

Magasinet Bus

Onsdag 28. maj til tirsdag 25. juni 2014 - nummer 5 - 2. årgang

Danish Coach Award-vinder:

Nytænkning præger turistbusselskab fra Herfølge

Læs mere side 20 - 23

*Historisk tilbageblik:
Rutebilselskabet
Haderslev - er en
rute fra Kleinbahn
til udbud*

*Læs mere
side 28 - 31*

*Taxi-selskab tager
mod sms-betaling*

Læs mere side 38

*Flextur - kollektiv trafik
på prøve*

Læs mere side 8 - 10

*Passagerpulsens skal give
passagererne en samlet
stemme*

Læs mere side 6 og 7

*Opsagt chauffør skal
have løn af den nye ar-
bejdsgiver*

Læs mere side 14 og 15

*Ny privat busrute er på vej
op over Sjælland*

Læs mere side 12

Derfor skriver vi også om taxi-branchen!

Man behøver vel ikke at være specielt krakilsk for at undre sig over, at Magasinet Bus nu også skriver om taxier og taxikørsel. Men det er der gode grunde til. Noget af forklaringen kan man finde i artiklen om Flextur i denne udgave af Magasinet Bus.

Flextur er kollektiv trafik, men udføres ofte - ja næsten altid - af taxier. Og Flextur er en del af Flextrafik, hvor en lang række kørselsformål samles, koordineres og udbydes under ét af trafikselskaberne. De fleste af de øvrige befordringsordninger er samlet under den ikke særlig præcise betegnelse "handicap-og specialkørsel". Her på redaktionen har vi desværre ikke kunnet finde på noget bedre.

Ved et rent tilfælde blev denne type af koordineret kørsel for 20 år siden defineret som "almindelig rutekørsel", som den er beskrevet i Busloven og Lov om Trafikselskaber. Hermed blev bus- og taxikørsel forlovet med hinanden i et til tider ganske anstrengt forhold.

For 20 års siden var taxibranchen i den grad ovenpå, og tog ikke særlig notits af denne detalje. Siden er det som bekendt gået anderledes. Taxibranchen er hårdt ramt af finanskrisen, af kommunalreformen og af urbaniseringen.

Taxibranchen er også ramt af en ny og omkostningsbevidst indkøbspolitik i kommunerne. Det har betydet en markant vækst for Flextrafik, og en stor del af taxiernes marked er nu overtaget af trafikselskaberne - på kommuners og regioners opfordring. Og en strid om social dumping har været på dagsordenen de seneste par år - helt uden forbindelse til udenlandsk arbejdskraft.

En ny og mere liberal taxilov er på vej, og taxibranchen er på vej ind i meget omfattende omstruktureringer.

Derfor skriver vi også om taxikørsel i Magasinet Bus.

God læselyst

Jesper Christensen, chefredaktør

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.



Mekasign as

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

Trafikselskaberne i Danmark har fået ny formand

Morten Andersen, der er formand for FynBus, er ny formand for bestyrelsen for Trafikselskaberne i Danmark. Det blev konklusionen, da foreningen for kort tid siden konstituerede sig i København. Per Hovmand, næstformand for Movia, blev valgt som næstformand i foreningen



Den nye formand fremhæver, at en af Trafikselskaberne i Danmarks vigtigste opgaver bliver at fortsætte arbejdet for at sikre flere passagerer i den kollektive trafik.

- Der foretages omfattende investeringer i togdriften. Og det er vigtigt, at vi i farten ikke glemmer tilbringertrafikken. Busserne har en væsentlig og selvstændig rolle at spille i den moderne kollektive trafik, siger Morten Andersen og fortsætter:

- Det er en vigtig opgave for Trafikselskaberne i Danmark at fortsætte og styrke samarbejdet mellem trafikselskaberne - blandt andet om en national busstrategi. Der skal være en strategi for, hvordan vi får flere passagerer med busserne og gør det nemmere at komme til toget, siger Morten Andersen.

Morten Andersen har siden 2010 været borgmester i Nordfyns Kommune, hvor han er valgt for Venstre.

Trafikselskaberne i Danmark blev stiftet 1. august 2008 som et fælles talerør for landets trafikselskaber: BAT, Fynbus, Midttrafik, Movia, NT og Sydtrafik.

Ud over formand Morten Andersen, FynBus, og næstformand Per Hovmand, Movia, består bestyrelsen af Carsten Scheibye, BAT, Hans Bang Hansen, Midttrafik, Thomas Gyldal Petersen, Movia, Thomas Kastrup-Larsen, NT og Jesper Frost Rasmussen, Sydtrafik.

*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*



Trafikselskab stiller cykeltrailer-projekt i skabet

Region Hovedstaden, Movia og Fjordbus har evalueret det forsøg med cykeltrailere på linje 320R Frederikssund - Frederiksværk - Helsingør, som blev gennemført sidste sommer. Forsøget viser, at selvom kunderne er positive overfor ideen, var det kun et fåtal af passagererne, som benyttede sig af muligheden for at tage cyklen med bussen

Derfor har Region Hovedstaden i samråd med Movia besluttet, at der ikke skal arbejdes videre med projektet. Samtidig fremhæver Movia, at der stadig er et stærkt ønske om at arbejde med muligheden for at tage cyklen med i flere busruter.

- Forsøget med 320R faldt ikke så heldigt ud, men vi skal blive ved med at undersøge, hvordan vi kan hjælpe borgerne med at kombinere cyklen med bussen. Det er en god ide, som vi skal arbejde videre med i andre udgaver, siger Jens Mandrup (SF), som er formand for Miljø- og trafikudvalget i Region Hovedstaden og også sidder i Movias bestyrelse.

Seks ud af syv kørte uden cykler

I august var der godt 500 cykler med trailerne på 320R, hvilket svarer til, at to ud af tre trailere har kørt hele turen uden cykler. I oktober var det seks ud af syv trailere, som kørte rundt uden cykler. Selvom det nu er blevet besluttet, at der ikke arbejdes videre med projektet, kan passagerne stadig få cyklen med på busturen.

- Der er plads til to cykler inde i bussen. Set i lyset af, at der under forsøget var mindre end én tur om dagen med mere end to cykler på en trailer, kan de to cykelpladser inde i bussen i langt de fleste tilfælde dække behovet, siger Torsten Rasmussen, områdechef i Movia.

Passagerpulsens skal give passagererne en samlet stemme

Passagerpulsens er et nyt initiativ fra Forbrugerrådet Tænk, som skal give danske bus- og togpassagerer et fælles talerør overfor myndigheder og trafikkselskaber. Forprojektet til initiativet blev støttet af Transportministeriet, og et statsligt bidrag til finansieringen håber Forbrugerrådet Tænk falder på plads om kort tid fra én af de mange forligskredse i transportpolitikken

Af Mikael Hansen, journalist for transportnyhederne.dk
mikael@transportnyhederne.dk

Som passager i kollektiv trafik i Danmark kan man klage til sit trafikkselskab, hvis noget går galt. Hvis det også går så galt, at man ikke er tilfreds med svaret fra trafikkselskabet, kan man gå til Ankenævnet for Bus, Tog og Metro – især hvis det handler om billetter og takster, men ellers er der ikke nogen steder at gå hen.

Situationen i Danmark adskiller sig her fra de fleste andre europæiske lande, hvor der findes foreninger eller klubber, som varetager passagerernes interesser overfor trafikkselskaber og myndigheder.

Når Passagerpulsens om kort tid forventes at blive en realitet, bliver der ændret på dette.

Tværgående målinger af kundetilfredshed

For det første vil Passagerpulsens gennemføre landsdækkende målinger af passagertilfredshed på tværs af trafikkselskaber og transportformer. Inspirationen til dette kommer fra England, hvor det statsligt støttede organ Passenger Focus har haft succes med tværgående og uafhængige passagermålinger.

Et fælles talerør for passagerernes interesser

For det andet skal Passagerpulsens være et fælles talerør for passagerernes interesser overfor myndigheder og trafikkselskaber, ligesom de landsdækkende passagerforeninger i f.eks. Sverige og Holland.

Men der findes allerede pendlerklubber for forskellige togstrækninger hos DSB og Arriva. Desuden er blandt andet Ældresagen og Danske Handicaporganisationer engageret i at forbedre transportvilkårene for deres medlemmer.



Kollektiv trafik

NOAH og Rådet for bæredygtig Trafik kæmper for kollektiv trafik og mod bilismen med et miljø- og klimaperspektiv.

Magasinet Bus har spurgt Forbrugerrådet Tænk om, hvordan de vil undgå at konkurrere med de eksisterende klubber og foreninger.

Projektmedarbejder Lars Wiinblad, Forbrugerrådet Tænk, betoner, at der stadig er brug for gode folk til at tale passagerens interesser på de enkelte strækninger. Passagerpuls vil ikke udkonkurrere eksisterende pendlerklubber – men tværtimod samarbejde med dem og samle deres tværgående interesser og varetage dem overfor myndigheder og selskaber.

Forbrugerrådet Tænk har mange års erfaringer med en dialog med mange forskellige interessenter i mange forskellige brancher om forbrugerbeskyttelser og forbrugerinteresser. Dialogen har selvfølgelig altid et kritisk udgangspunkt men grundholdningen er en søgen efter konstruktive kompromisser.

Forbrugerrådet Tænk skal derfor i dialog med trafikselskaberne om en række aktuelle emner, blandt andet om Rejsekort, trafikinformation og takster, for at nævne nogle områder, hvor forslag fra passagerernes side kan gøre en forskel. Lars Wiinblad påpeger, at Forbrugerrådet Tænk må prioritere opgaverne. Alt kan ikke løses på én gang.

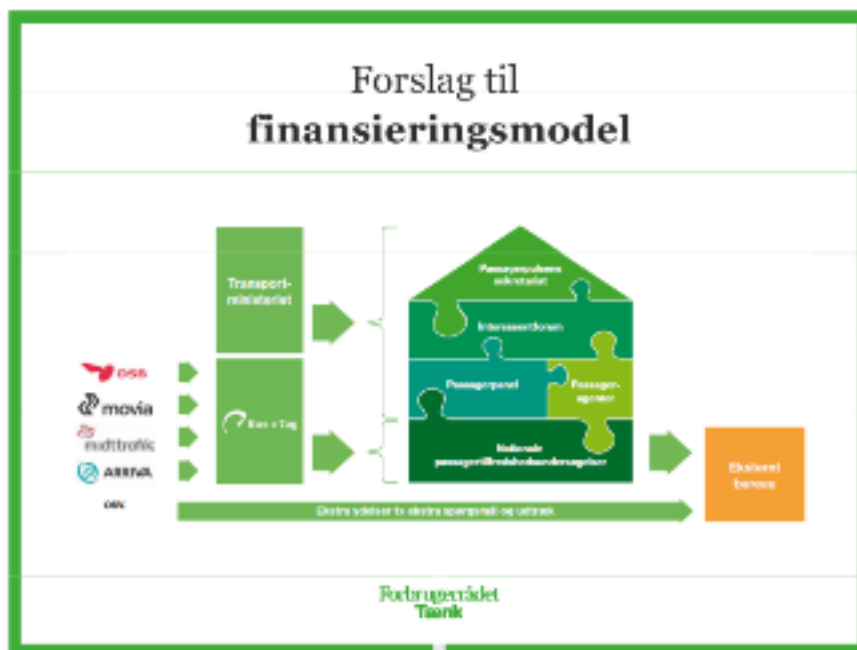
Lars Wiinblad påpeger også, at de fleste passagerer i kollektiv trafik stadig mangler et talerør, bl.a. mange pendlere, som kombinerer bus, tog og metro, foruden buspendlere og den kollektive trafiks mange fritidsrejsende. Færgetrafik, Flextrafik og fjernbusser er også med på Passagerpulsens bruttoliste, men disse emner kan ikke forventes behandlet i første omgang.

