

# Magasinet Bus

Onsdag 25. juni til tirsdag 26. august 2014 - nummer 6 - 2. årgang

## Chaufføren kører gæsterne i femstjernet luksus

Læs mere om Haarby Turist  
på siderne 18 - 25

*Konference satte fokus på  
sikkerheden i busser*

*Læs mere side 38 - 45*

*Delebiler skal være en del  
af den kollektive trafik*

*Læs mere side 4*

*Milliardaftale styrker tra-  
fikken med busser og tog*

*Læs mere side 5*

*Busserne skifter til  
naturgas - og biogas*

*Læs mere side 12 - 15*

*Iveco vise en minibus til  
den daglige kørsel*

*Læs mere side 30 - 32*



# Rammerne er vigtige - men det er godt med et skub

I dette nummer af Magasinet Bus bruger vi en del plads på miljøet. Der er i løbet af de seneste seks-syv måneder blevet etableret en række gastankstationer rundt om i landet. Og flere kommer til.

Gassen er i første omgang tiltænkt busser og mere specielle lastbiler - eksempelvis skraldevogne.

Med tankstationerne er bestanden af gasdrevne busser vokset. Det skal gavne miljøet, da busserne udleder mindre CO2 og næsten ingen sod og NOx'er. Der ud over støjer busserne mindre.

Udviklingen er et godt eksempel på, at eksempelvis busproducenter og gasselskaber godt kan levere varen, når efterspørgslen er der sammen med en vilje til at betale for resultaterne.

Nogle projekter er blevet skubbet i gang ved hjælp af støtte fra offentlige instanser - og det er da godt nok til en start. Især hvis det kan bane vejen for yderligere miljøgevinst, fordi risikoen er blevet afdækket, så andre med færre ressourcer tør investere i gasdrevne køretøjer.

Hvis man tænker nogle få år tilbage, var troen på gas som drivmiddel til busser og lastbiler ikke så stærk blandt menigmand.

Derfor er det godt, at der er nogle mennesker rundt om i landet, der tør holde fast ved deres idéer.

Uden mennesker, der tror på deres idéer, kommer vi ikke ret langt.

God læselyst - og god sommer

Jesper Christensen, chefredaktør

*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*



# B11R 9700HD 33-67 pass.



11-15 meter



2 x  
Mercedes-Benz  
516 CDI  
med DK-lift

16-19 passagerer



## Iveco 70C Compa T

Design din egen Iveco Compa T 70C17.

Plads op til 28 pass.  
Toilet, køkken og komfortabel  
indretning.  
Kontakt Bus Center Vest A/S for pris.

Se mere på [www.unvi.es](http://www.unvi.es)

## Bedre busser sælges

[www.buscentervest.dk](http://www.buscentervest.dk)

### Turistbusser

14 Volvo B11R 9700HD 4-stj.	54+1+1, 460 HK, I-shift, Euro 6.
14 Volvo B11R-9900HD 4-stj.	52+1+1, 460 HK, I-shift, Euro 6.
13 Volvo B9R 9500H	51+1, 13 meter, 380 HK, I-shift, Euro 6.
07 Volvo B12B-9700HD	55+1+1, km 440.000, Euro 4.
03 Volvo B12B-9900HD	57+1+1, tiptop stand – motor kun km 40.000.
03 MB Tourismo	49+1+1, særdeles velholdt, km. 385.000.
95 Neoplan N122 DD	68+1+1, motor renoveret, i god stand.

### Rute- og bybusser

14 Volvo B8R-URBIS	47+24, ny standard for økonomisk rutebus.
05 Volvo B12M-8700	52+35, 13,7 meter lavbaggerron, km 765.000.
04 Volvo B12M-8500	48+57, 13,7 meter lavbaggerron, partikelfilter.
02 Volvo B12BLE-8500	30+35, 12 meter, laventre.
00 Volvo B10M-V25	50+38, 13,7 meter, lavbaggerron.
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 CDI	Udv. DK-lift, Martech-gulv, elskydedør, chauffør AC.
14 Iveco Compa T Luksus	23+1+1, toilet, køkken, Euro 6.
14 Iveco Compa T	27+1+1, fleksibel allround bus, Euro 6.
13 DEMO MB VEGA GT	16 personers – UNVI-aptering.

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

## 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.

# Billige delebiler skal være en del af den kollektive trafik

Trafikselskabet Movia, der står for den kollektive bustrafik på Sjælland og i Hovedstadsområdet, vil koble delebiler til regionens busser

Danske og udenlandske undersøgelser viser, at én delebil kan fjerne fem-seks privatbiler fra vejene og dermed nedbringe trængslen på vejene, og at delebilister øger deres forbrug af busser, tog og cykler.

Det er baggrunden for, at Region Hovedstaden kombinerer de to transportformer i et nyt projekt, der skal demonstrere, hvordan delebiler kombineret med kollektiv transport kan være et reelt alternativ til selv at eje en bil.

### Et fleksibelt alternativ

- Projektet retter sig særligt mod de borgere, som i det daglige får dækket deres transportbehov med kollektiv transport eller cykel, men som ind i mellem kan have behov for en bil. Her vil vi gerne vise, at delebilen kan være et fleksibelt og billigt alternativ - for eksempel når sommerhuset skal besøges, når ungerne fodboldhold skal køres til

kamp, når der skal handles stort ind eller i andre sammenhænge, hvor cykel, bus og tog ikke rækker, siger formand for Miljø- og trafikudvalget i Region Hovedstaden, Jens Mandrup (SF).

### Nemt at komme til delebilerne

Konkret tager projektet udgangspunkt i busrute 350S, der kører fra Ballerup til Dragør. Her bliver der opstillet 11 delebiler langs ruten, og samtidig får alle passagerer med et rejsekort eller periodekort tilbudt et gratis medlemskab af delebilordningen LetsGo.

Dermed kan de booke og bruge delebiler - både langs busrute 350S og i resten af Storkøbenhavn, hvor det er nemmest for dem. Alt i alt får passagererne flere end 100 delebiler til rådighed.

### Oplagt at bruge positive erfaringer

Målet er at skabe en forretningsmodel for et videre samarbejde, der også indebærer muligheden for at bruge rejsekortet, når man booker LetsGo's biler.



# Kollektiv trafik

- Trængslen i Hovedstadsområdet koster både tid og penge for borgere og virksomheder, og der findes ikke én løsning på udfordringerne. Vi skal have en lang række tiltag i spil, der hver især bidrager til at mindske trængslen. I den forbindelse er sammenkoblingen af bustrafik og delebilordningen et interessant projekt, hvor vi kan bygge videre på de positive erfaringer fra blandt andet Belgien og Schweiz, siger Thomas Gyldal Petersen, bestyrelsesformand for Movia og borgmester i Herlev.

Interesserede kan læse mere om projektet på Delebilfondens LetsGos hjemmeside - [www.letsgo.dk](http://www.letsgo.dk)

---

## Milliard-aftale styrker den kollektive trafik i hele landet

Selvom to store projekter tager hver sin store bid af den milliard - tilsammen omkring halvdelen - som politikere fra SR-Regeringen, SF, Enhedslisten og Dansk Folkeparti blev i begyndelsen af juni enige om at fordele, bliver der også penge til andre projekter fordelt over det meste af landet

SR-Regeringen indgik fornylig en aftale med Dansk Folkeparti, SF og Enhedslisten om Metro, letbaner og cykler til én milliard kroner. Aftalen vil give et stort løft til den kollektive trafik i hele landet og bidrage til at mindske trængslen i de store byer i forlængelse af Trængselskommissionens anbefalinger.

Med aftalen reserverer forligspartierne 263 millioner kroner til et afgreningskammer til en Sydhavnsmetro. Sydhavnsmetroen vil skabe et metronet i hovedstaden, hvor alle de centrale bydele betjenes med højklasset kollektiv trafik. Med en Sydhavnsmetro vil der blive skabt et stærkt knudepunkt på Ny Ellebjerg Station med omstigning til både S-tog og fjern- og regionaltoget. Ny Ellebjerg Station vil aflaste Københavns Hovedbanegård og skabe bedre forbindelser for pendlere fra hele landet til Hovedstadsområdet og Kastrup Lufthavn.

Herudover sætter forligspartierne midler af til letbaner og en nærbane.

For det første sættes der de nødvendige midler fra statens side af til at sikre økonomien i Aarhus Letbane. For det andet reserveres et statsligt bidrag til, at letbanen i Ring 3 kan få en ekstra station ved Danmarks Tekniske Universitet i Lyngby, hvilket vil forbedre betjeningen af universitetet og øge passagergrundlaget for letbanen. For det tredje er der penge til at arbejde videre med en nærbane i Vestjylland ved Esbjerg, herunder så arbejdet med en station i Esbjerg Øst kan påbegyndes.

Også forholdene for cyklister styrkes med aftalen. Der afsættes en cykelpulje til medfinansiering af supercykelstier og bedre cykelparkering. I alt sætter forligspartierne 180 millioner kroner af til at skabe bedre forhold for cyklister.

