with a "Hurtigsøgning" button. To the left of the search form is a featured travel package titled "Minikrydstogt Stockholm-Helsingfors" (Mini cruise Stockholm-Helsingfors). The package description says: "4 dage, 1 nat ved Stockholm, 2 nætter på Silja Line. Byrundtur i Stockholm og Helsingfors. Oplev den smukke sejltur gennem Stockholms skærgård og meget mere." (4 days, 1 night in Stockholm, 2 nights on Silja Line. City tour in Stockholm and Helsingfors. Experience the beautiful sailing tour through Stockholm's archipelago and much more). Below the description is a "Læs mere »" (Read more) link. To the right of the featured package is a "Nyheder" (News) section with a list of recent news items: "10-04-2014 Juleshopping & Hansi Hinterseer i Chemnitz", "10-04-2014 Juleshopping & Hansi Hinterseer i Suhl", and "20-03-2014 Rosenfestival". At the bottom of the news section are links for "Flere Nyheder »" (More news) and "RSS »". The website is powered by Travelize.

Danish Coach Award

Danish Coach Award er stiftet af Danske Busvognmænd i 2013 og blev uddelt for anden gang i 2014.

Vindere udpeges af en komite bestående af repræsentanter fra Danmarks Rejsebureau Forening, Dansk Brancheanalyse, Copenhagen Business School, Tysk Turistinformation, Tourism in Skåne, Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening og Danske Busvognmænd.

En bred priskomite med repræsentanter for de nævnte organisationer nominerer kandidater og udpeger vinderne i kategorierne: Årets Innovatør, Årets Busrejsearrangør og Årets Turistbusselskab

Storcenter vil trække kunder fra storcenter

Randers Storcenter konkurrerer med storcentre i andre byer - eksempelvis Bruuns Galleri i midten af Aarhus. Kampen om kunderne er skarp, så Randers Storcenter lancerer et alternativt lokkemiddel, når det 2. maj er Open by Night i Randers

Gratis shuttlebusser fra Aarhus, Grenaa og Hammel skal få borgere i omegnsbyerne til Randers til at tage bussen.

Storcentret har tidligere oplevet, at Bruuns Galleri i Aarhus har uddelt gratis togbilletter til Aarhus på banegården i Randers. I forbindelse med Open by Night 2. maj får Bruuns Galleri svar på tiltale.

- Vi har aldrig fået så mange magasiner og reklamer fra Salling, Magasin og Bruuns Galleri, som vi får nu. Konkurrencen er ekstrem hård. Og hvis Aarhus og Bruuns Galleri angriber os, så må vi også angribe dem, siger marketingschef i Randers Storcenter Lene Nørgaard til Randers Amtstavis.

Ifølge marketingschefen er indsættelsen af shuttlebusserne en event, der skal gøre opmærksom på, at konkurrencen fra især Aarhus er meget hård.

Shuttlebussen afgår fra McDonalds på Randersvej i Aarhus hver halve time med start klokken 10.00 og med sidste afgang klokken 21.00

Fra Grenaa og Hammel afgår shuttlebussen første gang klokken 10. I Grenaa holder bussen ved Grenaa Station, mens den fra Hammel afgår fra Hammel Idrætscenter. I begge byer er der afgang hver time.

Busserne kører retur med sidste afgang fra Randers klokken 22.00

The screenshot shows the Randers Storcenter website. At the top left is the logo 'R RANDERS STORCENTER'. To its right are links: 'Print | Ris og Ros | Kontakt os'. Below the logo is a navigation bar with links: 'FORSIDE', 'ÅBNINGSTIDER', 'BUTIKKER', 'AKTIVITETER', 'KORT', 'INFO', 'BLOG', 'WEBSHOP'. On the right side of the header are two boxes: 'SPECIALBUTIKKER' (Man - fre kl. 10-19, Lør og 1. & sidste søn i måneden kl. 10-16) and 'KVICKLY' (Man - fre kl. 8-20, Lør - søn kl. 8-18, Se Kvikly.dk). Below the navigation bar is a large red banner. On the left, it says 'VI BYDER VELKOMMEN TIL DISCO- OG CHILISTEMNING - DET BLI'R SÅ HOT!'. In the center, a white circle says 'Gratis shuttlebus for dig fredag d. 2. maj'. To the right, a white circle says 'FRIDAY NIGHT FEVER D. 2. MAJ KL. 10-22'. Below the banner is a grey box with 'Hot & Godt i Randers Storcenter Læs mere >'. To its right is a blue box with 'Facebook&Instagram' and a grey box with 'Fordelsklub'. On the right side of the page, there is a section 'SØG NYHEDSBREV' and a box 'LÆS DET NYESTE KATALOG HER' featuring a magazine cover titled 'hot & godt' with a man's face and the Randers Storcenter logo.