- Vi vil gerne i dialog med alle parter, som kan bidrage til Passagerpuls. Det er også tanken, at man som interesseret enkeltpersoner skal kunne blive medlem af Forbrugerrådet Tænk, og derved støtte Passagerpuls. Vi vil desuden gerne hjælpe græsrodderne ved at stille et dialogforum til rådighed, hvor vi kan dele gode erfaringer, hjælpe hinanden og måske også lave en slags uddannelse, der gør den enkelte bedre i stand til at varetage egne interesser, siger Lars Wiinblad til Magasinet Bus.

Han understreger, at ét af de væsentlige initiativer vil være, at arbejde for høringsret for passagererne og Passagerpuls hos alle vigtige instanser i den kollektive trafik, for det er ofte i planlægnings- og designfasen, at afgørende beslutninger tages om de kollektive trafiksystemer – beslutninger, som kan påvirke passagerernes vilkår i mange år fremover.

Læs rapporten om forprojektet til Passagerpuls:

Passagerpuls - forslag til et styrket fokus på passagererne i den kollektive trafik, Forbrugerrådet Tænk, april 2014.



Flextur - kollektiv trafik på prøve

Flextur er et tilbud om dør-til-dør befordring, åben for alle og til en pris, som ligger mellem en busbillet og taxaprisen. Man skal blot bestille sin tur i forvejen, og der er en vis fleksibilitet i afhentnings- og sluttidspunkt. De fleste danske trafiksselskaber tilbyder Flextur på kommunebasis, dog er der en del kommuner, som har valgt ikke at give dette tilbud

Af Mikael Hansen, journalist transportnyhederne.dk



Flextur drives som en del af trafiksselskabernes Flextrafik, hvor en stribe offentligt betalte befordringsordninger koordineres og udbydes under ét. Flextur og den individuelle handicapkørsel er de eneste af disse, som har en brugerbetaling.

For Flextur er kollektiv trafik - åben for alle til en aftalt billetpris. Og Flextur er også løsningen på kollektiv trafikbetjening i de tyndt befolkede områder. For Flextur kører kun, når der er passagerer. Flextur møder dermed det faktiske transportbehov - på de tidspunkter og til de rejsemål, som passagererne har. Og Flextur kører i tidsrummet 6-23 også i weekenden. Flextur er altså et skræddersyet transporttilbud, langt bedre end de lokale busruter, som ordningen afløser, men også dyrere.

I årtier har den kollektive trafikbetjening af landområderne været at alvorligt og næsten uløseligt problem. Den traditionelle løsning er et net af lokale busruter, som forbinder landsbyer med nærmeste stationsby eller købstad. Disse busruter har været i krise i årtier. Der har været alt for få passagerer, og der har været en vedvarende kritik af "de store tomme busser".

De lokale busruter har været gennem utallige sparerunder i de seneste 30-40 år, og har efterladt en minimumsbetjening, som ingen har været tilfredse med. Specielt betjeningen om aftenen og i weekenderne er skåret ned, og mange landområder har i en del år slet ikke haft nogen betjening om aftenen og i weekenden.

Her er Flextur en langt bedre løsning.

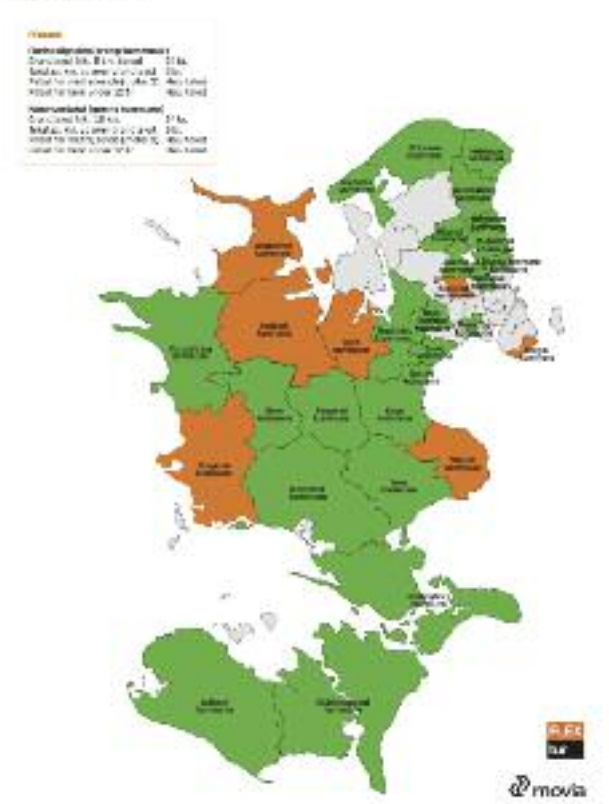
Problemet med Flextur er, at det er en næsten usynlig og ikke særlig brugt del af det kollektive trafiksystem. Den vigtigste grund er, at rigtig mange ikke kender ordningen. Flextur er ikke et varemærke, trafiksselskaberne reklamerer med. Der findes for eksempel ikke en eneste bil med et Flexturlogo på. Flextur køres som sagt som en del af Flextrafik med taxaer og minibusser. Måske kan man få øje på et lille Flextrafikskilt på nogle, men det er meget diskret.

Stor variation

Informationen om Flextur kan først og fremmest findes på trafiksselskabernes og kommunernes hjemmesider, og her bliver det meget tydeligt, at priser og vilkår for Flextur varierer ganske meget fra kommune til kommune - og fra trafiksselskab til trafiksselskab.

Trafiksselskabet Movia har som det eneste trafiksselskab valgt at knytte taksten for Flextur til det almindelige takstsy-

Kort over Flextur



Kollektiv trafik



Flextur
oversigtskort

4 km pr. kilometer (Minimum 33 kr. pr. tur)
8 km pr. kilometer (Minimum 44 kr. pr. tur)
14 km pr. kilometer (Minimum 70 kr. pr. tur)

Nedkræftning af kommunegrænser betyder, at 14 kr. pr. km. for eksempel kan betales med mindre end et enkelt kommunalt mellemkommunalt.

NORDJYLLANDS HJELPESKEMAT

Skive og Slagelse Kommuner samt Viborg, Skjern, og Brøndby Kommuner.
Reguleringsråd for kommunegrænser og priser 2012-14. Se side 145 i bilaget. Begge minimum 22 kr.

Hovedstaden og Sydøstsjælland

Byggestrømsråd for kommunegrænser og priser 2012-14. Se side 145 i bilaget. Begge minimum 22 kr.

REGION SØVENDYLLANDS KOMMUNER

Fårkløbing, Slagelse og Vordingborg Kommuner samt Høje-Sønderby og Næstved Kommuner.
Reguleringsråd for kommunegrænser og priser 2012-14. Se side 145 i bilaget. Begge minimum 22 kr.

STORSTADEN

Storbyregionen for København og omegn 2012-14. Se side 145 i bilaget. Begge minimum 22 kr.

stem. Grundtaksten for Flextur svarer til prisen for en to zoners billet, nemlig 24 kr. I nogle kommuner kan man køre op til 10 km for denne takst, i andre kommuner op til 5 km. For længere ture betales en kilometerpris for strækningen ud over grundtaksten.

I Movia kan man køre med Flextur på tværs af kommunegrænser. Men det er klogt at se sig godt for, for der er 14 kommuner i Storkøbenhavn, hvor man ikke kan køre Flextur. Flextur eller lignende åbne tilbud om dør-til-dør kørsel findes heller ikke på Fyn og på Bornholm.

De tre jyske trafiksekskaber har valgt en kilometerbaseret takst for Flextur - alle med en minimumstakst. Men der er store forskelle på både kilometertakster og minimumstakster. Den højeste takst er 14 kr. pr. kilometer og minimum 70 kr. Det svarer stort til prisen for en taxa. Og fra dette niveau gradueres priserne alt efter hvor meget tilskud de enkelte kommuner giver til kørslen. Hertil kommer en helt stribe særordninger og "venneaftaler", som gør billedet endnu mere komplekst. Den laveste kilometerpris er 3,50 kroner i nogle kommuner i Sydtrafik, og den laveste minimumspris er Movias pris på 24 kroner.



Det er tydeligt, at Flextur i den jyske version er meget lokalt orienteret, og langt de fleste ture i ordningen er da også ganske korte ture. For kommunerne er Flextur fortrinsvis - ja udelukkende - et tilbud til kommunens egne borgere. Movia har derimod lagt sig tættere op ad den almindelige kollektive trafik i forhold til takster og rejsemuligheder. Her er tilbuddet mere åbent og tilpasset de sjællandske/lolland-falsterske kommuner, som er meget forskellige i størrelse og befolkningstæthed. Movias Flextur skal helst passe lige så godt til Brøndby Kommune som til Lolland Kommune.

Flextur er kollektiv trafik på prøve

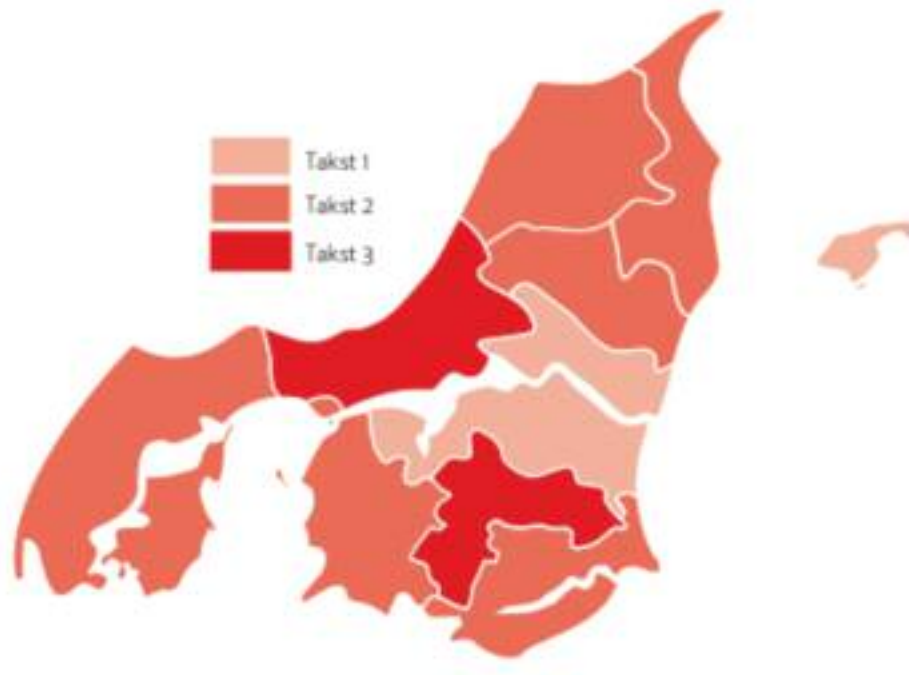
I Movia og Sydtrafik kan man bestille sin Flextur-rejse over nettet og kan forudbetale med Dankort. I Midttrafik og NT er den eneste mulighed at betale kontant til chaufføren. Klippekort, månedskort, Rejsekort eller mobilbilletter kan ikke bruges til Flextur. Så der mangler lidt endnu, før Flextur kan kaldes en fuldt integreret del af kollektiv trafik.