Endelig sætter forligspartierne penge af til en lang række beslutningsgrundlag. Det drejer sig bl.a. om en modernisering af S-banen og en udredning for omlægning til metrodrift på S-banen - og om nye letbanelinjer i hovedstaden.

Ved siden af de trængselsreducerende tiltag i de store byer har forligspartierne haft fokus på en række gode projekter for den kollektive trafik i andre del af landet, herunder en hastighedsopgradering af Grenaa-banen mellem Ryomgaard og Grenaa.

*Det kan være svært for trafikskaberne at få økonomien til at hænge sammen, når det gælder busruter på landet*

## Assens og Fynbus vil forsøge sig med gratis taxi



Hvis man bor langt væk fra et busstoppested eller en togstation, skal man kunne tage en taxi frem og tilbage. Det er idéen bag et forsøg, som Assens Kommune vil sætte i gang i samarbejde med trafikskabet Fynbus

Falder forsøget godt ud, kan det danne grundlag for en ny form for kollektiv transport i tyndt befolkede områder.

Transportminister Magnus Heunicke (S) betegner ifølge dr.dk forsøget som en spændende idé, som vil blive efterlignet af andre kommuner, hvis det bliver en succes.

Busselskabet Fynbus giver i dag unge fra Assens Kommune en taxa hen til bussen, hvis de har over én kilometer hen til et stoppested for de særlige uddannelsesruter, der kører direkte til ungdomsuddannelserne i Odense. Det er den ordning, som forsøget nu brede ud. Målet med forsøget er at gøre det lettere for mennesker i landområderne at komme til og fra eksempelvis uddannelsessteder og arbejdspladser med bus eller tog frem for at køre i bil.

- Vi vil gerne lave en sammenhængende rejse, så man ikke nødvendigvis skal have to biler for at bo på landet. Og det skal være en løsning, som man kan abonnere på, så man ikke er nødt til at ringe hver dag, siger Søren Junker, planlægningschef i Fynbus ifølge dr.dk.

I løbet af de kommende måneder skal Assens Kommune og trafikskabet Fynbus finde ud af, hvem der skal have ret til gratis taxa på landet. Hvem, det bliver, vil blandt andet afhænge af, hvor langt man bor fra kollektiv trafik, og hvornår på døgnet man har brug for transport. Det kan være svært for trafikskaberne at få økonomien til at hænge sammen, når det gælder busruter på landet. Derfor kan der være en økonomisk fordel for kommunerne at betale en taxi i stedet for.

# Kollektiv trafik

- Vi håber, at projektet kan være med til at gøre os klogere på, hvordan vi kan skabe økonomi i det. I dag koster det 500-600 kroner per time bussen kører, også selvom den er tom. Hvis vi kan pakke taxature eller kombinere det med kommunens anden kørsel, kommer det måske til at give mening, siger Søren Junker ifølge dr.dk.

Taxaforsøget, der koster 4,7 millioner kroner og bliver betalt af Assens Kommune og Transportministeriet, skal køre i to år og begynder til efteråret.

## Holstebro får nyt bybusnet til oktober

Bybuskunder i Holstebro kan se frem til flere forbedringer, end de nye, miljøvenligere og mere støjsvage gasbusser, som bliver sendt på gaderne 30. juni

Til oktober åbner en ny busterminal ved siden af banegården. Rutenettet bliver lagt om og bybuskørslen bliver udvidet.

I den forbindelse har trafikselskabet Midttrafik besluttet, at køreplanen for byens busser for 2013/2014 gælder frem til 12. oktober.

## Rumænere tog bussen med tyvekoster i kufferterne

To rumænske mænd stod fornylig tiltalt for tyveri og hæleri i Retten i Lyngby. Politiet anholdt de to mænd i Gedser, da de ville rejse med XXL-bussen til Rumænien

De to rumænere på 29 og 33 år var kommet til Danmark midt i januar, da de havde fået stillet noget arbejde på et hotel, hvor der i forvejen arbejdede fire mænd fra hjembyen Tulcea, i udsigt. Men der var ikke noget arbejde til dem, da de ankom til hotellet.

De forsøgte at finde andet arbejde, men uden held. I slutningen af januar begynder politiets specialgruppe Task Force Indbrud at aflytte den ene mands telefon.

Politiet fik hurtigt mistanke om, at han sammen med to andre rumænere begik indbrud i private hjem.

Da politiet 6. februar opsnapper, at de to mænd sammen med en tredje vil tage XXL-Bussen ud af Danmark, slår politiet til, da bussen når Gedser.

Politiet anholder de to mænd. Samtidig beslaglagde politiet 14 kufferter, der blandt andet indeholdt bærbare computere, flere iPad og iPod, kameraer, parfume, sølvtøj og smykker.

Den ene af de to mænd erkendte sig skyldig i en række af anklagerne. Den anden erkendte, at han havde begået indbrud, men at han ikke kan kæde tyvekosterne sammen med de indbrud, han stod tiltalt for at have begået.



## Sydtrafik: Kundefokus giver resultater

Trods et krævende 2013 med implementering af Rejsekort og skiftende direktører formåede trafikelskabet Sydtrafik, der står for den kollektive trafik i Syd- og Sønderjylland, at nå årets budget - og holde fast i kundernes tilfredshed

En kundeundersøgelse viser, at passagererne er meget tilfredse med den vare, de får hos Sydtrafik.

Men selskabet vil videre. En organisationsændring og flere store digitale projekter skal være med til at skabe endnu bedre service og flere passagerer i de kommende år.

Sydtrafiks administrerende direktør Lars Berg, der har en fortid hos Arriva, forklarer, at ét af de mange nye projekter handler om digital billet- og operatørkontrol.

- Det er et system til elektronisk dataopsamling, hvor vores kontrollører får nye redskaber til at sikre erfaringsudveksling inden for billetkontrol og kontrol af kvaliteten af busserne. Vi slår to fluer med ét smæk for at sikre, at passagererne får den rejseoplevelse, de har krav på, siger Lars Berg.

Et andet projekt handler om indførelse af teknologi til realtidsvisning for busserne. Dette skal sikre, at Sydtrafik hurtigere får information ved driftsforstyrrelser, så passagererne automatisk kan få besked om en forsinkelse.

### Kunderne vender tomlen op

Det overordnede mål er at skabe endnu flere glade kunder. Og der er et stærkt fundament at bygge videre på. En stor analyse af kundetilfredsheden, der blev gennemført i 2013, viste, at mere end tre ud af fire passagerer er "meget tilfredse" med Sydtrafik.

- Vi er stolte af, at kunderne er så tilfredse med os. Men vi er ikke i mål; vi arbejder på at give vores passagerer en endnu bedre oplevelse af Sydtrafik fremover, siger Lars Berg.

### Om Sydtrafik

Sydtrafik er et fælleskommunalt trafikelskab i den jyske del af Region Syddanmark. Selskabet blev dannet i forbindelse med kommunalreformen 2006 med baggrund i de daværende tre trafikelskaber; VAT, Ribe Amts Trafikelskab og Sydbus. Busdriften udgør den væsentligste aktivitet i virksomheden, der også omfatter togdrift (Vestbanen) samt Flextrafik.





## Sydtrafik kørte ud af 2013 med en ubalance til den positive side

Trafikselskabet Sydtrafik, der står for den kollektive trafik med bus - og med tog på Vestbanen - i det syd- og sønderjyske område, har præsenteret et og solidt årsregnskab for 2013 - og vedtaget et budget for 2015, som skal udvikle og styrke selskabet

I 2013 lød de samlede driftsindtægter, der stammer fra billet salg og finansiering fra kommunerne og Region Syddanmark, på knap 896 millioner kroner, hvilket var ca. 11 millioner kroner under det budgetterede. Til gengæld var driftsudgifterne ca. 12 millioner kroner mindre end forventet. Resultatet er derfor et overskud på lige godt 800.000 kroner.

- Det er meget tilfredsstillende, at Sydtrafik formår at ramme budgettet så præcist ud af en omsætning på ca. 900 millioner kroner. Det, der er lovet, er blevet leveret - og det passer godt til trafikselskabet generelt, hvor pålidelighed er et nøgleord, siger Jesper Frost Rasmussen, bestyrelsesformand for Sydtrafik og 1. viceborgmester i Esbjerg Kommune.

Det gode resultat skal ses i lyset af, at 2013 var et særdeles krævende år i Sydtrafik med skiftende direktører, en større organisationsændring og en udfordrende implementering af Rejsekort.

### Service er vejen til vækst

Budgettet for 2015 er på 917 millioner kroner. Heraf er der afsat flere millioner kroner til strategiske udviklingsprojekter, ikke mindst inden for it og teknologi.

- Investeringerne skal være med til at skabe et endnu bedre Sydtrafik og bringe os tættere på kunderne. Nye digitale værktøjer skal effektivisere vores forretningsgange og give vores samarbejdspartnere og kunder en bedre og mere proaktiv service. På den måde skal Sydtrafik tiltrække endnu flere passagerer end de godt 22 millioner, vi havde i 2013, siger Jesper Frost Rasmussen.