Salget af klippekort i Hovedstadsområdet fortsætter frem til 12. oktober

Rejsekortet skal i følge planen gennemføre en opgradering af systemet i løbet af forsommeren. Direktørsamarbejdet i hovedstaden (DSB, Movia, Metroselskabet og Trafikstyrelsen) har derfor besluttet at forlænge salget af klippekort for at sikre, at systemopdateringen ikke kommer til at falde sammen med udfasningen af klippekort

Kunderne vil - hvis alt går som det skal - møde et driftssikkert system, når de i oktober skal skifte fra klippekort til rejsekort. På det tidspunkt vil der også være en rejsekortløsning til både institutioner og virksomheder, ligesom det vil være muligt at oprette en automatisk tank op aftale til rejsekort til børn.

Klippekort købt inden 12. oktober kan benyttes frem til 18. januar næste år - og ubenyttede klippekort kan refunderes indtil 11. oktober 2017. Udskydelsen af udfasningen af klippekortet i hovedstaden får ingen betydning for kunderne i form af ændrede priser

Over 350.000 kunder i hovedstaden har allerede taget rejsekort i brug. På landsplan er der solgt mere end 670.000 rejsekort og gennemført 50 millioner rejser, siden rejsekort blev indført. Rejsekorttaksterne i hovedstadsområdet vil fortsat svare til klippekorttaksterne og give mulighed for rabat på 20 procent af klippekorttaksterne uden for myldretid.

Billigere billetter får flere til at tage bus eller tog

Trafikstyrelsen har evalueret takstnedsættelsen uden for myldretiden - også kaldet off peak rabatten. I en rapport konkluderer Trafikstyrelsen, at off peak rabatten understøtter målsætningen om at øge antallet af kunder i den kollektive trafik og fremskynder udbredelsen af rejsekortet

I 2013 har off peak rabatten bidraget til, at andelen af lokale rejser uden for myldretiden foretaget med Rejsekort er steget med 6 procentpoint fra 2012 til 2013 samt at antallet af rejser foretaget med rejsekort er tredoblet.

- De billigere billetter får flere passagerer til at bruge bus og tog uden for myldretiden og i weekenderne. Det giver mere plads til pendlerne, når der er brug for det i spidsbelastningsperioderne, siger transportminister Magnus Heunicke (S).

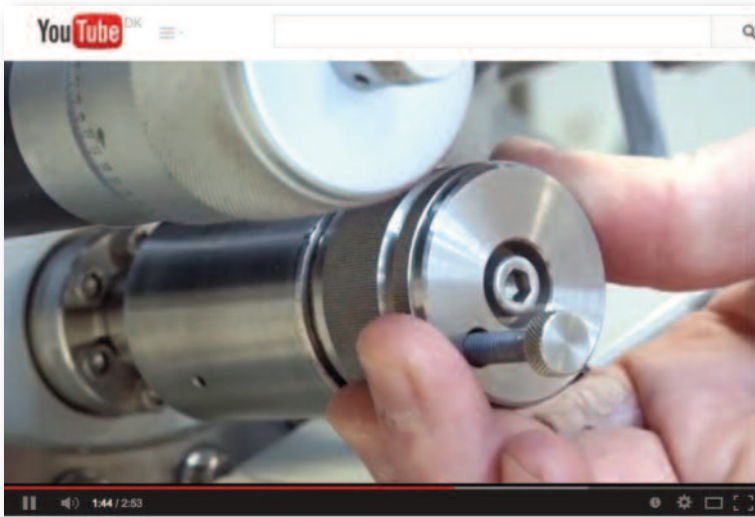
Han fremhæver, at takstnedsættelserne sammen med Togfonden.dk med investeringer i blandt andet nye skinner, realisering af timeplanen og elektrificering af jernbanen, er en del af regeringens samlede strategi for at styrke den kollektive transport og gøre den mere attraktiv.

Off peak rabatten giver ca. 20 procent billigere rejser med Rejsekort i bus og tog i lokaltrafikken i hele landet. Takstnedsættelsen gælder fra klokken 18 og hele aftenen og natten frem til klokken 7 om morgen og igen mellem klokken 11 og 13. I weekenden og på helligdage gælder takstnedsættelsen hele døgnet.