Dette afspejler sig også på trafiksekskabernes hjemmesider. Her er Flextur et underpunkt til Flextrafik - men i virkeligheden burde Flextur være mere forbundet med busnettet og lokalbanerne end med de visiterede kørselsordninger i Flextrafik. Flextur er stadig kollektiv trafik på prøve.

Flextur i Nordjylland

Flextur er som nævnt selve løsningen på den kollektive trafikbetjening i de tyndt befolkede områder. Nordjyllands Trafiksekskab (NT) har i sin nyeste trafikplan fra 2012 brugt Flextur som et strategisk instrument. Den nye trafikplan arbejder målrettet henimod en flytning af ressourcerne til de store trafikstrømme. Og ét af de vigtige virkemidler har været at nedlægge mange dyre landruter og tilbyde Flextur i stedet for.

Kollektiv trafik



Og planen har holdt stik. NT har haft en markant passagervækst på alle områder. Der er ca. 100.000 Flexiture om året i Nordjylland. Det udgør under en halv procent af det samlede passagertal. Men i NT ses det alligevel som en succes. Passagertallet i Flexitur-ordningen er nemlig steget markant i de senere år - i takt med nedlæggelsen af lokale busruter og revisionen for nylig af ordningen, som har gjort den endnu mere åben og fleksibel.

- Vi har valgt at lade billetprisen styre efterspørgslen, og det er lykkedes, siger vicedirektør Nicolai B. Sørensen, NT, til Magasinet Bus.

- Det er lidt dyrere at bruge Flexitur

end busser og tog, men jeg tror vi har fundet en god balance mellem pris og kvalitet. Passagererne får noget mere - nemlig dør-til-dør-kørsel, og det vil de godt betale for. Vi har set et lille fald i antallet af Flexiture fra 2012 til 2013, og det skyldes, at nogle kommuner har øget billetprisen. Samtidig kan man bruge ordningen mellem alle destinationer i Nordjylland., hvis man vil. I de fleste rejserelationer er der andre og billigere løsninger - f.eks. i kombinationen af Flexitur, bus og tog. Og det kan folk godt finde ud af, siger Nicolai B. Sørensen.

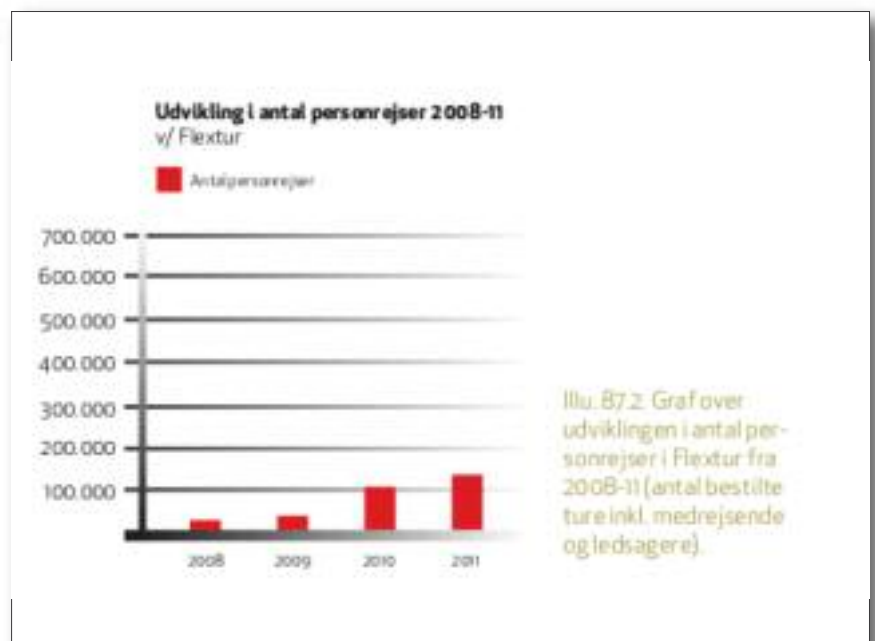
Magasinet Bus: *En halv procent af alle kollektive ture med Flexitur med NT lyder ikke af meget. Har I fat i alle potentielle kunder til Flexitur-produktet?*

Nicolai B. Sørensen: - Man skal ikke forvente lavere priser på Flexitur i Nordjylland, men det er nok rigtigt, at mange borgere ikke kender ordningen. Når NT om kort tid lancerer en ny hjemmeside, vil Flexitur i højere grad fremstå som et almindeligt kollektivt trafik tilbud på en mere tydelig måde.

Hedensted Kommune satser på Flexitur

Hedensted Kommune er én af de få landkommuner i Danmark, og den breder sig i landområdet mellem de to østjyske købstæder Vejle og Horsens. Hedensted Kommune har valgt at satse hårdt på Flexitur som kommunes tilbud til borgerne om lokal kollektiv transport. Alligevel er kommunens Flexiturløsning endt med at blive noget af et kludetæppe.

Hedensted Kommune har valgt takstmodel i Midttrafik's Flexitur-udgave, som er billigst for borgerne, dvs. 4 kroner pr. kilometer med en minimumstakst på 30 kroner. Men i virkeligheden ville Hedensted Kommune hellere have



Kollektiv trafik

haft en takst på 5 kroner pr. kilometer.

- Vi har etableret en såkaldte venneaftale med Vejle Kommune på tværs af kommunegrænsen, og her er taksten 5 kroner pr. kilometer i henhold til Sydtrafiks normer for Flextur, fortæller kørselskoordinator Lars Oksbjerg, Hedensted Kommune.

- Det ville have været mere fikst med samme Flextur-takst til Vejle og internt i kommunen, men det kunne ikke lade sig gøre. Desværre et vi endt i noget, som ikke er specielt gennemskueligt for borgerne.

Det hører med til kompleksiteten, at Hedensteds anden naboby, Horsens, har valgt den dyreste Flexturløsning, nemlig 14 kroner pr. kilometer og minimumsprisen 70 kroner.

Hedensted Kommune har fortsat et udbredt net af lukkede skoleruter og åbne lokalruter. Lars Oksbjerg ser frem til den snarlige ændring af Lov om trafikselskaber. Én af ændringerne vil være, at de bliver tilladt at lade andre passagerer end skolebørn benytte de skoleruter, som drives i kommunens eget regi. Det er en mulighed, som Hedensted Kommune ønsker at benytte sig af.

Arriva Danmarks direktør kommer i koncernledelsen

Thomas Øster, der er Arriva Danmarks administrerende direktør, er forfremmet til en nyoprettet stilling som business excellence director i Arriva Gruppen, der står for kollektiv trafik i 14 europæiske lande. Han indtræder dermed – som den første ikke-brite – i Arriva Gruppens koncernledelse

- Det har været en stor ære og fornøjelse at være administrerende direktør i Arriva Danmark, og jeg er utrolig stolt over de mange gode resultater, som vi har skabt sammen. Jeg glæder mig dog også til de nye udfordringer, der nu venter mig som en del af koncernledelsen i Arriva Gruppen, og ser frem til samarbejdet med Arrivas datterselskaber i hele Europa, siger Thomas Øster, der har været administrerende direktør for Arriva Danmark siden 1. januar 2011. Thomas Øster får som business excellence director ansvaret for den strategiske udvikling af Arriva Gruppen og skal også skabe rammerne for et udvidet samarbejde på tværs af landegrænserne.

Mike Cooper, der vice CEO i Arriva Gruppen og administrerende direktør for Arriva Mainland Europe, fremhæver, at Arriva Danmark har gennemgået en utrolig positiv udvikling i de tre år, Thomas Øster har stået i spidsen for virksomheden, og at Arriva Danmark fremstår i dag som en økonomisk velfunderet og meget innovativ virksomhed.

- Det er derfor fuldt fortjent og helt naturligt, at han nu får mulighed for at udbrede de gode, danske erfaringer til alle søsterselskaberne i Arriva Gruppen, siger Mike Cooper.

Arriva Gruppens koncernledelse består herefter af CEO David Martin, vice CEO og administrerende direktør for Arriva Mainland Europe Mike Cooper, koncernøkonomidirektør Martin Hibbert, administrerende direktør for Arriva UK Bob Holland, HR-direktør Alison O'Connor og business excellence director Thomas Øster.

Thomas Øster fortsætter som administrerende direktør for Arriva Danmark, indtil hans afløser er fundet.

Thomas Eybye Øster, er 39 år og uddannet cand.merc. i International Business fra CBS i 2001. Han har ansat i A.P. Møller-Mærsk, inden han i 2004 kom til Arriva Gruppen som direktionsassistent. I 2007 blev han ansat som kommerciel direktør i Arriva Danmark. Fra 1. januar og frem til 7. maj var han administrerende direktør i Arriva Danmark.

Letbanen i Aarhus kan blive dyrere end budgetteret

I et skriftligt svar til Århus Stiftstidende oplyser transportminister Magnus Heunicke (S), at Aarhus Letbane tegner til at blive omkring en halv milliard kroner dyrere, end budgetteret

- Det er meget beklageligt, at projektet tegner til at blive væsentligt dyrere end budgetteret. Vi har igangsat en proces, og har en tæt dialog med Region Midtjylland og Aarhus Kommune om, hvordan projektet kan tilpasses. Målet er at få projektet tilbage på sporet, skriver Magnus Heunicke i en mail til Århus Stiftstidende.

Transportministeren siger ifølge Århus Stiftstidende, at han ikke kan tage stilling til, om Staten, der allerede støtter projektet, kan skyde flere penge i budgettet.

I øjeblikket arbejder letbaneselskabet Aarhus Letbane I/S på at vurdere, hvem der skal levere tog og skinner til letbanen.

Letbanen i Aarhus er budgetteret til 2,4 milliarder kroner. Med udsigten til en budgetoverskridelse på 500 millioner kroner holder i den sidste ende, kan prisen komme op på omkring 3,0 milliarder kroner.

Rådmanden for Teknik og Miljø i Aarhus Kommune, Kristian Würtz (S) peger over for Erhvervs Avisen på, at det endnu ikke er afgjort, hvem der skal levere letbanens anlæg, skinner og tog - og at det derfor er uden mening at udtale sig om eventuelle budgetoverskridelser.

Ny privat busrute er på vej mellem Rødbyhavn og København

Johns Turistfart åbner rute 810 fra Rødbyhavn til København 1. august 2014.