Sidste år blev en stor organisationsændring gennemført, og i den forbindelse oprettede man en ny afdeling med fokus på kunder og marked. Samtidig blev Lars Berg, der har en fortid i Arriva, ansat som administrerende direktør i Sydtrafik for at understøtte udviklingen af det nye Sydtrafik.

Politikere har sat pengene af:

## Passagerpulsen bliver en realitet

Passagerpulsen bliver en ny samlet stemme for passagererne i den kollektive trafik, og det bliver Forbrugerrådet Tænk, der skal danne rammen om en stribe nye initiativer på tværs af kollektive transportformer. Torsdag 12. juni bevilgede transportpolitikere på Christiansborg 30 millioner kroner til projektet

En ny uafhængig stemme, Passagerpulsen, skal fremover tale passagerernes sag og skaffe ny faktabaseret viden om kollektiv trafik og passagererne. Passagerpulsen skal varetage passagerernes interesser og samtidig gøre det nemmere for trafikselskaber og politikere at komme i dialog med og få viden om passagererne. Det skriver Forbrugerrådet Tænk i en pressemeddelelse.

Passagerpulsen er forankret hos Forbrugerrådet Tænk. Og her vurderer formand Anja Philip, at den kommer til at gøre en positiv forskel for blandt andet de omkring en million passagerer, der dagligt bruger den kollektive trafik.

- Jeg vil gerne på passagerens vegne kvittere for politikernes indsats, der gør, at vi nu kan komme i gang med arbejdet. Jeg er overbevist om, at Passagerpulsen kommer til at forbedre oplevelsen og forholdene for passagererne i den kollektive trafik. Med Passagerpulsen, kan vi nemlig med én stærk, samlet stemme og på baggrund af dokumentation, gå i dialog med trafikselskaber, myndigheder og politikere og derigennem få skabt forbedringer for passagerer over hele landet på tværs af transportformer, siger Anja Philip.

I dag har de forskellige trafikselskaber hver deres undersøgelser på området. Men Passagerpulsen skal gennemføre nationale undersøgelser om passagerens forhold og rejsen fra dør til dør og dermed skaffe ny viden, der kan gavne både trafikselskaberne og passagererne.

Passagerpulsen har været forberedt gennem det seneste års tid gennem et forprojekt gennemført af Forbrugerrådet Tænk for Transportministeriet.

### Begejstret forbrugerordfører

- Indtil nu har Danmark ikke haft et fælles talerør for trafikanter i den kollektive trafik, og det lægger vi nu op til, at vi skal have, fortæller socialdemokraternes forbrugerordfører Anne Sina til Ritzau.

- Jeg tror, at det er et vigtigt skridt på vejen mod, at pendlere kan få en stærkere stemme som ikke kun handler om en enkelt lille strækning. Undersøgelser viser, at flere benytter sig af flere forskellige transportmidler. Så derfor tror vi, at det kan være en god idé at samle alle passagerer under en hat, siger Anne Sina til TVSyd.

Selv om parterne omkring trafikmilliarden er blevet enige om at nedsætte en samlet organisering for alle passagerer, så er der stadig behov for de lokale pendlergrupper.

- De skal blive ved med at være der, fordi de har en vigtig rolle i forhold til nogle lokale strækninger. Men når vi ved, at der er så mange kombi-brugere i den kollektive trafik, så er det vigtigt, at der er et fælles talerør, forklarer Anne Sina til TVSyd.



## Milliard-aftale styrker den kollektive trafik flere steder

*Anlægget af letbanen i Aarhus er blevet dyrere end budgetteret.*

Selvom to store projekter tager hver sin store bid af den milliard - tilsammen omkring halvdelen - som politikere fra SR-Regeringen, SF, Enhedslisten og Dansk Folkeparti er blevet enige om at fordele, bliver der også penge til andre projekter fordelt over det meste af landet

SR-Regeringen indgik midt i juni en aftale med Dansk Folkeparti, SF og Enhedslisten om Metro, letbaner og cykler til én milliard kroner. Aftalen vil give et stort løft til den kollektive trafik i hele landet og bidrage til at mindske trængslen i de store byer i forlængelse af Trængselskommissionens anbefalinger.

Med aftalen reserverer forligspartierne 263 millioner kroner til et afgreningskammer til en Sydhavnsmetro. Sydhavnsmetroen vil skabe et metronet i hovedstaden, hvor alle de centrale bydele betjenes med højklasset kollektiv trafik. Med en Sydhavnsmetro vil der blive skabt et stærkt knudepunkt på Ny Ellebjerg Station med omstigning til både S-tog og fjern- og regionaltog. Ny Ellebjerg Station vil aflaste Københavns Hovedbanegård og skabe bedre forbindelser for pendlere fra hele landet til Hovedstadsområdet og Kastrup Lufthavn.

Herudover sætter forligspartierne midler af til letbaner og en nærbane.

For det første sættes der fra statens side 227 millioner kroner af til at sikre økonomien i Aarhus Letbane.

For det andet reserveres et statsligt bidrag til, at letbanen i Ring 3 kan få en ekstra station ved Danmarks Tekniske Universitet i Lyngby, hvilket vil forbedre betjeningen af universitetet og øge passagergrundlaget for letbanen.

For det tredje er der penge til at arbejde videre med en nærbane i Vestjylland ved Esbjerg, herunder så arbejdet med en station i Esbjerg Øst kan påbegyndes.

Også forholdene for cyklister styrkes med aftalen. Der afsættes en cykelpulje til medfinansiering af supercykelstier og bedre cykelparkering. I alt sætter forligspartierne 180 millioner kroner af til at skabe bedre forhold for cyklister.

Endelig sætter forligspartierne penge af til en lang række beslutningsgrundlag. Det drejer sig bl.a. om en modernisering af S-banen og en udredning for omlægning til metrodrift på S-banen - og om nye letbanelinjer i hovedstaden.

Ved siden af de trængselsreducerende tiltag i de store byer har forligspartierne haft fokus på en række gode projekter for den kollektive trafik i andre del af landet, herunder en hastighedsopgradering af Grenaabanen mellem Ryomgaard og Grenaa.

En af de tre nye MAN gasbusser er klar til tankning på det nye anlæg i Gladsaxe.



## Passagerer i København kan køre på gas

Torsdag 19. juni var der officiel indvielse af endnu en gastankstation i København, nærmere bestemt ved Arrivas garageanlæg i Gladsaxe. Fremover skal tre MAN-busser fra Arriva tanke brændstof på anlægget

Gasbusserne er tre MAN Lions City CLE med Euro 6 CNG-motorer, som den tyske producent af busser og lastbiler har positive erfaringer med. De tre MAN-busser kører i et treårigt testforløb, som Arriva, Movia og Trafikstyrelsen samarbejder om.

Ved indvielsen i Gladsaxe var der stor interesse for naturgasdrift blandt de fremmødte, der så flere miljømæssige fordele ved kørsel med naturgas (CNG) som drivmiddel.

Med sine nye Euro 6 motorer er MAN Euro 6 CNG busserne noget af det reneste, der findes på markedet. Busserne er forberedt til også at kunne køre på biogas, hvilket gør den CO<sub>2</sub>-neutral. Dermed er der store fremtidsperspektiver, når man i Danmark kan producere biogas i stor skala.

På pladsen i Gladsaxe kunne de fremmødte ved selvsyn notere endnu en miljømæssig fordel ved naturgasbusserne fra MAN. De er særdeles støjsvage, hvilket er noget, der betyder meget, når de dagligt kører i København, der i højere grad end andre byer i Danmark, er belastet af støj fra den til tider tætte trafik.

Busserne har en tankkapacitet på 2.050 liter, så de kan nøjes med at tanke gas på anlægget i Gladsaxe én gang i døgnet.



Gladsaxes borgmester Karin Søjberg Holst fik æren af at være den første til at tanke naturgas på en af de nye gasdrevne MAN busser på den nye gastankstation i Gladsaxe.

## Hovedstaden fik den sjette gastankstation

Hovedstaden har fået sine første naturgasbusser. Busserne skal tanke gassen på en ny tankstation, der blev indviet i Gladsaxe 19. juni ved Arrivas garageanlæg på Columbusvej i Gladsaxe

Den nye gastankstation i Gladsaxe er Danmarks sjette af slagsen. Det er HMN Naturgas-koncernen, som er Danmarks største naturgasselskab, der har bygget gastankstationen. Koncernen ejes i fællesskab af 57 kommuner i hovedstaden og Midt- og Nordjylland.

Gastankstationen i Gladsaxe er kommet til verden som et led i en aftale mellem HMN Naturgas-koncernen og Arriva, som skal bruge tankstationen til deres nye gasbusser. I første omgang er der tale om tre busser, men senere kan det blive aktuelt at indsætte flere gasdrevne busser.

Tankstationen, der vil være døgnåben, kan også bruges af andre gaskøretøjer.