Ud over, at det bliver billigere at køre i bus og tog uden for myldretiden, indebærer "Aftale om bedre og billigere kollektiv trafik" også, at det personlige rejsekort er gratis i 2013 og 2014.

Nyt filter samler farlige diesel-partikler op

Et nyt filter kan kraftigt reducere udledning af farlige partikler og gasser fra dieselmotorer. Forskere fra Syddansk Universitet har fundet på at kombinere bilens partikelfilter med katalysatoren. - Vi har sat katalysatoren, som omdanner de farlige gasser til vand og luft, sammen med filteret, som sorterer sodpartikler fra, siger ph.d.-studerende Jeanette Hvam fra Institut for Kemi-, Bio- og Miljøteknologi på Syddansk Universitet



Små partikler strømmer ud af udstødningsrøret på diesel-kranen. På byggepladsen står den mobile kran i tomgang og hoster sundhedsskadelige NOX-gasser og sodpartikler ud af systemet. De farlige gasser og partikler er kræftfremkaldende og øger risikoen for hjerte-kar-sygdomme og astma. Nu har forskere fra Syddansk Universitet fundet en metode, hvor man næsten helt kan undgå farlige partikler fra biler og maskiner.

Jeanette Hvam har sammen med sine forskerkolleger fundet en måde at sætte bilens filter sammen med katalysatoren, så rensningen af udstødningsgasserne bliver mere effektiv. De seneste laboratorieforsøg har vist, at det nye filter

kan opsamle alle farlige sodpartikler og samtidig reducere NOX-gasserne betydeligt.

Bliver snart sat på lastbiler og maskiner

Det nye filter er udviklet i samarbejde med virksomheden Dinex, som producerer komplette udstødningsystemer til lastbiler, busser, varebiler og industrikøretøjer. I forhold til ikke-vejgående maskiner er det nye partikelfilter interessant, fordi EU gradvist strammer kravene til, hvor mange partikler og giftige gasser maskiner på byggepladser må udlede.

- Planen er, at vi har prototyper af det nye partikelfilter med katalysator ude at køre på specialmaskiner i år. Vi forventer så at have pilotproduktion klar i løbet af 2015 og egentlig produktion i 2016, hvor alle ikke-vejgående maskiner også skal leve op til de nye skærpede EU-krav, siger project chemist Henrik Christensen fra Dinex Emission Technology A/S.

Teknisk om filteret

Filteret er lavet af materialet siliciumkarbid, som blandt andet bliver brugt i rumfærgers varmeskjold, fordi det er et stabilt stof og næsten ligeså hårdt som diamant. Diamant har den ene ulempe, at hvis det udsættes for ekstrem varme i luft, bliver det til kul. Siliciumkarbid er kemisk stabilt under næsten alle betingelser.

Jeanette Hvam har i halvandet år arbejdet på at finde de helt rigtige materialer og sammensætninger for at få filteret til at fungere.

- Det er vigtigt at filteret er stabilt og ikke går i stykker. Samtidig skal det være porøst nok til, at gassen kan komme igennem cellevæggene - Også selvom der er smurt katalysator på, som mindsker størrelsen på porrerne, siger Jeanette Hvam og understreger, at det nye filter også bliver billigere at købe.

Nyheder fra Mekasign

- En verden af ny Teknik!

Mekasign Intelligent Trafik System (MITS)



System

Systemet betjenes enkelt og nemt på ICU602.

Når en rute sættes igang sendes busses ID - Rute samt GPS data via Mobitec Access server til Rejseplanen.

Rejseplanen sender herefter ruteforløb med tider til Chauffør monitor inddelt i 3 farver hvor Rød tekst på næste stop angiver en forsinkelse og Grøn angiver korrekt tidskørsel. Gul angiver kørsel er forud for køreplan.

Data fra bussen sendes hvert 30. sek til Rejseplanen så ankomst eller forsinkelse til et stoppested kan nøjagtigt beregnes og ses på Rejseplanen samt på Mobile enheder..

Eventuelle uforudsete hændelser kan sendes direkte til chaufførens monitor samt TFT skærme i bussen.

Kontakt Mekasign for tilbud på MITS

Drivesafe Alkometer

Test dig selv før politiet gør det.
Ny professionel Alkometer, både til private og erhverv.

Kun 1750,- kr. inkl. moms.

Kontakt Mekasign for køb af Drivesafe Alkometer.