Pendlere, færgeshoppere og andre får et alternativ til tog og bil mellem Rødbyhavn og København fra 1. august. Johns Turistfart fra Nykøbing Falster har fået tilladelse til at sætte en ny busrute ind på strækningen. Det skriver Folketidende.

Ruten får nummeret 810 og kommer i første omgang til at køre med to-tre morgen- og eftermiddagsafgange hver vej med stop i Maribo, Nykøbing, Tappernøje og Rønnede.

- Jeg har søgt om sådan en rute i 30 år, og nu er det endelig lykkedes, fortæller John Jalkiewicz fra Johns Turistfart til Folketidende. Han har fået tilladelsen for foreløbig fem år.

Ruten vil køre syv dage om ugen med moderne busser med internetadgang og strømforsyning, så passagererne kan arbejde undervejs.

Johns Turistfart kører i forvejen den private busrute 800 mellem Nykøbing Falster og Odense.

93 passagerer – 8-11 meter – lavgulvsbus



REN EL-DRIFT fra SOR

Ny salgskonsulent pr. 1.08.2014

Bus Center Vest A/S har ansat John Greisen som ny salgskonsulent pr. 1. august. Som de fleste vil vide, har John mange års erfaring inden for branchen.

Han har bl.a. arbejdet 16 år som salgskonsulent hos EvoBus Danmark A/S, hvor han stod for salg af mini-, rute- og turistbusser.

Hos Bus Center Vest vil Johns arbejdsområde dække alle produktgrupper med fokus på salg af Volvo-turistbusser samt brugte busser.



Bedre busser sælges

www.buscentervest.dk

Turistbusser

14 Iveco Compa Luksus	23+1+1, toilet, køkken, Euro 6.
14 Iveco Compa T	27+1+1, fleksibel allround bus.
14 Volvo B8R-URBIS	47/24, ny standard for økonomisk rutebus.
14 Volvo B11R 9700HD 5-stj.	50+1+1, 460 HK, I-shift, EURO 6.
14 Volvo B11R 9700HD 4-stj.	54+1+1, 460 HK, I-shift, EURO 6.
14 Volvo B11R-9900HD 4-stj.	54+1+1, 460 HK, I-shift, EURO 6.
13 Volvo B9R 9500H	51+1, 13 meter, 380 HK, I-shift, EURO 6.
11 Volvo B13R-9700HD	59+1+1, flere udførsler, 460HK, EURO 5, km 260.000.
03 Volvo B12B-9900HD	57+1+1, tiptop stand – motor kun km 40.000.
97 Scania Irizar	49+1+1, teknisk velkørende, KUN DKK 69.900,-

Rute- og bybusser

05 Volvo B12M-8700	52+35, 13,7 meter lavbagperron, km 765.000.
04 Volvo B12M-8500	48+57, 13,7 meter lavbagperron, partikelfilter.
02 Volvo B12BLE-8500	30+35, 12 meter, laventre.
00 Volvo B10M-V25	50+38, 13,7 meter, lavbagperron.
00 Scania Omniline	47+24, 12 meter rutebus.
98 Volvo B10BLE-8500	33+35, 12 meter, laventre.
97 Volvo B10M-8500	47+24, 12 meter rutebus.
97 Volvo B10M	47+32, 12 meter rutebus.

Øvrige

14 MB 516	Udv. DK-lift, Martech-gulv, elskydedør, chauffør AC.
13 DEMO MB VEGA GT	16 personers – UNVI-aptering.

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



Destinationskilte

Dansk specificerede
Synsvinkel 130°
Voice announcement
Informationskærme
Stationær information

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

Enkel - hurtig - sikker

bustec-info.eu/en/

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.



Virksomhedsoverdragelse: Uopsagt chauffør skal have løn af den nye arbejdsgiver

En virksomhedsoverdragelse mellem to busselskaber betød, at en buschauffør stod uden arbejde, fordi det busselskab, der overtog busser og chauffører fra det andet busselskab, ikke ville have ham med over. Chaufføren var ikke blevet opsagt, og lagde sag an. Landsretten har slået fast, at chaufføren skal have løn i opsigelsesperioden betalt af det busselskab, der overtog chauffører og busser

Sagen begyndte, da to busselskaber - A og B - bød på busruter i den samme udbudsrunde. Busselskabet B havde kørt de pågældende ruter op til udbuddet, men tabte udbuddet til busselskab A, som efterfølgende skulle køre på ruterne. Udbuddet indebar også, at Busselskab A skulle have overdraget tre busser.

I den slags sager sker der typisk en virksomhedsoverdragelse, hvor den vindende part overtager chauffører og busser på ruterne i udbuddet.

i den aktuelle sag meddelte Busselskab A på et tidligt tidspunkt mundtligt til busselskab B, at man ikke ønskede at overtage en bestemt chauffør.

Arbejdspladsen

Den mundtlige begrundelse var, at busselskab A ikke kunne lide chaufføren, som tidligere havde været ansat hos selskabet. Busselskab A mente også, at han var en dårlig chauffør.

Busselskab B meddelte, at chaufføren hørte til udbuddet. Hvis busselskab A krævede, at busselskab B skulle opsig chaufføren, skulle busselskab B have dette at vide skriftligt med en saglig begrundelse.

Men Busselskab A foretog sig ikke yderligere, men nægtede at overtage chaufføren, da overdragelsen skulle finde sted.

Chaufføren troede, at hans ansættelse ville fortsætte hos busselskab A, da han ikke var blevet sagt op. Da han fandt ud af, at busselskab A ikke ville overtage ham, lagde han sag an mod selskabet.

Grundlæggende skulle Vestre Landsret tage stilling til to spørgsmål.

- Havde chaufføren krav på løn i opsigelsesperioden?
- Hvilket busselskab skulle i givet fald betale lønnen?

Virksomhedsoverdragelse forpligter

Vestre Landsret afgjorde, at sagen faldt ind under loven om virksomhedsoverdragelse. Det betød, at Busselskab A overtog de rettigheder og forpligtelser, der gjorde sig gældende over for den pågældende chauffør.

Chaufføren havde stillet sin arbejdskraft til rådighed for busselskab A, da han forventede at skulle fortsætte sit arbejde i dette nye selskab.

Da Busselskab A ikke ønskede at gøre brug af chaufførens arbejdskraft, og da chaufføren ikke var opsagt på overdragelsestidspunktet, blev Busselskab A dømt til at betale løn med videre i opsigelsesperioden.

Vestre Landsret kom også frem til, at Busselskab A ikke kunne bevise, at de havde anmodet Busselskab B om at opsig chaufføren. Derfor havde busselskab B ikke handlet ansvarspådragende ved at undlade at opsig chaufføren.

DI, der førte sagen for Busselskab B peger i forbindelse med afgørelsen på, at Vestre Landsrets resultat er helt rigtigt. I den aktuelle sag var der utvivlsomt tale om virksomhedsoverdragelse, idet overdragelsen omfattende såvel fem chauffører, tre busser samt busruter.

DI anbefaler, at det altid bør kunne dokumenteres skriftligt, hvis overdragede medarbejder ønskes afskediget forud for overdragelse.





Nytænkning præger prisbelønnet turistbusselskab

Da Danske Busvognmænd uddelte Danish Coach Award under "Ferie for alle" i Messecenter Herning tidligere på året, blev Herfølge Turistfart belønnet for moderne og internationale markedsføring. Magasinet Bus har i den anledning talt med Heino Larsen, der sammen med sin søster Heide Jensen, er tredje generation i virksomheden, der holder til syd for Køge, men dagligt er synlig i hovedstaden med sine busser i den karakteristiske rødlige farve - enten med Copenhagen Coach eller med Herfølge Turistfart på siden

- Nu har vi et helt år til at udnytte, at vi vandt prisen Danish Coach Award, siger Heino Larsen, da Magasinet Bus fanger han en formiddag i maj for at høre mere om virksomheden, der blev kåret som Årets Turistbusselskab ved Danish Coach Award-uddelingen i foråret.

Busrejser

Herfølge Turistfart var nomineret sammen med et felt af både store og små turistvognmænd fra hele landet. Men familievirksomhedens moderne og internationale markedsføring endte med at overbevise priskomiteen om, at det var Herfølge Turistfart, der skulle kåres som vinder.

Heino Larsen, der overtog Herfølge Turistfart sammen med sin søster Heidi Jensen for tre års tid siden, forklarer, at forretningen de seneste år har udviklet sig fra at være en mere lokal forankret busvognmandsforretning med blandt andet skolekørsel og kørsel for foreninger til i dag at være et turistbusselskab, der er orienteret internationalt mod eksempelvis indkommende krydstogtturister og erhvervsvirksomheder.

For at tage det sidste først. Heino Larsen forklarer, at Herfølge Turist kan tilbyde at tage sig af gæster, der skal besøge en virksomhed fra de eksempelvis ankommer i Kastrup Lufthavn til de skal afsted fra afgangshallerne igen.

Det vil sige, at virksomheden kan koncentrere sig om at tage i mod gæsterne, når de ankommer til virksomheden og overlade resten til turistbusselskabet fra Herfølge.

- Vi kan sørge for det hele. Afhentning i lufthavnen, køre gæsterne frem til virksomheden, reservere plads på passende restauranter, sørge for hotel og for at transportere dem til lufthavnen igen, siger Heino Larsen.

Dermed kan virksomhedens modtagelseskomité koncentrere sig om besøget, og sove trygt om natten uden at skulle bekymre sig om, hvordan gæsterne skal komme til og fra, få noget at spise og eventuelt have et sted at overnatte.

- Vi kan også sørge for en guide på turen, hvis det er et ønske, tilføjer Heino Larsen, som forklarer, at det er en af Heidi Jensens opgaver, hvis der skal sørges for hotelovernatning.

Heino Larsen forklarer, at de seneste års profilering over for erhvervs kunder er blevet godt hjulpet på vej via annoncering på Google. Det har givet resultater.

Profilering over for internationale kunder

Heino Larsen fortæller, at han et stykke tid havde gået og vurderet mulighederne for at profilere sig over for internationale kunder - og kunder i Hovedstaden. Det udviklede sig til konceptet Copenhagen Coach, der er målrettet kunder med aktiviteter i Hovedstaden og især de mange turister, der kommer via lufthavnen i Kastrup og med krydstogtskibene ved Langelinie og den nye krydstogtskaj.



Busrejser

- Man kan godt blive lidt låst fast af sit navn, siger han og forklarer, at for nogle i Hovedstaden er Herfølge et sted langt væk - og Herfølge Turistfart endnu længere væk.

- Derfor syntes jeg, at Copenhagen Coach lå lige til højrebænet. Og Copenhagen Coach har vist sig som en god idé. Det er et navn, der markerer sig over for udenlandske kunder og danske firmaer, siger Heino Larsen og tilføjer, at Copenhagen Coach er en del af Herfølge Turistfarts samlede aktiviteter.

Det er et binavn, men Copenhagen Coach spiller en af hovedrollerne i turistbusselskabet. Det kunne opmærksomme seere blandt andet konstatere under det netop afholdte melodi grand prix på den tidligere B&W-grund på det nordlige Amager. Copenhagen Coach kørte blandt andet med de forskellige delegationer.