- Jeg er glad for, at vi fremover kan tilbyde borgerne mulighed for at tanke gas. Naturgas som brændstof til personbiler, varevogne, busser og lastbiler er noget, som først for nylig er kommet i gang herhjemme. I mange andre lande, blandt andet Sverige og Tyskland, har man været i gang i flere år, men nu begynder der også at ske noget i Danmark. Der kan suppleres med biogas via certifikater, og det kan få stor betydning for klimaet, da biogas ikke udleder CO<sub>2</sub>, siger Gladsaxe-borgmester Karin Søjberg Holst (S), som er medlem af bestyrelsen for HMN Naturgas I/S.

Ifølge HMN Naturgas-koncernen vil der inden udgangen af 2014 være mindst 10 gastankstationer i Danmark. Med den nye gas-tankstation i Gladsaxe er der i alt seks. De øvrige fem tankstationer til gasbiler ligger i henholdsvis Odense, Fredericia, Skive, Tarm og på Amager.

De første busser på gas herhjemme kom på gaden i Fredericia Kommune i efteråret sidste år, og senere skal der også indsættes gasbusser i Odense, Holstebro, Skive, Aalborg og Frederikshavn.



## Nyere busser skal forurene mindre

SR-Regeringen og et stort flertal af Folketingets partier har fornylig afsat en pulje på 74 millioner kroner til renere busser i København. Projektet skal være med til at skære 80 procent af bussernes NOx-forurening

Trafikselskabet Movia er i gang med at teste SCR-systemer (filtre og katalysatorer) til de nyere busser sammen med Københavns Kommune, Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen.

- Vi har store forventninger til det, vi kan opnå med de nye SCR-systemer, og vi er stolte af, at Folketingets partier allerede nu har valgt at satse 74 millioner kroner på, at Movia kan udbrede den ny teknologi i Hovedstadsområdet. Det bliver godt for de mange borgere i Hovedstadsområdet og for den kollektive trafik, siger bestyrelsesformand for Movia Thomas Gyldal Petersen.

Miljøet har gennem længere tid været i fokus hos Movia, som i over ti år har udarbejdet grønne regnskaber for at dokumentere udviklingen.

Movias Trafikplan fra 2013 har fokus på miljøarbejdet. Frem til 2020 skal der skæres 29 procent af CO<sub>2</sub>-udledningen og 75 procent af NO<sub>x</sub> og partikeludledningen. Med den ny filter- og katalysator-teknologi kan udledningen af NO<sub>x</sub>'er med videre reduceres hurtigere end planlagt.

### Om luftforurening med NO<sub>x</sub>'er

NO<sub>x</sub> er et fælles navn for NO og NO<sub>2</sub>, som hovedsageligt kommer fra køretøjers udstødning, kraftværker og forbrændingsanlæg. SCR-systemer på tunge lastbiler og busser nedbringer NO<sub>x</sub>-forureningen betydeligt.

De nyeste busser - og lastvogne - der lever op til Euro 5 og Euro 6-normerne, har en meget lav NO<sub>x</sub>-udledning med Euro 6-motorerne som de bedste.





## Bybusserne i Holstebro er blevet mindre miljøbelastende

Mandag 30. juni kører 12 nye og mere miljøvenlige gas-bybusser ud på gaderne i Holstebro. Det fejres på Kirketorvet med borgmestertale, balloner og smoothies. De 12 busser, der er leveret af Scania, kører på naturgas, som de kan tanke på byens nye gastankstation

Overgangen til gasbusser i den vestjyske by sker, når Arriva overtager bybuskørslen i byen 30. juni.

Med overtagelse bliver de hidtidige dieseldrevne busser erstattet med de 12 gasbusser, der har den højeste Euro 6-miljøcertificering. Omstillingen fra diesel til naturgas reducerer CO<sub>2</sub>-udledningen med omkring 91 ton om året.

Holstebro bliver den første by i Danmark, hvor bybusserne udelukkende kører med gas. Det bliver markeret på Kirketorvet, hvor Holstebro Kommune, Arriva og Midttrafik inviterer til officiel indvielse.

Borgmester H.C. Østerbye holder tale, Midttrafiks direktør Jens Erik Sørensen fortæller om det miljøvenlige tiltag og 1.000 gasballoner bliver sendt til vejrs.

På Kirketorvet kan interesserede se en gasbus på tæt hold og få svar på spørgsmål, når Arriva fremviser en af de nye gasbusser. Der uddeles smoothies og bolsjer.

### **Bybusser tankes ved gastankningsanlæg**

De nye gasbusser skal i første omgang køre på naturgas. Derfor er der anlagt et gastankningsanlæg med direkte tilkobling til naturgasnettet. Holstebro Kommune står for indkøb af gassen, som herefter stilles frit til rådighed for Arriva. På sigt er det meningen, at bybusserne skal køre på ren biogas, hvilket vil nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen med næsten 700 ton CO<sub>2</sub> om året.

# Göteborg kan få el-veje til busser

Volvokoncernen undersøger mulighederne for at bygge veje med luftledninger - eller med et strømforsyningssystem lagt ned i vejbanen - der skal forsyne liniebusser med energi. Det sker, efter at svenske Trafikverket har udpeget fire projekter om el-veje, der har fået lov til at blive videreført

Volvo-koncernen vil i samarbejde med Trafikverket undersøge mulighederne for at anlægge el-veje, hvor busser i rutetrafik skal kunne hente deres energi ned til deres el-motorer. El-veje er kendt fra andre byer - blandt andet i Tyskland.

Fordelen med el-veje er mere støjsvag og mere klimasmart kollektiv trafik. Projektet skal åbne for, at der kan anlægges en 300-500 meter lang el-vej i det centrale Göteborg, hvor den kan indgå i et testforløb.

- Køretøjer, der henter deres energi direkte fra vejen, når de kører, kan blive et banebrydende skridt i udviklingen hen mod en mindre påvirkningen af miljøet helt på linie med vor vision om at være ledende inden for bæredygtige transportløsninger, siger Niklas Gustavsson, der er ansvarlig for spørgsmål om bæredygtighed i Volvo-koncernens ledelse.

- For at kunne gennemføre et sådant udviklingsforløb, kræves der et tæt samarbejde mellem industrien og samfundet. Vi ser frem til at undersøge mulighederne sammen med Göteborgs Stad, siger han videre.

## Lader bussens batterier under kørslen

Med en el-vej kan opladning



*Elveje er for eksempel kendt fra byer med nyanlagte letbaner, som her i den franske universitetsby Reims.*



gen af bussens batterier ske kontinuerligt under kørslen, frem for at den skal holde stille ved ladestationer. Den teknik, som skal undersøges, bygger på en såkaldt induktiv opladning, hvor energien overføres trådløst til bussen via et strømforsyningssystem, der bygges ned i vejen. Systemet bliver brugt i flere europæiske byer, der har anlagt nye letbaner. Et eksempel er den franske universitetsby Reims, som vi her på transportnyhederne.dk besøgte i begyndelsen af april.

Ud over at anlægge strømforsyningssystemet i vejen, indebærer projektet også, at Volvo-koncernen skal udvikle en bus, som automatisk kan oplade sine batterier, når de kører på vejafsnittet med strømforsyningen.

Vejen skal anlægges til en eksisterende buslinie i det centrale Göteborg og dermed testes i den kollektive trafik. Erfaringerne fra testanlægget skal give værdifuld erfaring for politiske og industrielle beslutninger om eventuelt at satse på el-veje i fremtiden.

I dag har Volvo-koncernen blandt andet hybridbusser, hvor en el-motor og en dieselmotor supplerer hinanden for at reducerer CO2-udslippet. I Göteborg kører der eksempelvis tre-ladehybridbusser under projektet Hyper Bus. De tre busser oplader deres batterier ved endestationerne på busline 60. Det næste trin i projektet er, at busserne også kan få opladet batterierne, mens de kører for at forøge den tid, hvor busserne kører på ren el.

I 2015 skal der derudover også åbnes en ny buslinie - ElectriCity - mellem Chalmers og Lindholmen i Göteborg, som skal give yderlig viden om ladeteknik og eldrift for tunge køretøjer.

- Vi arbejder både bredt og dybt for at udvikle morgendagens teknik. Elveje er endnu en vigtig brik i puslespillet i vores stræben efter at opnå transportløsninger, der begrænser transportens miljøpåvirkninger, siger Niklas Gustavsson.

---

## 20 bybusser kører på gas

En ny aftale mellem Västtrafik i Väster Götalands-regionen i Sverige og busoperatøren Nobina betyder, at byen Skövde bliver betjent med nye busser, der kører på gas

Aftalen omfatter al rutekørsel i Skaraborg, hvor Västtrafik har omkring 220 busser. I forbindelse med aftalens start, er hele flåden af busser blevet fornyet. 94 er helt nye busser. 20 af de nye busser er de gasdrevne busser, der skal køre i Skövde. Gasbusserne er udrustet med klimaanlæg, som skal bidrage til at passagerne får en behagelig rejse både sommer og vinter.