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

Trafikselskab vil sætte ind mod social dumping

Fynbus har på vegne af Odense Kommune inviteret alle vognmænd, der har indgået kontrakt om Flextrafik Variabel eller Flextrafik Garanti med Midttrafik, Sydtrafik eller Fynbus til at indgå en samarbejdsaftale, hvormed vognmændene med Odense Kommunes ord tilkendegiver, at de tilslutter sig kampen mod social dumping



Baggrunden for, at Fynbus har sendt invitationerne ud, er, at trafikselskabernes udbud af flextrafik har vist sig at være effektive, når det handler om at få tilbudspriserne ned.

Ifølge organisationen Danske Busvognmænd har det ført til eksempler på meget lave timepriser på kørslen fra nogle af leverandørerne, hvilket har anledning til debat og kritik.

- Jeg opfatter det som et signal – både til leverandørerne og til flextrafik – om, at de lave priser ikke skal nås med ethvert middel, siger John Bergholdt, der er formand for Danske Busvognmænd.

John Bergholdt mener, at signalet fra Odense Kommune er det helt rigtige og understreger, at branchen, kommunerne og trafikselskaberne har et fælles ansvar for at komme eventuelle problemer med social dumping til livs.

Busselskaber er klar til at optage lyd i busserne

Flere busselskaber er klar til at optage det, der bliver sagt og råbt i busser, for at forebygge og klarlægge, hvad der foregår i busserne, hvis der opstår situationer med trusler og vold. Busselskabet Arriva vil teste et system i den aller nærmeste fremtid

- Lydoptagelser er gode, da de kan bruges som bevisførelse i de tilfælde, hvor der opstår voldelige episoder mellem chauffør og passager, siger Dorthe Nedermark, arbejdsmiljøchef hos landets største busselskab, Arriva, ifølge avisen.dk.

Arriva arbejder på at få en dispensation, så selskabet kan optage lyd i busserne. I øjeblikket undersøger selskabets jurister, om det kan lade sig gøre i forhold til lovgivningen.

Arbejdsforhold

I dag er det tilladt at optage video uden lyd under kørslen. Spørgsmålet er, om det er tilladt at optage lyd - eksempelvis hvis bussen bremser hårdt op, eller lydoptagelsen bliver aktiveret af chaufføren.

Det er ikke kun hos Arriva, at der er interesse for at optage lyd i busserne i området omkring chaufføren.

Hos Busselskabet Aarhus Sporveje, der har 26 busruter i Aarhus, er man også åbne overfor forslaget.

- En lydoptagelse vil kunne dokumentere bedre end kun video. Vi er åbne overfor alle tiltag, der kan løfte sikkerheden, siger direktør Torben Høyer til avisen.dk.

Busselskabet Aarhus Sporveje optager video døgnet rundt. Hos trafikselskabet Midttrafik, der står for buskørslen i Region Midt, er man også positive over for at optage lyd.

- Hvis lyd kan give den bedste tryghed, og man må det lovmæssigt, så synes jeg da, at man skal undersøge det, siger vicedirektør Mette Julbo til avisen.dk.

Efter et møde i januar med chaufførerne blev det besluttet, at der fremover skal være videoovervågning i alle busser, der kører for Midttrafik.

Hos 3F, der organiserer buschauffører, er der også en positiv holding over for at åbne for lydoptagelser i busserne.

- Det er en god ide. Mere dokumentation er kun positivt, siger Kjeld Jensen, miljøkonsulent i Transportgruppen ifølge avisen.dk.

Hos trafikselskabet Movia, der står for bustrafikken på Sjælland inklusiv Hovedstadsområdet, er holdningen også positiv.



Sydtrafiks direktør blev ansat igen

Sydtrafik har nu afsluttet ansættelsesprocessen i forhold til ansættelse af en ny administrerende direktør. Valget er faldet på Lars Berg, som er ansat som direktør med virkning fra 1. april

Lars Berg blev tidligere ansat som direktør for Sydtrafik med virkning fra 1. januar i år. Men på grund af en fejl-procedure, der betød, at ansættelsesprocessen skulle gå om, har han i en overgangsperiode været konstitueret som direktør.

Magasinet Bus

Onsdag 26. marts 2014 - Nummer 3 - 2. årgang

Specialkørsel kræver specielle talenter

Læs mere side 15 - 18



Den kollektive trafik
kører frem

Læs mere side 9

Bilingeniør:
Det ville være
farligt

Prisværdigt
Papuga
en

konklusion:

Konkurrencen mellem
busoperatører
fungerer

Læs mere side 11

Busser kørte ind i
landsdækkende
kontrol

Læs mere side 22



Mød os på
Facebook

Følg med hver dag på transportnyhederne.dk

Gik du glip af Magasinet Bus nummer 3?
Så hent det her!