Når det gælder de turister, der kommer til Hovedstaden med eksempelvis krydstogtskibene, er det som regel bureauerne, der står for turen og har deres egen guide med på turen.

- Vi møder op til aftalt tid og sørger for bussen til byturen. Men vi kan også sørge for guiden, hvis det er et ønske, siger han og forklarer, at i dag kører en tredjedel af selskabets turistbusser under navnet Copenhagen Coach, og to tredjedel med Herfølge Turistfarts navn på siderne.



Busrejser

- Men jeg tror, at det vil være fifty/fifty inden længe, vurderer Heino Larsen, som mener, at flotte busser og flinke, høflige og servicemindede chauffører i uniformer er gode argumenter for at vælge Copenhagen Coach og Herfølge Turistfart.

- Det kommer vi langt med.

Når der er højsæson er der brug for alle busserne og flere chauffører. Flere af busserne holder fast i København i sommerhalvåret.

- Og kan vi ikke klare det hele med vore egne busser, kan vi trække på kolleger, vi samarbejder med. Vi assisterer hinanden.

Lægger vægt på god dialog med chaufførerne

Jobbet som chauffør i en turistbus skiller sig på mange måder ud fra andre job. Dagene er sjældent ens. Nogle er lange, andre er korte. Og tit skal man som chauffør køre i weekenderne.

Derfor er det svært at have små børn hjemme og så samtidig være turistbuschauffør.

- Små børn hjemme er sjældent en succes, siger Heino Larsen, der understreger, at han ikke vil være bange for at ansætte en chauffør på 22 år, hvis han har lyst til jobbet med lange ture og have med mennesker at gøre - og så i øvrigt er kvalificeret.

- I dag synes jeg ikke, det er et problem at finde gode folk. Det var mere for fem-seks år siden.



Moderne busser og flinke chauffører er noget, Herfølge Turistfart lægger vægt på.

Af Jesper Christensen

Foto venligst stillet til rådighed af Herfølge Turistfart

Om Herfølge Turistfart

Herfølge Turistfart kører med 10-12 busser afhængig af sæsonen og har 20 chauffører og fem mand på kontoret.

Herfølge blev etableret af Heino Larsen og Heidi Jensens mormor og morfar, Tove og William Nielsen i 1928. den gang hed selskabet Herfølge Lillebiler

For omkring tre år siden skete det andet generationsskifte i turistbusselskabet, da Heino Larsen og Heidi Jensen over tog virksomheden fra deres far, Benny Larsen.

Hvad betyder Herfølge?

Ifølge Den Store Danske betyder Herfølge eller Herfygle, der nævnes i 1307, et sted med (mange) hærfugle.



Kurt Jensen fra Haarby ser frem til at yde sine kunder den optimale rejseoplevelse med den nye Starliner.

MAN har leveret en stjerne på Sydfyn

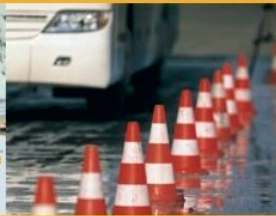
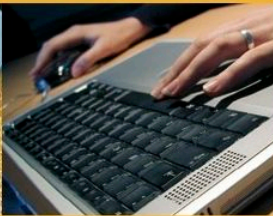
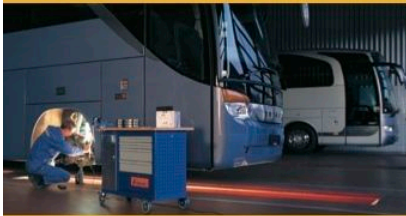
Når familien har været busvognmænd i tre generationer, ved man nok, hvad det drejer sig om. Både når det gælder om at servicere kunderne og med hensyn til materiellet. Det gælder eksempelvis hos busvognmanden Haarby i landsbyen af samme navn på det sydlige Fyn

Virksomheden har været på vejene siden 1921. Gennem årene har der været mange forskellige køretøjer. Den seneste er en ny femstjernet Neoplan Starliner P12 med det helt store udstyr.

Her bliver kunderne totalt forkælet med blandt andet hvilestole med benstøtter, armlæn, svævende borde, lydanlæg med fem subwoofere og meget mere.

Rent teknisk har den nye Neoplan en 505 hk Euro 6-motor, der tager hensyn til miljøet, mens bussen, når det gælder sikkerheden - som de prioriterer højt hos Haarbys - er tilgodeset forskelligt sikkerhedsudstyr - eksempelvis EBA-system (Electronic Brake Assist).

Bussen er solgt og leveret af Steffen Feddersen fra MANs busafdeling i Greve.



Servicekampagne

Reservedelskampagne

Information

Træningskampagne

Værkstedstilbud Kontrol eftersyn 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

Ugens transport

Fredag 23. til torsdag 29. maj 2014 - nummer 16- 3. årgang

Dansk chauffør kører gods i Nordamerika. TSU vil gerne sende flere chauffører over Atlanten

Læs mere side 12

Tolerancen bliver større

Læs mere

bagsiden

Læs mere på bagsiden

Vestfyn Trækker åbner fredag

Side 24 - 25

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

Mercedes-Benz har en maskulin bil med en særlig effektiv kobling

Læs reportagen fra Sydtyskland på side 22



Motor brød i brand i bus

40 passagerer blev lørdag 10. maj reddet ud af en bus, der brød i brand i sydgående retning på E45 ved Kolding. Motorvejen blev lukket i forbindelse med branden

Ifølge Ritzau startede branden i bussens motorrum. Alle passagerer kom ud af bussen, og ingen kom tilskade.

Der var tale om en turistbus fra Palles Busser i Ringe med 20 passagerer, som var på indkøbstur til grænsebutikkerne i Harrislee. Turen fortsatte i en anden bus - med forsinkelse.

Bussen var netop blevet renoveret for et betydeligt beløb, bla. med helt nye bremses, oplyser busvognmand Palle Rasmussen til TV2 Fyn.

Bussen blev totalskadet ved branden.

12.000 grandprix-gæster skulle til og fra Refshaleøen

Trafikselskabet Movia satte 50 ekstra busser og 10 havnebusser ind for at befordre 12.000 gæster til Eurovisionsshowet

Der kører ingen tog eller metro til Refshaleøen, som i forbindelse med melodi grand prix'et blev omdøbt til Grandprix-øen. Der fører kun en enkelt vej ud til B&W-hallerne, og privatbiler blev henvist til store P-pladser et godt stykke fra stedet.

Transportopgaven til de tre store shows var derfor en helt særlig udfordring. Trafikselskabet Movia gjorde en særlig indsats for at skaffe ekstra kapacitet udover linjerne 9A og 40, som i forvejen kørte til stedet.

I alt kom der til at sejle 10 havnebusser i pendulfart mellem Nyhavn og Refshaleøen. Tre almindelige havnebusser og syv både fra Canal Tours sørgede for transporten til vands. Til lands kørte omkring 50 busser ud over dem, der kørte til daglig.

Og det er Arriva Danmark, der vandt opgaven med at skaffe og bemane de ekstra 50 shuttlebusser.

Ifølge Movias områdechef for Storkøbenhavn, Torsten Rasmussen, blev det hjemkørslen fra de store show, som gav det helt store pres på trafikken.

Torsten Rasmussen var parat til at justere på planerne, hvis det viste sig, at Movia havde overset noget i planlægningen og vurderingen af kapaciteten.

38 leverandører stillede op ved årsmøde

I forbindelse med årsmødet i organisationen Danske Busvognmænd i begyndelsen af maj, stillede en række leverandører af eksempelvis busser og it-systemer på busområdet op på sidelinien

I alt 38 leverandører vurderede, at det er en god idé at møde deres kunder i forbindelse med årsmødet. Ud af de 38 udstillere var 10 busleverandører, der til sammen tog omkring 25 nye busser med til Billund.

Ud over busleverandørerne var der også leverandører af det meste inden for finansielle ydelser, software, firmabe-kledning og dæk.

Følgende leverandører var til stede:

Indendørs

Christonik
Dansk Firmagaver
Fartskriver Danmark A/S
Frogne A/S
ITD A/S

Jyske Finans A/S
Koncerthuset, DR
Mekasign as
Messe Center Herning
Nordisk Dæk Import A/S

OK
Partex Gruppen ApS
PensionDanmark
ProTracking
Statoil A/S

Stroco ApS
Superdæk
TechHouse A/S

Tivoli
Tøj Til Alle ApS
Visit Skåne

Udendørs:

Autocuby/Irizar
Autocuby.DK ApS
Autohuset Vestergaard A/S
AutoTank Bridgestone Danmark
A/S
Bus Center Vest A/S

Bus Historisk Selskab
Cardia Europe ApS
EvoBus Danmark A/S
Fiat Automobiles Danmark A/S
MAN Last og Bus

A/S Scania Danmark A/S
Sydglas A/S
Trapeze Group A/S

Vagn Erik Hvid A/S
Vejstruprød Busimport ApS
Volvo Danmark

Nyhedsbrev - Juni 2014

VBI Group ApS



Vejstruprød 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

2 stk. MB Sprinter 316 cdi 3500 kg lift 2011 km 370.000	Kr. 225.000.-	7 stk. MB Sprinter 5000 kg årgang 07 & 08 i model 511,515, 518.
4 stk. MB Sprinter 316 cdi 3500 kg lift 2011 km 330.000	Kr. 250.000.-	4 stk. 2007 511 m. og u 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.-
1 stk. MB Sprinter 315 cdi 3880 kg lift 2008 km 250.000	Kr. 335.000.-	5 stk. MB Sprinter 3500 kg 06 til 07 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. lift kr. 250.000.-
1 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.-



2 stk. MB Sprintere nye Euro 6 VIP til omg. levering alt i udstyr. Bla. klima. Køkken, stjernehimmel, busdør, forlænget 40 cm. 220 v, osv. ring for pris

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.-
7 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

1 stk Setra 415 HDH årgang 2002 km 980.000 pladser 47+1 manuel gea	kr. 495.000.- (billede)
klima, wc,køkken	
1 stk Mercedes Turismo årg. 02 km. ca. 550.000 (på vej ind) 2 akslet	kr. 550.000.- (billede)
køkken, klima, toilet	
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	fra kr. 875.000.- (billede)
klima,wc,liggestole. Bussen på billedet er ikke til salg, blot til at vise hvordan den kunne se ud.	



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

Elbusserne overrasker positivt i Hovedstaden

Trafikselskabet Movia har siden januar testet to elbusser på linje 12 og linje 40 i København. Da de blev sat ind forventede både leverandøren og Movia, at de kunne køre 250 km på en opladning. Men erfaringerne fra driften viser, at busserne kan køre op til 325 km på en opladning

- Det gør det endnu mere attraktivt for os at bruge elbusser. For jo længere bussen kan køre, inden den skal hjem og lades op, jo bedre hænger trafikken sammen, siger kontrakt- og operatørchef Jesper Kaas Petersen fra Movia.

Når busserne er blevet brugt til bykørsel og på motorvej, har de kunnet køre op til 325 km på en opladning. Når de udelukkende bliver brugt i bykørsel kan de klare 250 km, før de skal hjem og lades op. En opladning tager fire-fem timer.