- Det er positivt at bustrafikken i byen nu køres på gas, og at Skövde-borgerne får adgang til nye fine busser. Den kollektive trafik i Skövde er en vigtig brik for byens fortsatte udvikling, siger Jan Bremer, der er kollektivtrafik- og infrastrukturchef i Skövde Kommune.

Den nye aftale mellem Nobina og Västtrafik indebærer, at Nobina skal køre al trafik i hele Skaraborg på vegne af Västtrafik i nye 8 år med mulighed for forlængning i yderligere 2 år.

Hver dag rejser 390.000 personer med Västtrafik. Västtrafik ejes af Västra Götalandsregionen og har cirka 900 linier som køres af underleverandører, der har vundet opgaverne i konkurrence med andre.

## EU-Kommissionen fastsætter strategi for at mindske CO2-udledninger fra busser og lastbiler

Lastbiler og busser vil komme til at bruge mindre brændstof og udlede mindre CO2 med en ny strategi, som EU-Kommissionen har vedtaget. Ifølge EU-Kommissionen vil udledningerne fra tunge køretøjer i 2030-2050 forblive tæt på det nuværende niveau, hvis man ikke gør noget. det er baggrunden for den nye strategi



Lastbiler og busser står for omkring en fjerdedel af alle CO2-udledninger fra vejtransport i EU. Hvis der ikke gøres noget, skønnes det, at udledningerne fra tunge køretøjer i 2030-2050 vil forblive tæt på det nuværende ubæredygtige niveau. Det vil EU-Kommissionen forhindre med den nye strategi, der blev vedtaget fornylig.

- I dag tager vi næste skridt mod at mindske udledningerne fra vejtransport. Først indførte vi regler for biler og varevogne, og resultaterne ser vi nu. Der er færre udledninger, luftforureningen i byerne bliver

*Lastbiler og busser vil komme til at bruge mindre brændstof og udlede mindre CO2 med en ny strategi, som EU-Kommissionen har vedtaget. Der er allerede et arbejde i gang hen mod mindre energiforbrug og mindre CO2-udledning. Eksempelvis gasbusser.*

mindre, og forbrugerne har adgang til mere innovative og brændstofeffektive køretøjer. Det er derfor vi i dag vender opmærksomheden mod lastbiler og busser. Strategien indeholder tiltag, som med tiden vil mindske CO2-udledningerne fra denne type køretøjer, spare operatørerne penge og gøre EU mindre afhængig af olie, siger EU's klimakommissær Connie Hedegaard.

## Fokus på kortsigtede tiltag

CO2-udledninger fra nye biler og varevogne mindskes med de seneste EU-regler, men strategien, som vedtages i dag, er den første, som tager hånd om tunge køretøjer.

Strategien fokuserer på kortsigtede tiltag, som skal certificere, indberette og overvåge udledninger fra tunge køretøjer. EU-Kommissionen betegner det som et vigtigt første skridt i retning af at mindske udledningerne, da det hidtil har være besværligt at sammenligne tunge køretøjer, særligt på grund af de mange forskellige modeller og størrelser, som i høj grad tilpasses behovet på markedet og produceres i meget mindre mængder end biler og varevogne.

EU-Kommissionen har udviklet computersimuleringsværktøjet VECTO, som kan måle CO2-udledninger fra nye køretøjer. Med støtte fra dette værktøj har EU-Kommissionen planer om at fremsætte lovforslag næste år, som vil kræve certificering, indberetning og overvågning af nye tunge køretøjer. Det skal bidrage til et mere åbent og konkurrencedygtigt marked og anvendelse af de mest energieffektive teknologier.

## Andre mulige tiltag på mellemlang sigt

Når denne lovgivning er trådt i kraft, vil EU-Kommissionen muligvis overveje yderligere tiltag til at mindske CO2-udledninger fra tunge køretøjer.

Den mest åbenlyse mulighed er at fastsætte obligatoriske grænser for den gennemsnitlige udledning af CO2 fra nyregistrerede tunge køretøjer, som det allerede er tilfældet for biler og varevogne.

Andre muligheder kunne omfatte udvikling af en moderne infrastruktur, som støtter alternative brændstoffer til tunge køretøjer, smartere prissætning på brugen af infrastruktur, effektiv og sammenhængende anvendelse af beskatning af køretøjer i medlemslandene og andre markedsbaserede mekanismer.

EU-Kommissionen oplyser, at der vil blive gennemført en konsekvensanalyse for at finde de mest omkostningseffektive muligheder eller løsninger.

Undersøgelser, som er udført i forbindelse med forberedelsen af strategien, tyder på, at man med den seneste teknologi kan opnå omkostningseffektive nedbringelser af CO2-udledninger fra nye lastbiler og busser på mindst 30 procent.

Strategien sendes nu videre til EU-Parlamentet og EU's ministerråd, som opfordres til at vedtage den og hjælpe med at realisere de foreslåede tiltag.

## Tunge køretøjer står for fem procent

Udledninger fra tunge køretøjer udgør omkring en fjerdedel af udledningerne fra vejtransport og fem procent af EU's samlede udledninger af drivhusgasser.

Den konsekvensanalyse, som ligger bag strategien for tunge køretøjer, viser, at CO2-udledninger fra transport med lastbiler og busser er vokset med ca. 36 procent mellem 1990 og 2010.

Prognoser baseret på en uændret politisk situation tyder på, at de samlede udledninger fra tunge køretøjer i EU vil forblive tæt på det nuværende niveau i 2030-2050 og dermed omkring 35 procent højere end i 1990. Det er i klar uoverensstemmelse med målene om at mindske udledninger af drivhusgasser fra transport med omkring 60 procent af niveauet i 1990 inden 2050, som fastsat i EU-Kommissionens transporthvidbog og køreplan fra 2011 om omstilling til en konkurrencedygtig lavemissionsøkonomi i 2050.

Busrejser

Der er kommet flere  
stjerner til  
gennem årene



## Haarby Turist på Vestfyn kører sommeren i møde med en ny Setra 517 HDH

Den femstjernede bus er den seneste af en række busser fra den tyske producent, som med Haarby Turist's navn på siderne gennem årene har bragt tusinder af turister rundt i Europa. Magasinet Bus har i anledningen af den nye femstjernede bus besøgt virksomheden i Haarby, som blev startet af Kurt Jensen' farfar i 1921 under navnet Haarby Lillebil og Turistfart

### Tekst og foto: Jesper Christensen

Kurt Jensen byder os inden for på kontoret i Haarby til en kop eftermiddagskaffe, kage og en snak om bussen og om forretningen. Han lægger ikke skjul på, at han glæder sig til at tage den nye Setra 517 HDH i brug.

- Gislev Rejser, som vi kører for, kræver det bedste, siger Kurt Jensen, der gerne stiller op med 1. classes busser.

Han vurderer, at det er en god idé at stille med det bedste materiel, for når alt andet er lige, kan det være busser, der afgør, om han som turistvognmand får den ekstra tur.

- Med en god bus, er man godt på vej - især hvis man har dygtige chauffører, siger han.

Setra har været ene-leverandør af busser til Haarby Turist gennem mange år. Men i de seneste måneder er der kommet konkurrenter til - en Volvo og en Neoplan.

Men Kurt Jensen har det med Setra, som andre har det med personbiler. - Nogle vælger Ford og andre en Volvo, men de drømmer alle om en Mercedes, siger han og fremhæver, at Setra ud over at have en attraktiv femstjernet bus på menuen, også leverer en god service.

- Vi holdt en gang med en bus, hvor klimaanlægget satte ud på vej til Nice. Temperaturen i bussen steg til 35 grader, og klimaanlægget kunne ikke blive repareret i løbet af natten. Og vi kunne ikke få en ny bus med en chauffør afsted. Setra kom med løsningen - en ny bus med kun 1.600 km på kilometertælleren, som blev leveret der, hvor vi holdt i Østrig. Og vi har aldrig hørt mere. Det er service, siger Kurt Jensen, som trods det negative med et klimaanlæg, der satte ud, kunne levere en god oplevelse til gæsterne, som var vildt imponerede over servicen.

### Kom hjem til firmaet som 19-årig

Kurt Jensen var blot 19 år, da han kom ind i firmaet. Han var blevet uddannet lastvognsmekaniker som første hold på Skjern Tekniske Skole og var inde som soldat, da der på grund af faderens død blev brug for ham hjemme i Haarby.



# Busrejser



- Jeg nåede at vær soldat i fire og en halv måned, fortæller han og tilføjer, at det den gang ikke var helt let at forlade sin værnepligt til fordel for familiens firma.

Kurt Jensen blev i 10 år fulgt af en socialrådgiver fra Forsvaret, der skulle afgøre, om betingelserne løbende blev opfyldt. Betingelsen var blandt andet, at det gjorde en positiv forskel, at Kurt Jensen drev firmaet.