Billigere i drift

Elbusserne er også billigere i strøm end forventet. De koster omkring en tredjedel i udgifter til el i forhold til, hvad det koster at køre med diesel. Derudover ligger de to elbusser mere roligt på vejen, og det har flere passagerer været glade for.



Forsøget med elbusserne varer to år. I forsøgsperioden kan passagererne sende en sms til Movia og fortælle, hvad de synes om busserne. Her har 67 procent skrevet, at de synes, at det er et godt miljøvenligt tiltag.

- Fordelene ved eldrift i den kollektive trafik er til at få øje på. Der er ikke nogen udledning af NOx'er og partikler fra elbusserne der, hvor folk bor og færdes. Når vi nu kan se, at det kan lade sig gøre uden, at vi skal gå på kompromis med komforten for passagerer og chauffører, giver det gode fremtidsudsigter for at gøre busserne til et endnu grønnere alternativ til bilerne, siger Jesper Kaas Petersen.

Støjniveauet har været en børnesygdomme

De to elbusser har ifølge Movia haft nogle børnesygdomme. Blandt andet har en del passagerer påpeget, at der er en hylelyd i busserne. Den lyd har Movia i samarbejde med leverandøren næsten fået bugt med, så støjniveauet nu er

Materiel

nede på 69 db i de to busser. Det er det samme som grænseværdien for lyden på et kontor. En rutebus må ifølge reglerne højst støje 72 db inde i bussen.

I næste generation af elbusserne er der fra leverandørens side fokus på, at der skal arbejdes videre med at nedbringe støjniveauet.

Fakta om elbusserne

De to elbusser kører med støtte fra Trafikstyrelsens Center for Grøn Transport, Københavns Kommune og DONG Energy.

De er sat i drift i en to-årig forsøgsperiode, hvor de bliver kørt af City-Trafik og Arriva på linje 12 og linje 40.

Linje 12 kører mellem Femøren Station på Amager til Islev.

Linje 40 kører mellem Refshaleøen og Nordhavn Station.

Leverandøren er den kinesiske producent BYD, der er en af verdens førende inden for miljørigtig transport. Siden 2006 har de produceret eldrevne personbiler. I 2010 begyndte de at lave elbusser.

Københavnsk bybus kørte ind i et hus

Torsdag 22. maj kørte en bus fra Movia's Linie 1A i København ind i et hus på Ribegade på Østerbro. Chaufføren i bussen, hvor der var omkring 20 passagerer, forklarede efterfølgende, at bussen bremsede svigtede. Ingen af passagererne kom alvorligt til skade

Normalt kører busser på Linie 1A ikke den vej, men på grund af et færdselsuheld på Østerbrogade måtte bussen køre en omvej.

Politiet gik efter uheldet i gang med at undersøge, hvorfor uheldet kunne ske.

Inden bussen ramte ind i huset, påkørte den en parkeret bil.

Der er kommet flere busser på vejene

Bestanden af busser med danske nummerplader er vokset fra 8.595 i begyndelsen af april til 8.630 ved udgangen af måneden. Det er en fremgang på 35, hvilket svarer til en stigning på 0,4 procent

Sammenlignet med samme måned sidste år, er der dog tale om en tilbagegang på 1,6 procent fra 8.768 ved udgangen af april 2013 til de nævnte 8.630 ved udgangen af april i år.



RUTEBILSELSKABET HADERSLEV / S



Den nye rutebilstation i Haderslev er netop taget i brug i 1962. Hver rute har sin bås, og der var mange ruter til og fra Haderslev. Bemærk, at anlægsarbejdet endnu ikke er færdigt.

Rutebilselskabet Haderslev - er en rute fra Kleinbahn til udbud

Ved Sønderjyllands genforening med Danmark i 1920 fik det amtslige jernbaneselskab i Haderslev Amt et nyt navn Haderslev Amts Jernbaner. Selskabet drev et udbredt net af langsomme smalsporede jernbanelinjer - såkaldte Kleinbahn-linjer. Der var ca. 75 stationer - én i hver eneste landsby eller flække. Baneeventyret sluttede i 1939, hvor den sidste af de underskudgivende banestrækninger blev nedlagt

Men allerede i 1937, da tre banestrækninger blev nedlagt, var lokale kræfter i Haderslev og omegn parat med en afløser - "Ruteautomobilaktieselskabet for Haderslev By og Amt".

De historiske sider

Fra indvielsen af rutebilstationen i Haderslev i 1962. Den legendariske direktør Erik Juul-Dam er anden person fra venstre. Han kom til Rutebilselskabet i 1953 fra en stilling i postvæsenet. Han blev i 1965 formand for Rutebilejernes Arbejdsgiverforening. Erik Juul Dam døde pludseligt i 1968, 52 år gammel.



Aktionærer var amtet, kommunen og en række af byens handlende. Og det har formentlig ikke været specielt vanskeligt for selskabet at opnå koncession på de nye rutebileruter, som erstattede Kleinbahnlinjerne, for det var amtet, der skulle udstede koncessionerne. Den hidtidige amtsbanegård på Jomfrustien i Haderslev blev ombygget til rutebilstation.

Denne løsning holdt helt til 1962, hvor en ny rutebilstation blev indviet på den nuværende adresse i Nørregade i Haderslev. Rutebilselskabet var i mange år en god og veldrevet forretning, men fra 1970 var store forandringer på vej. Det første var kommunalreformen i 1970, hvor Haderslev Amt blev en del af det nye Sønderjyllands Amt, og hvor de hidtidige sognekommuner blev slået sammen til såkaldte storkommuner - efter tiden sprogbug.

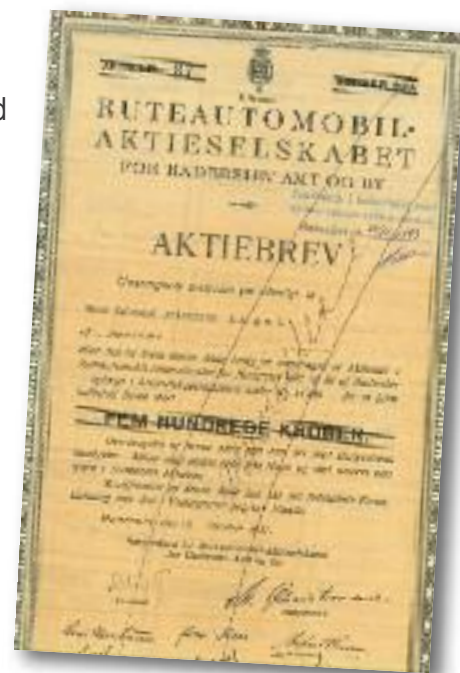
Rutebilerne i og omkring Haderslev havde i mange år givet overskud, men i løbet af 1970'erne blev overskud til underskud. Mange buspassagerer havde fået råd til bil, og så var det slut med 50-turskortet til rutebilen.

I 1978 blev trafikelskabet Sønderjyllands Trafik oprettet, og de hidtidige koncessionerede busruter overgik til kørselskontrakter med det nye trafikelskab, som også reviderede rutenettet og indførte et fælles billetsystem. For Ruteautomobilaktieselskabet for Haderslev By og Amt betød det, at indtægterne blev sikret - i hvert fald i teorien, men overgangen fra koncessioner til kontrakter bød på mange problemer i selskabet - også økonomiske.

Ny forretningspolitik

I midten af 1980'erne kom nye og mere forretningsorienterede kræfter til i rutebilselskabets bestyrelse - eksempelvis fotograf Flemming Andersen og isenkræmmer Frode Callesen. En ny direktør, Finn Mikkelsen, blev hentet i Vejle Amts Trafikelskab, og han kendte den nye standardkontrakt fra den anden side af bordet. Det betød en genopretning af selskabets økonomi.

Det gamle navn "Ruteautomobilaktieselskabet for Haderslev By og Amt" blev forkortet til det mere mundrette "Rute-



De historiske sider



Nyt navn og nyt busdesign med mere gult. En bus af mærket Volvo B10M bygget i Aabenraa fotograferet i Tønder i 1990 med trafikselskabets logo.



Røde busser med en gul stribe var i årtier Rutebilselskabet Haderslevs kendemærke. Bussen er en Leyland Tiger Cup, fotograferet ca. 1960.

bilselskabet Haderslev". I det hele taget blev der ryddet op i gamle vaner og forretningsmetoder. Selskabet var i denne periode blandt de første med leasing-finansiering af busserne. Selskabets nye og gode økonomi blev baggrunden for en mere ekspansiv forretningspolitik med en bredere vifte af aktiviteter.

Rutebilselskabet købte Hotel Harmonien og havde planer om at bygge et kultur- og kongrescenter i Haderslev, der hvor den gamle Kleinbahn-station havde ligget, og hvor selskabet havde haft garage og værksted. Efter en brand på anlægget var det nødvendigt at tænke nyt. Lidt efter lidt solgte de offentlige aktionærer deres ejerandele til private og mere risikovillige investorer.

Dermed sluttede den periode, som havde gjort Rutebilselskabet Haderslev til et lokalt flagskib - et sted hvor private og offentlige interesser kunne mødes, og hvor der var et fælles ansvar for en god kollektiv trafikbetjening.

Allerede da trafikselskabet Sønderjyllands Trafik blev dannet - senere omdøbt til Sydbus - flyttede ansvaret en nyt sted hen, og Rutebilselskabet Haderslev var nu ét operatørselskab blandt mange.



Efter Berlinmurens fald i 1989 blev især Flemming Andersen stærkt engageret i aktiviteter i Østeuropa, specielt i Estland. Optimismen var næsten uendelig stor i disse år, men snart efter viste problemerne sig. Det endte med at Flemming Andersen fortsatte alene i Estland - senere med fatale konsekvenser for ham personligt og for hans virksomhed. Frode Callesen blev den styrende kraft i de hjemlige aktiviteter, og snart viste det sig, at også her var mange af de store

Sønderjyllands Trafik er blevet til Sydbus, og samtidig blev alle busser malet om i nyt Sydbus-design udarbejdet af arkitekten og designeren Per Møllerup. Her to busser i Sydbus-design på rutebilstationen i Haderslev.

De historiske sider

planer var lidt for ambitiøse. Rutebilselskabet Haderslev endte med igen at koncentrere sig om busdriften. Og det blev også afslutningen på Finn Mikkelsens direktørtid.

Fra kontrakt til udbud

Udbud af bustrafikken kom relativt sent til Sønderjylland og Haderslev. Trafikselskabet Sydbus holdt længe fast i standardkontrakten for buskørsel. Andre steder i landet viste det sig, at trafikselskaberne kunne spare mange penge ved at udbyde buskørslen. Og i 1999 blev al Sydbus' trafik udbudt.

Ligesom andre steder betød det et farvel til mange mindre busoperatører. Rutebilselskabet Haderslev holdt skansen og genvandt stort set samme busruter, som de kørte i forvejen. Dette resultat blev en realitet under direktør Karl Johan Bertelsens ledelse. Han kom til i 1994 med en baggrund som driftsleder i Vejle Bustrafik. Også den nye overgang fra standardkontrakt til udbud krævede en ny måde at tænke på - egentlig en fortsættelse af den forretningsmæssige tilgang fra 1980'erne, men i en ny og meget omkostningsbevidst version.

Udbudssystemet har alligevel et element af lotteri i sig - man kan vinde, men også tabe. Rutebilselskabet Haderslev har prøvet begge dele. I 2002 vandt selskabet buskørslen på Als - i årtier blev denne kørsel varetaget af DSB Rutebiler/Combus. Til gengæld tabte Rutebilselskabet Haderslev i 2006 ruterne med udgangspunkt i Haderslev - de gamle Kleinbahnruiter. Men selskabet genvandt de fleste af de samme ruter i 2011.

I 2007 vandt Rutebilselskabet Haderslev skolekørslen med specialkørselselever til Skolen ved Stadion i Haderslev - en ny og anderledes opgave, som kræver minutøs planlægning og opfølgning.



Salg til Tide Bus Danmark

I sommeren 2013 købte Tide Bus Danmark alle aktier i Rutebilselskabet Haderslev. Tide Bus er et norsk ejet transportselskab, som er blevet en stor busoperatør i Region Syddanmark. En usikker fremtid som busoperatør i et konkurrencepræget marked fik de hidtidige ejere af Rutebilselskabet Haderslev til at se sig om efter potentielle købere. I 1999 måtte de små busoperatører se sig slået af større og stærkere kræfter. I 2013 var fremtiden blevet lige så usikker for de mellemstore operatører med lokale ejere - som Rutebilselskabet Haderslev. 100 busser og 185 medarbejdere er ikke nok til at klare sig de næste 25 år. Forbindelse til en stor pengetank og til en større organisation er nødvendig.

Men der sidder stadig i 2014 en chauffør bag rattet i de lokale busser også i Haderslev og omegn og chancen er ganske stor for, at der svares på sønderjysk, når en passager skal vide lidt mere om priser og køreplaner.



Den historiske artikel er skrevet af Mikael Hansen, journalist for transportnyhederne.dk. Det er planen, at han en gang i kvartalet vil skrive en artikel med rødder tilbage i tiden.

Fotos: Rutebilselskabet Haderslev,
Jens Birch og Ole Bøglund.

Da Sydbus blev en del af det nye større trafikselskab Sydtrafik, fik busserne nyt design. Her to nye Volvobusser i Sydtrafiks mørkeblå regionalbus-design.

Busvognmænd ønsker en tredje mulighed for sikkerhedsseler

Trafikstyrelsen har i løbet af foråret over for synshallerne indskærpet reglerne for eftermontering og godkendelse af eftermonterede sikkerhedsseler, og det har givet anledning til fornyet diskussion om eftermontering af sikkerhedsseler i busser. - Vi kunne godt forestille os en tredje vej, hvor der bliver udarbejdet en objektiv vejledning om sikkerhedsseler og stole, som værkstederne og vognmændene kan følge, siger John Bergholdt, der er formand for organisationen Danske Busvognmænd

John Bergholdt mener, at eftermontering af sikkerhedsseler bør kunne ske på en måde, der øger sikkerheden i busserne til et højere niveau, uden at det bliver teknisk og økonomisk urealistisk. I dag skal selerne eftermonteres på baggrund af anvisninger fra producenten eller de skal godkendes af et anderkendt prøvningslaboratorium.



Ved at introducere en objektiv vejledning om eftermontering af sikkerhedsseler, som værkstederne og vognmændene kan følge, kan sikkerheden i busser øges til et højere niveau, uden det bliver teknisk og økonomisk urealistisk.

- Er vejledningen fulgt, kan bussen også godkendes med sikkerhedsseler efterfølgende. Vi går i dialog med Trafikstyrelsen og relevante eksperter om sådan en mulighed, siger John Bergholdt.

Baggrunden for Trafikstyrelsens initiativ er, at nogle busser har været godkendt af synshallerne med eftermonterede sikkerhedsseler, hvor det efterfølgende har vist sig, at godkendelsen er sket på forkert eller utilstrækkeligt grundlag. Det finder landsformand i Danske Busvognmænd John Bergholdt stærkt betænkeligt.

- Vi tager selvfølgelig ansvaret for vore egne busser, og de seler, der er installeret i dem. Men vi bør også kunne stole på, at når en synsvirksomhed har godkendt en bus, og den forlader synshallen, er tingene også i orden. Sagen vidner også om, at der bør indføres nogle mere let tilgængelige - men stadig sikre - regler for, hvordan selerne skal eftermonteres, siger John Bergholdt

I maj-udgaven af Busmagasinet, der udgives af Danske Busvognmænd, kan interesserede læse mere om organisationens holdninger i sagen om eftermontering af sikkerhedsseler.

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

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

konklusion:

Konkurrencen mellem
busoperatører
fungere

Læs mere side 11

Busser kørte ind i
landsdækkende
kontrol

Læs mere side 22

Følg med hver dag på transportnyhederne.dk



Mød os på
Facebook

Aarhus har fået nye buskontrollører

Securitas har i de seneste måneder tjekket billetter i de aarhusianske bybusser. Selskabet blev valgt blandt tre, efter at billetkontrollen har været i udbud. Med Securitas, der blev valgt om billetkontrolrende selskab på baggrund af en samlet vurdering af pris og kvalitet, kan Aarhus Kommune se frem til at spare 8,8 millioner kroner over de næste to år

I kontrakten med Securitas stiller Midttrafik krav om, at der skal laves billetkontrol i mindst 36.000 busser om året – og på samme kvalitets- og serviceniveau, som da Midttrafik selv udførte billetkontrol opgaven. Samtidig kan Securitas løse opgaven til 4,4 millioner kr. under prisen af, hvad det ville koste, hvis Midttrafik selv skulle varetage opgaven.

G4S har, siden juli 2013, haft opgaven med at kontrollere billetter i Aarhus Kommune. I denne periode er indtægterne fra kontrolafgifter steget med 1 mio. kr. om måneden, ligesom G4S' meget synlige indsats har bidraget til en væsentlig stigning i billetsalget, som lige nu ligger 9 procent over 2012-niveauet.

- Vi er meget tilfredse med G4S, som har ydet en imponerende indsats. Men i et udbud er der desværre kun én vinder, og det blev ikke G4S denne gang - selvom de har klaret opgaven til et 12-tal, siger Arne Lægaard, bestyrelsesformand i Midttrafik.



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

Lastbil eller bus. Princippet er det samme, når det gælder "elvägar". Tyske Siemens er med i ét af flere udvalgte projekter, der skal afdække muligheden for at forsyne tunge køretøjer emd el under kørslen. Og der er ikke tale om køretøjer, der kører på skinner. Idéen er kendt fra tidligere, hvor der eksempelvis i København har været et projekt med el-busser, der fik energien fra luftledninger
commons.wikimedia.org



Svenske myndigheder sætter stikket i til elektriske veje

Trafikverket i Sverige har sat stikket i til en nyt projekt - Projektet elvägar - som skal afdække mulighederne for at lægge strømforsyning ned i vejene, som så kan sørge for "brændstof" til elektriske eller hybrid-busser eller lastbiler

Projektet betegnes som det hidtil største af sin slags i Europa. I samråd med Vinnova og Energimyndigheten har Trafikverket besluttet at fire leverandører skal have lov til at gå videre til næste fase i projektet. Målet er at kunne anlægge en eller flere elektriske veje til demonstration af mulighederne i løbet af 2015.

Projektet elvägar skal tilføre viden og udvikle løsninger til elveje i samarbejde mellem industri, uddannelsesinstitutioner og myndigheder. Forsøget ligger på linie med den svenske regerings mål om en energieffektiv og fossilfri flåde af køretøjer i 2030. Forsøgets resultater skal også bidrage til at styrke svenske virksomheders konkurrencekraft.

Trafikverket peger på, at tunge køretøjer står for en betydende del af det svenske transportsystems energiforbrug. I dag er næsten al brændstof til lastbiler og busser baseret på konventionel olie.

Forsøget med elveje skal tilskynde leverandører til at udvikle og demonstrere elveje som en mulig metode til at begrænse brugen af fossile brændstoffer i transportsystemet.

Teknikken bag elveje, som i dag eksempelvis bruges til at forsyne sporvogne med energi, så man slipper for luftledninger, er udviklet meget de seneste år. Den er ifølge Trafikverket så langt, at den i visse sammenhænge kan demonstreres og indføres som energiforsyning til tunge køretøjer inden for de nærmeste år.

Busformand:

2013 var et godt år

Danske Busvognmænd har været samlet til årsmøde i Billund. På årsmødet kunne landsformand John Bergholdt aflægge en beretning over et år, hvor organisationen Danske Busvognmænd kunne sætte kryds ved en række resultater

John Bergholdt fremhævede særligt Tempo 100 - adgangen til at køre 100 km/t på motorvejen med busser, der har den nødvendige godkendelse - som ét af foreningens resultater i 2013.

Et mere rimeligt regelsæt for moms på udenlandske busselskabers kørsel i Danmark er et andet punkt, hvor Danske Busvognmænd har gjort en indsats.

Den kollektive bustrafik står også til at få et løft i kraft af en forbedret lovgivning på området i lov om trafikkselskaber samt massive investeringer i den såkaldte Timemodel for den landsdækkende togtrafik. Formanden måtte dog erkende, at Danske Busvognmænd ikke var kommet i mål med at sikre, at en stærkere togtrafik også følges af en stærkere bustrafik rundt omkring i landet.

I slutningen af året er der dog aftalt en tættere samarbejde mellem den kollektive bustrafiks organisationer. Danske Busvognmænd håber, at det vil kunne løfte opgaven i løbet af det kommende år.

Danske Busvognmænd har i år taget initiativ til at samle branchens organisationer. Det betød, at også Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik (AKT), Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening (TA) og Arbejdsgiverforeningen for Turistvognmænd (ATV) afholdt deres respektive generalforsamlinger i Billund.

Danske Busvognmænds årsmøde blev afviklet i Billund 2. og 3. maj. I forbindelse med årsmødet var der en betydelig leverandørudstilling, hvor knap 40 leverandører udstillede busser og tilbehør til busbranchen.

April viste et faldende antal konkurser

I løbet af april i år gik 292 virksomheder konkurs. Sammenlignet med april sidste år, hvor der var 327 konkurser, svarer det til et fald på 10,7 procent.

Det er kun Lolland-Falster, Bornholm og Færøerne som har vist en stigning i antallet af konkurser i april. Alle øvrige områder viser fald i forhold til april 2013. Grønland og Fyn med de største relative fald.

Hvis man ser på de seneste 12 måneder, har der været et fald på 14,4 procent sammenlignet med samme periode et år tidligere. Alle områder viser nedgang i antallet af konkurser. Bornholm, Hovedstaden og Sjælland er de områder som viser det laveste relative fald i antallet af konkurser sammenlignet med samme periode et år tidligere. Lolland-Falster og Grønland har over det seneste år haft de største relative fald i antallet af konkurser.