Det gjorde det, selvom Kurt Jensen gik for en løn, der svarede til det, han havde fået som lærling. Men i gennem 10 år var Kurt Jensen genindkaldt til tjeneste i militæret for på den måde at betale for fritagelsen.

I forbindelse med faderen død, kørte Kurt Jensens mor, Anna Marie firmaet videre med hjælp fra Kurt Jensen. Det var hårdt arbejde, men det gik som sagt bedre, når Kurt Jensen var i Haarby. I 1979 overtag han firmaet.

- Banken gik med til, at jeg fik lov til at overtage og videreføre forretningen, siger han og tilføjer, at det til at begynde med var småt med penge til hans egen løn - og at han for at skåne firmaets drift købt reservedele for egne penge. Det er fortid nu. I dag er Haarby Turist vokset til en veldrevet virksomhed med godt 50 medarbejdere og 26 store og små busser, hvor både direktør og medarbejdere løn for deres indsats.

## Regneark er en god ting

Resultaterne af økonomiske regnestykker har løbende været en central del for Kurt Jensen, som ikke var sen til at opdage fordelene ved computernes regneark, da de var blevet tilgængelige for mere almindelige mennesker. Med regnearkene kunne og kan Kurt Jensen afgøre, om der var og er økonomi i aktiviteterne

- Jeg har altid syntes, at regneark er en god ting, siger han.

Derfor kommer den nye Setra 517 HDH også til at figurere på et regneark sammen med de andre busser i firmaet.

Investeringen, der svarer til et par parcelhuse i en mindre provinsby, bliver opført sammen med de løbende udgifter til dieselolie, serviceeftersyn og den løbende vedligeholdelse. Kurt Jensen har en klar forventning om, at den nye Setra-bus, der opfylder Euro 6-normen, vil lægge sig i front, når det gælder lave driftsomkostninger.



*Kurt Jensen (tv) og Johnnie Espersen fra EvoBus Danmark foran den nye Setra 517 HDH, da bussen blev leveret i Haarby.*

- Da vi hentede bussen i Ulm, kørte den 4,5 km/liter på vejen hjem, siger Kurt Jensen med et tilfredst smil og tilføjer:
- Brændstofbesparelsen skal være med til at betale bussen.

Hos Haarby Turist bliver busserne sjældent mere en seks år gamle, så bliver de skiftet ud. Også selvom man inden for busbranchen regner med mindst ti år - ja, op til 20 års levetid for en bus er ikke ualmindeligt.

- Jeg har en forventning om, at bussen har en høj gensalgsværdi, der passer til afskrivningen, påpeger Kurt Jensen.

### **Fokus på brændstofforbrug**

Med den nye Setra 517 HDH - HDH står for High Deck High - følger et system, hvor han og chaufførerne kan følge med i bussen brændstofforbrug og den enkeltes kørestil. Informationerne kan efterfølgende danne basis for en endnu bedre kørselsøkonomi.

Kurt Jensen forklarer, at økonomisk kørsel allerede i dag er med på programmet hos Haarby Turistfart, hvor chaufførerne har været på kursus i brændstoføkonomisk kørsel.

På det brændstoføkonomiske området fremhæver Kurt Jensen også bussens kompressorsystem, som kun producerer trykluft til bremsesystemet, når der er behov for det. Her er ingen tomgangskørsel.

- Bussen er også spækket med sikkerhed, siger han og fremhæver eksempelvis afstandsradar, der automatisk tager farten af eller bremses bussen ned, hvis afstanden til en forankørende bliver for kort, eller ESP-systemet, der sikrer bussens stabilitet på glatte veje. Der er også forskellige alarmer og et Front Collision Guard, der i tilfælde af en fron-

# Busrejser

*Der er et særligt lys i den nye bus på grund af glastaget. Hvor mørke eller lyse vinduerne skal være, afhænger af sollyset.*

tal kollision, skubber førerpladsen med chauffør bagud og op for at undgå, at han blive klemt fast.

## **Turene går derhen, hvor turisterne vil**

Den nye Setra-bus kommer som noget af det første ud på to ture til Nordkap for Gislev rejser, som gennem årene har været en god, stabil og krævende kunde hos Haarby Turist.

Kurt Jensen forklarer, at selskabet også kører en del til Østrig, Italien, Frankrig, Belgien og Holland. Mange gange er det Gislev Rejser, der er den direkte kunde, men der er også Haarby's egne kunder som pensionistforeningen, der vil en tur til Hovedstaden - eller jyderne, der vil en tur til Fyn.

*Bussen har 220 volts stik ved alle sæder. Flere og flere gæster har brug for at få oplader elektronisk udstyr, når de er på rejse. Med adgang til 220 volt ved hver sæde, imødekommer Haarby Turist behovet hos gæsterne. Selvom en bus som den nye Setra har et avanceret musikanlæg, er behovet for den type anlæg faldende i takt med gæsternes øgede brug af iPad og smarte telefoner.*



*Der er plads til 54 gæster i den femstjernede bus. Haarby Turist kører fast for Gislev Rejser, så det er først og fremmest gæster herfra, der kommer til at nyde sommeren - og vinteren i den nye bus, hvor et avanceret klimaanlæg sørger for en behagelig temperatur.*



## Om Haarby Turist

Haarby Turist blev skabt i 1921, da Kurt Jensens farfar, Chr. Jensen, gik i land, efter at have sejlet som styrmand på et tre-mastet sejlskib. Sammen med sin hustru Anna stiftede han Haarby Lillebil.

I begyndelsen af 1950'erne kom Chr. Jensens og Annas søn, Hans Chr. Jensen, med i firmaet som kørelærer. Derefter kunne man i Haarby hos Haarby Lillebil erhverve kørekort til almindelig bil, lastvogn, lastvogn med anhænger og ikke mindst bus. Udover køretimer, blev firmaets bus også benyttet til turistikørsel.

"Min familie har drevet busselskab i tre generationer, og derfor er det ikke blot et arbejde for mig at drive Haarby. Det er en passion, som det også var for min farfar, far og mor - og jeg er særlig stolt over at have udviklet og videreført min families livsværk, siger Kurt Jensen.

Haarby Turist har en vognpark på 26 biler. Det er 6 turistbusser, der kører med egne gæster og for Gislev Rejser. Det er 5 store rutebiler og 15 minibusser, der kører på skoleruter i det vestfynske område.



## Chaufføren kører gæsterne i femstjernet luksus

John Nielsen er chauffør hos Haarby Turist på Vestfyn og kører i selskabets nyeste bus - en femstjernet Setra 517 HDH. Magasinet Bus mødte ham den dag, den nye bus blev leveret. Det blev til en snak om den nye bus og livet som turistchauffør

**Tekst og foto: Jesper Christensen**

John Nielsen lægger ikke skjul på, at han glæder sig til at komme ud at køre med gæster i den nye bus. Den aller første tur har han dog haft, da han sammen med vognmand Kurt Jensen, chaufførfløser Birger og Johnnie Espersen fra EvoBus Danmark midt i maj hentede bussen på Setra's fabrik i Ulm i Sydtykland.

# Busrejser



*Den nye Setra 517 HDH markerer sig i sær ved den nye front med et skarpere design. Også bagenden markerer sig foran de øvrige trafikanter.*

Under besøget hos Setra i Ulm fik John Nielsen og de andre fra Haarby Turist en grundig instruktion i de mange finesser, der findes i en moderne femstjernet bus. Det automatiserede gearskift, bussens belysning, klimaanlæg, musikanlægget, tv-skærmene, navigationssystemet og meget andet.

John Nielsen er en erfaren buschauffør med 20 års kørsel hos Haarby Turist i bagagerummet. Trods den store erfaring kunne han godt få noget ud af den grundige instruktion, som han var blevet tilmeldt på forhånd.

- Men det var på tysk, så man skulle holde ørene stive, siger han med et lille smil.

De mange finesser og menuer i bussens infosystem kan i første omgang synes overvældende.

- Men det er ret enkelt, når man er kommet ind i det, siger John Nielsen, der erkender, at man godt kunne tage instruktionsbogen frem og læse den i gennem.

- Men mange gange får man også det tekniske forklaret.

Han mener dog, at den allerbedste måde at lære systemerne at kende er, når man selv får det i hænderne. Og det fik han kort efter, vi snakkede med ham.

# Busrejser

Første tur gik til Sønderborg, og anden tur var med Odense Harmoniorkester til Valdemar Slot. Derefter blev bussen pakket op til en tur til Nordkap for Gislev Rejser. En rundtur på 5.500 km ad en rute med en af Fjord Lines nye cruise-færger fra Hirtshals til Bergen og derfra ad veje op over de norske fjelde og gennem dybe dale til Nordkap. Turen sydover gik via Finland og Åland med færge videre til Stockholm, ned gennem Sverige og over Sjælland og hjem til Fyn.

Efter første tur på 16 dage ventede endnu en Nordkap-tur.

## Brændstofforbruget er blevet mindre

En af de ting, John Nielsen som professionel chauffør lægger mærke til, er brændstofforbruget. På vejen hjem fra Setra i Ulm kørte den nye bus omkring 4,4 km/liter.

- I den gamle, der ikke var så gammel endda, kørte jeg 3,7 km/l, siger han og vurderer, at det med dagens brændstofpriser kan løbe op en betydelig besparelse på dieselkontoen afhængigt af, hvor mange kilometer han kører.

- Vi går meget op i at køre brændstoføkonomisk her hos Haarby og har alle været på kursus i brændstoføkonomisk kørsel, siger han og peger på, at hvis man bare kan spare 3-4 procent, er det værd at gå efter.

- Men vi kan spare mere med den nye motor, drivline og styringen i Setra-bussen siger han og peger som eksempel på bussens system, som via GPS og et elektronisk kort med højdekurver kan tage højde for bakker og dale. Går det opad bakke, søger systemet for at slippe gassen kort før toppen, og går det nedad, sørger systemet for at udnytte det "schwung", bussen opbygger.



- En kvart procent hist og her, løber op, siger den erfarne chauffør.

## Turistbuschauffør og far til fire

Haarby Turist kører som navnet siger med turister. Men der er også lokale opgaver - eksempelvis kørsel på skoleruter og med børn, der har særlige behov.

Og chaufførerne hos Haarby kan det hele. Det gør det lidt lettere at være chauffør på en turistbus med lange turer, når det kan lade sig gøre at tage en hjemmetur en gang i mellem.

For John Nielsen har jobbet gennem årene udviklet sig til en slags livsstil. Han erkender, at det kan være svært at kombinere jobbet som turistbuschauffør med et familieliv. Men det er lykkedes for ham med kone og fire drenge.

- Men det er en svær branche, siger han og fortsætter:

- Der starter en del unge, men mange falder fra igen.

*John Nielsen synes, hans nye arbejdsplads er flot og indbydende med glastaget, der giver et helt specielt lys i bussen. - Der er et virkeligt flot lys, siger han.*

# Få leverandører bød på det meste af flextrafikken

Ifølge organisationen Danske Busvognmænd er trafiksekskabernes flextrafik en forretningsmodel, der bedst kan betegnes som et spotmarked for kørsel. Danske Busvognmænd peger på, at flextrafik-systemet giver trafiksekskaberne en uovertruffen fleksibilitet, men at det kan gå hårdt ud over kvaliteten, innovationen og nytænkningen i kørselsordningerne

Trafiksekskabernes udbudsmodel i flextrafik er ifølge organisationen Danske Busvognmænd ofte blevet udråbt som et "markant og nødvendigt opgør med en indkøbsadfærd, hvor kommunernes kørselsordninger blev indkøbt fra opgave til opgave uden tværgående koordinering. I sin yderste ekstrem ved, at der fra lægehuset blev ringet til taxicentralen, der sendte en vogn til at køre patienten hjem med taxameteret tændt".

Danske Busvognmænd forklarer, at en spotmarkedsmodel er mulig, fordi man i flextrafik fjerner de værdiskabende elementer fra leverandøren undtagen selve kørselsopgaven. Leverandørerne i spotmarkedet kan derfor levere alt mellem én og flere hundrede vogne, uden at det spiller en rolle for den ydelse, trafiksekskabet køber på spotmarkedet.

Danske Busvognmænd har undersøgt, hvordan transporterhvervet reagerer på trafiksekskabernes udbuds- og kontraktform, og er kommet frem til, at i det fælles udbud fra Midttrafik, Sydtrafik og Fynbus, der trådte i kraft i marts 2014, kom 73 procent af de indkomne tilbud fra 18 procent af leverandørerne.

Der tegner sig derfor ifølge Danske Busvognmænd en helt særlig erhvervsstruktur på baggrund af udbudsmødelen.

- Vi mener, at kvaliteten, nytænkningen og det langsigtede samarbejde om gode transportløsninger forringes under kontraktforhold med ensidigt fokus på spotmarkedets kortvarige kontrakter og priser presset i bund, siger chefkonsulent Lasse Repsholt fra Danske Busvognmænd.

*Chefkonsulent Lasse Repsholt,  
Danske Busvognmænd.*



## Specialkørsel i Brønderslev Kommune er kommet i udbud

Kontrakten omfatter specialkørsel med børn og unge i alderen 2-17 år, som grundet særlige behov er visiteret til transport mellem hjem og skole (specialklasser) eller specialbørnehave

Fristen for at komme med et bud på kørslen er 11. juli klokken 12.00.  
Ifølge udbudsmaterialet er det laveste pris, der afgør, hvem der får kørslen.

Interesserede kan læse mere på [udbud.dk](http://udbud.dk)

## Horsens Kommune vil sende sine kørselsordninger i udbud

Horsens Kommune forbereder i øjeblikket et nyt udbud af specialkørselsordningerne. Det sker efter, at den hidtidige leverandør gik konkurs. For at holde kørslen i gang valgte Horsens Kommune at anskaffe 22 busser og ansætte 22 medarbejdere

Kommunens vicedirektør Jens Heslop oplyser ifølge Danske Busvognmænd, at Horsens Kommune er i gang med at forberede et nyt større udbud, hvor specialkørslen indgår som en del. Det nye udbud vil blive sendt ud i løbet af efteråret.

Danske Busvognmænd fremhæver, at organisationen var kritisk overfor Horsens Kommunes valg af underleverandør til specialkørslen, da leverandøren kørte med en negativ egenkapital.

Horsens Kommune accepterede leverandøren, selvom kommunen havde stillet krav til hovedleverandøren om netop en positiv egenkapital for at sikre forsyningsikkerheden i kontrakten.

- Derudover syntes vi, at kommunen nu kaster gode penge efter dårlige ved efterfølgende at anskaffe 22 busser og ansætte 22 medarbejdere ovenpå leverandørens konkurs, siger chefkonsulent Lasse Repsholt fra Danske Busvognmænd.

Til det forklarer Jens Heslop, at Horsens Kommune valgte at køre i eget regi med Service & Beredskab, da det var den bedste løsning, kommune kunne etablere på den korte bane, hvor der var maksimal tryghed omkring borgerne.

Horsens Kommune skal - lige som landets øvrige kommuner - finde besparelser og rationaliseringer på kørselsordningerne gennem udbud.

- I Danske Busvognmænd er vi i dialog med kommunerne og deres organisationer om, hvordan den udfordring kan gribes an samtidig med, at der opretholdes et højt service- og kvalitetsniveau. Sådan en dialog tager vi også gerne have med Horsens Kommune i den kommende tid, siger Lasse Repsholt.



## Iveco viste sine daglige evner på testbanen

Den italienske producent af store og små biler til transport af eksempelvis flere end en halv snes mennesker, Iveco, er på vejen med tredje generation af Daily-serien, hvor den første generation kom i 1978. Transportnyhederne.dk og Magasinet Bus' journalist fik lejlighed til at teste en række af de nye modeller på Balocco-testbanen mellem Torino og Milano

Under testen markerede den nye Daily-serie sine manøvreegenskaber og smidighed på en overbevisende måde. Derudover gav de mange modeller, der var linet op for de inviterede journalister sig med et godt indtryk, når man åbnede dørene - og lukkede dem igen. Lyden, når en dør lukker rigtigt og i ét hug, er ikke til at tage fejl af. Daily-modellerne er skruet godt sammen.

### Seks gear fremad og en mærkbar acceleration

Iveco havde linet et bredt udvalg af de nye Daily-biler op på Circuito di Balocco. I og på alle biler var der last, så de kunne vise, hvad de kunne med hensyn til acceleration, køreegenskaber i kurver og opbremsninger - hvilket de så fik lov til.

### Effektive bremses

En af de første prøver, som Dailyerne blev udsat for, var en manøvreprøve, der skulle vise, hvordan det var at bakke i en Daily version 3. Den er ganske nem at håndtere under en bak-manøvre, da styretøjet reagerer præcist og med et stort hjuludsving. Efter bak-øvelsen var næste prøve en bremsetest. Hastigheden blev sat til 60 km/t og så var det bare at træde bremsepedalen hårdt i bund ud for et bestemt mærke. De næste meter var på en våd vejbane og dernæst ud på en tør. Der var ikke nogen form for slinger i valsen. Efter få meter holdt bilerne stille, og testkørslen kunne fortsætte gennem en forlæns U-vending til højre og via et stykke vej med bump, som demonstrerede den velafstemte affjedring, ud på den store testbane, hvor der var accelerationsprøver.

# Materiel

Den næste prøve var en accelerationsprøve fra 0 km/t og så så højt op i hastighed som muligt på en bestemt strækning. Under den første accelerationstest fik motoren lov til at vise, hvad den duede til fra første og op til sjette gear uden at komme op i de tomme omdrejninger langt over det maksimale drejningsmoment.

## Effektiv acceleration

Den første bil kom op på knap 110 km/t. De andre testede biler viste samme villige acceleration. Efter denne test var der en lang kurve til venstre, hvor hastigheden kom op på omkring 120 km/t uden at det virkede for hurtigt. Næste test var igen en accelerationsprøve - denne gang med en udgangshastighed på 50 km/t i sjette og dermed højeste gear.