Horsens Kommune må redde stumperne efter falleret operatør

Horsens Kommune indkøber i hast 22 minibusser og ansætter chauffører i Service & Beredskab for at sikre kontinuitet i den specialkørsel, som sidste år blev samlet i én enhed. Operatøren Østbirk Taxa og Turistfart er gået konkurs.

Historien fra Horsens handler om at overse eller tilsidesætte en lang række advarsler. Det skriver Danske Busvognmænd i en gennemgang af sagen.

Horsens Kommune udbød kørselsopgaven med 22 busser i slutningen af februar 2013, og her stillede kommunen som ufravigeligt krav, at den valgte operatør skulle have haft en positiv egenkapital mindst ét helt år før udbuddet. Alligevel valgte kommunen Østbirk Taxa og Turistfart og underleverandøren Østbirk Turist. Og dette firma opfyldte lige præcis ikke kriteriet om en positiv egenkapital. Tværtimod viser det seneste årsregnskab fra 2012 en negativ egenkapital på 3,5 millioner kroner og med en påtegning om, at det er tvivlsomt, om driften kan forsætte. Alle år siden oprettelsen i 2009, har Østbirk Turist haft underskud.

Indsigelse i 2013

Danske Busvognmænd skriver, at foreningen i den såkaldte stand-still periode i 2013 gjorde indsigelse mod Horsens kommunes valg af Østbirk Taxa og Turistfart, fordi dette selskab ikke havde de fornødne vognmandstilladelser og at underleverandøren Østbirk Turist ikke opfyldte udbudsbetingelsernes krav til egenkapital. Alligevel endte det med en kontrakt til Østbirk Taxa og Turistfart. Og nu er det altså endt med konkurs.

Resultatet er, at Horsens Kommune nu selv overtager driften af de 22 busser for at løse de befordringsopgaver, som er samlet under kommunens bestillingskontor.

Nødvendig bagklogskab

Danske Busvognmænd konkluderer:

"Det er nemt at være bagklog, pege fingre og konstatere, at Horsens Kommune ligger som de har redt, men kørselsordningerne med børn, unge og ældre er en alvorlig sag. Det er bydende nødvendigt at få opgaven udført med den rigtige service og kvalitet til konkurrencedygtige priser, og kommunerne har et stort ansvar, når de udbyder opgaven og håndterer udbudsprocessen. Derfor ser vi i Danske Busvognmænd også med stor bekymring på, at Horsens Kommune tilsyneladende allerede er i gang med at kaste gode penge efter dårlige ved at købe busser og ansætte chauffører til opgaven i kommunens Service & Beredskab. Det har vi ikke gode erfaringer med."



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!

Sønderborg og Aabenraa er gået sammen om et fælles taxinævn

Taxinævn Syd er en realitet efter lang tids forberedelse. Christian G. Lauridsen (DF), Aabenraa Kommune, er blevet nævnets første formand

Taxinævn Syd er et nyt taxinævn, som dækker Sønderborg og Aabenraa Kommuner. Forarbejdet til det fælles taxinævn går tilbage til 2012, hvor Sønderborg Kommune inviterede en række kommuner til samarbejde om styringen af taxikørslen. Kun Aabenraa Kommune svarede positivt tilbage.

Der er valgt en bred samarbejdsmodel, med repræsentanter for alle væsentlige parter, bl.a. sidder både en landtaxivognmand og repræsentanter for de to byer bestillingskontorer med i nævnet som fuldgyldige medlemmer. Desuden er der repræsentanter for 3F og for HORESTA, som repræsenterer turismen. Desuden er der to politikere fra hver kommune.

Modellen er godkendt af Statsforvaltningen. Det er nødvendigt, fordi de er tale om en fælleskommunal enhed. Ét af de vigtigste formål med Taxinævn Syd er at skabe en mere professionel organisation, end kommunerne kan gøre hver for sig.

Christian G. Lauridsen (DF) fra Aabenraa Kommune er valgt til Taxinævnets første formand. Næstformand er Jan Ryt-kjær Callesen (DF) fra Sønderborg Kommune.

På Taxinævn Syds første møde for nylig var den vigtigste vedtagelse at fortsætte fritagelsen for tilslutningspligt til en bestillingskontor for landtaxivognmændene i Sønderborg Kommune.

Dansk Taxi Råd er kritisk overfor oplæg til ny taxilov

En ny taxilov er i støbeskeen, men S-R-Rgeringens forslag rummer en mere vidtgående liberalisering, end taxierhvervet ønsker

S-R-Regeringen har offentliggjort sin nye vækstpakke "Danmark helt ud af krisen". Pakken indeholder blandt meget et udspil til en moderniseret taxilov. Forslaget kommer i forlængelse af sidste år udvalgsarbejde om emnet.

Ifølge regeringen skal de nuværende fire tilladelsestyper erstattes af en universaltilladelse. Trafikstyrelsen skal være den nye stærke myndighed på taxiområdet og skal udstede både vognmandstilladelser og tilladelser til drift af kørselskontorer. Den nuværende antalsbegrænsning ophæves. Desuden forslår regeringen, at der sker en harmonisering på afgiftsområdet, blandt andet foreslås den nuværende frikørselsordning for taxier afskaffet.

Taxi-kørsel

I de kommende måneder skal udspillet forhandles med Folketingets partier.

Advarer mod taxifri områder

I Dansk Taxi Råd ser man positivt på universaltilladelse, men er noget skeptisk omkring centraliseringen af udstedelsen af tilladelser til kørselskontorer i Trafikstyrelsen.

- Formuleringen om central styring af kørselskontorerne i Trafikstyrelsen vil vanskeliggøre regeringens målsætning om taxier i hele Danmark. Uden inddragelse af kommunerne risikerer vi flere taxidøde områder, udtaler Trine Wollenberg, direktør i Dansk Taxi Råd, i foreningens nyhedsbrev. Hun forudser også en "brug og smid væk" kultur, hvis afgiftsreglerne ændres.

- Det bliver svært at CO2-reducere yderligere, hvis branchen ikke har mulighed for at udskifte bilerne kontinuerligt og hele tiden købe og udnytte den nyeste teknologi. Taxierhvervet bidrager i dag til en fornyelse af den danske bilpark, men forslaget lægger op til en "brug og smid væk" kultur, som bliver dyr for miljøet, siger Trine Wollenberg i nyhedsbrevet.

Taxi-selskab tager i mod sms-betaling

Som det første taxiselskab i Danmark tester nordsjællandske 4x48 TaxiNord SMS-betaling for taxituren. Alle med en mobiltelefon kan betale for egen eller andres taxitur via SMS. SMS-betaling kræver ingen tilmelding eller registrering - betaling for taxituren trækkes over telefonregningen

Taxi-selskabet betegner SMS-betaling som en ideelle betalingsform for eksempelvis forældre, som vil sikre, at deres teenagere altid kan betale for en taxa hjem efter en bytur. SMS-betaling er en ekstra betalingsikkerhed, hvis de unge ikke har kreditkort eller kontanter på sig - man skal blot meddele chaufføren, at man ønsker at betale med SMS. Enten med ens egen mobil eller ved at lade far eller mor derhjemme betale via deres mobiltelefon.

- I dag har stort set alle unge mennesker en mobiltelefon på sig. Derfor er det naturligt, at SMS-betaling nu indgår i vores tryghedsskabende servicetiltag, som blandt andet omfatter app-bestilling og nu SMS-betaling via mobilen samt brugeranmeldelser på sociale medier som for eksempel Facebook., siger direktør i 4x48 TaxiNord, Carsten Aastrup,, der tilføjer, at hvis kunden har glemt kreditkortet hjemme eller brugt sine sidste kontanter til en hotdog på Rådhuspladsen, er SMS-betaling sikkerhed for, at han altid kan tage en 4x48-taxi hjem.

Taxituren betales over mobilregningen

SMS-betaling for taxituren er et samarbejde mellem 4x48 TaxiNord, de fire store teleselskabers (TDC, Telia, 3 og Telenor) fælles mobilbetalingsvirksomhed Paa ApS, betalingsudbyderen Pay4it samt taxameterleverandøren Finn Frogne A/S.

- SMS-taxibetaling er en ægte win-win situation for taxikunden, centralen samt vognmanden/chaufføren, siger Carsten Aastrup, som ser frem til kundernes reaktioner. - Herefter tager vi stilling til eventuelle tilretninger og er klar til at rulle løsningen ud i alle 600 taxier.

Mobilbetaling med SMS koster for passageren, udover taxiturens pris, 5 procent plus 1,75 kroner samt almindelig SMS-takst. Teleselskaberne har lagt et forbrugsloft på 225 kroner pr. tur og 750 kroner pr. døgn. Dette loft gælder dog ikke, såfremt taxikunden har tilknyttet et betalingskort til Paa app'en. I så fald er loftet 7.500 kroner.





Dronning Margrethe II indviede den nye krydstogtterminal i Nordhavn

Fredag den 2. maj 2014 blev den 1.100 meter lange krydstogtkaj i Nordhavn indviet af Hendes Majestæt Dronningen. Terminalen skal betjene op til tre store krydstogtskibe samtidig og være med til at sikre København som en førende destination. Samtidig er krydstogtterminalen med til at muliggøre byudviklingen i den indre del af Nordhavn.

Det mere end 264 meter lange 'Legend of the Seas' lagde som det allerførste krydstogtskib til kaj ud for krydstogtkajens sydligste terminalbygning den 2. maj kl. 07:00 om morgenen. Det skriver By & Havn i en pressemeddelelse.

I den midterste terminalbygning foregik selve den officielle indvielse af krydstogtterminalen med deltagelse af Hendes Majestæt Dronningen, en række ambassadører, transportministeren, Københavns overborgmester og godt 200 gæster.

Hendes Majestæt Dronningen markerede indvielsen ved at ringe på en skibsklokke. Inden da havde hun i sin tale lagt vægt på sin store interesse for udviklingen og udvidelsen af Københavns Havn og Nordhavn.

325-350 krydstogtskibe besøger København hvert år, hvilket svarer til cirka 700.000 passagerer. Den nye krydstogt-

Busrejser



Foto: By & Havn / Peter Sørensen

terminal forventes at servicere omkring 60 procent af alle de krydstogtskibe, som anløber hovedstaden.

By & Havn har været bygherre på terminalen på Oceankaj i Nordhavn. På den 1.100 meter lange kaj er der etableret tre terminalbygninger på hver 3.300 m². Cirka halvdelen af hver bygning bruges til passagerfaciliteter og den anden halvdel til bagagehåndtering. By & Havn er ligeledes bygherre på Nordhavnsudvidelsen samt grundejer og byudvikler i Københavns nye bydel, Nordhavn.

København er Skandinaviens førende krydstogtsdestination med stor betydning for turismen på hele Sjælland. Krydstogsturismen er også vigtigt for specialiserede turistbusvognmænd, som har mange opgaver med udflugter og rundture med de krævende krydstogtgæster.



Magasinet Bus

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

Det er et ønskejob at være buschauffør

Læs mere side 12 - 13

Gik du glip af Magasinet Bus nummer 4?
Så hent det her!

MAN leverer gasbus
Sverige og Danmark
Læs mere

Passagerer og beboere
hybridbus

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