Uden at skifte ned gik prøve ud på at se, hvor højt op i hastighed, bilen kunne komme. Til at begynde med var der ikke specielt meget skub i motoren, men omdrejningerne var også ganske lave. Men da hastigheden kom op på omkring 75 km/t, viste motorer i alle de testede biler, hvad de kunne - og hastigheden endte i alle biler på omkring 110 km/t.

I den efterfølgende kurve frem til et stykke med slalomkørsel var det bare at give motorerne noget at leve af. Hastigheden kom op på 130 km/t. Det var som om bilerne med det nye forhjulsophæng af sig selv fandt ind i den rigtige kurve. Det var ganske imponerende at mærke.

Den efterfølgende slalom-kørsel voldte heller ikke de store vanskeligheder. Styretøjet fungerer præcist, så keglene fik lov til at stå uberørte hen.

Efter testkørslerne på den store bane, hvor der var plads til at trykke den af, foregik de efterfølgende test på en anden del af Circuito di Balocco. Her var der fokus på manøvreedygtigheden på vejene, der snoede sig ud og ind og op og ned.

Også her leverede den nye Daily-serie et godt indtryk af en funktionel bil, der kører godt.

## Nyt design ude og inde

Den nye Daily-serie markerer sig ud over sine køreegenskaber og et nyt design, hvor 80 procent af bilen er nyt i forhold til den nuværende model, også ved lavere brændstofforbrug, større nyttelast og endnu mere plads til passagererne.

Manden bag rattet har også fået mere plads med flere nye opbevaringsrum, kopholdere og en ny instrumentering.



*Værsgo at træde inden for. Iveco Daily som minibus fås i tre udgaver.*

# Materiel



*I den største minibus i Iveco Daily-serien er der plads til 22 passagerer plus føreren plus et klapsæde.*

## Fakta om den nye Daily som minibus:

### Motoreffekt

Dieselmotor: 146 hk til 170 hk

Gasmotor: 136 hk

### Passagerer:

Akselafstand/totalvægt:

3.520 mm: 16 passagerer/4,5 t

4.100 mm: 19 + 1 passagerer/5,6 t

4.100 mm: 22 + 1 passagerer/5,6 - 6,1 t

Iveco Daily kan fås i tre forskellige versioner som minibus:

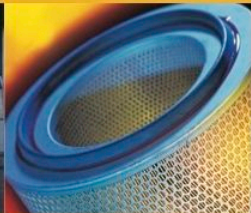
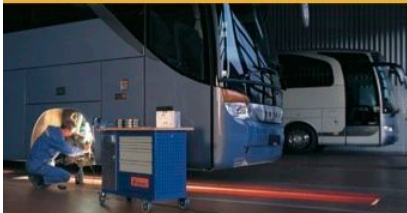
Daily Tourys - turistkørsel

Daily Line - intercity

Daily Citys - bykørsel







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

# Ny dækserie er også til buskørsel

Tyske Continental har introduceret sin tredje generation af dæk målrettet til langturskørsel, regional trafik og buskørsel. Avancerede gummiblandinger og nye dækmønstre reducerer rullemodstanden og brændstofforbruget med op til knap 2 liter pr. 100 kilometer. Det giver forbedret kørselsøkonomi for vognmanden

Den nye dækserie omfatter blandt andet Conti Coach HA3, der er et helt nyt dæk udviklet til buskørsel. Dækket er designet til højere hastighed og komfort, men hvor Continentals teknikere har fastholdt fokus på kørselsøkonomi og sikkerhed.

- Det andet dæk til buskørsel i den nye dækserie er Conti CityPlus, der er udviklet til bykørsel og regionaltrafik og som udmærker sig med lang holdbarhed og godt vejgreb, også i vådt føre, siger Georg Nielsen, der er administrerende direktør for Continental Dæk Danmark A/S.



*Continental Dæk Danmark A/S introducerer nu Coach HA3 og Conti CityPlus HA3 til regional og lokal buskørsel.*

## Danmark skal være vært for intelligent trafik kongres

Markedet for intelligente løsninger på transportområdet får større og større bevågenhed. Gennem de seneste år er efterspørgslen og dermed markedet vokset markant. I 2018 skal Danmark være vært for en verdenskongres for ITS-løsninger

Verdenskongressen for Intelligente Transportløsninger - Intelligente Transport Systemer (ITS) - bliver afholdt hver tredje år og går på skift mellem Europa, Nordamerika og Asien. I 2018 forventes kongressen i København at tiltrække op imod 4.000 deltagere, mens op til 10.000 gæster forventes at ville lægge vejen forbi en tilhørende udstilling.

# 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](http://www.mekasign.dk)

## Aftale om regionernes økonomi: Tilbringertrafik skal analyseres

Aftalen fra 3. juni 2014 om regionernes økonomi for 2015 har en kort passus, der handler om bus-trafikken. Det er aftalt at gennemføre en analyse af tilbringertrafikken til togene - og det vil hovedsageligt sige regionale busruter. Danske Regioners lobbyarbejde om opgradering af bustrafikken til den forbedrede togtrafik efter 2020 har givet et konkret resultat

Hvis milliardinvesteringerne fra Togfonden DK skal være til gavn for hele befolkningen, kræver det en forbedret tilbringertrafik fra de byer, som ligger et stykke væk fra jernbanens hovedstrækning. Sådan lyder i kort form Danske Regioners argumenter for at stærkere satsning på hurtige og hyppige busforbindelser til at fra de hurtige tog, som bliver en realitet efter 2020.

Og arbejdet har nu givet sit første resultat, nemlig en aftale om en fælles analyse af behovet. Analysen skal gennemføres i et samarbejde mellem Danske Regioner, KL, Transportministeriet, Finansministeriet, og Trafikselskaberne i Danmark. Det er første gang i adskillige år, at kollektiv trafik er nævnt i økonomiaftalen mellem Danske Regioner og Finansministeriet.

### Dokumentation

Her er aftaleteksten om analysen:

#### **"Kollektiv trafik**

*Parterne er enige om, at sammenhængen i den kollektive trafik skal styrkes. Det indebærer, at den kollektive trafik skal ses i et helhedsperspektiv, hvor der tages udgangspunkt i, hvordan den samlede kollektive trafik kan gøres mere attraktiv for den enkelte kunde. Det aftales derfor, at der i samarbejde mellem Transportministeriet, Finansministeriet, Danske Regioner og KL samt Trafikselskaberne i Danmark udarbejdes en analyse med særlig fokus på tilbringertrafikken til togene, bl.a. i forhold til at realisere størst mulig samlet passagervækst frem mod at timemodellen gennemføres - herunder operative redskaber, cases og modeller til brug for planlægningen."*

## Tre busleverandører kører med det meste

I løbet af årets første fem måneder blev der nyregistreret 109 busser. Tre busmærker dominerer. Det er Mercedes-Benz, Volvo og Solaris med markedsandele på henholdsvis 37,6 procent, 28,4 procent og 18,3 procent

I faktiske tal fik Mercedes-benz nyregistreret 41 busser over 3,5 ton i perioden fra 1. januar til og med 31. maj i år. Volvo fik nyregistreret 31 nye busser, mens Solaris fik nyregistreret 20. Til sammen fik de tre mærker nyregistreret i alt 92 ud af de 109 nye busser, der er blevet registreret i perioden.

MAN tog sig af fjerdepladsen med 6 nyregistreringer, mens Setra, der er en del af Mercedes-Benz-koncernen, kørte ind på femtepladsen. Fiat blev nummer seks med tre nye busser over 3,5 ton, mens Neoplan, der er en del af MAN-koncernen, tog ottendepladsen med to nyregistreringer.

Svenske Scania, der sammen med MAN og dermed Neoplan, er en del af VW-koncernen, fik nyregistreret en enkelt bus i perioden fra 1. januar til og med 31. maj.

## Trafikselskab vurderer: Trafikaftalen kommer buspassagererne til gode

SR-Regeringen indgik sammen med Dansk Folkeparti, SF og Enhedslisten i sidste uge en trafik aftale, der blandt andet afsatte midler til busfremkommelighed i Hovedstadsområdet, en analyse af letbaner og et højklasseret system af kollektiv trafik med busser (BRT) i Storkøbenhavn samt andre initiativer, som samlet set skal gavne den kollektive trafik i hele landet.

- Der er en række projekter i pakken, som vil være en styrkelse af den samlede kollektive trafik - ikke mindst i hovedstadsområdet. Det afgørende i den forbindelse er, at det er en bred styrkelse af det samlede kollektive net. Jeg synes derfor, at det er en god aftale for hele den kollektive trafik, siger Thomas Gyldal Petersen, der er bestyrelsesformand for Movia, der tager positivt i mod den samlede aftale.

Han fremhæver, at udredningsprojekterne om letbaner og BRT-løsninger vil belyse, hvordan den kollektive betjening med høj kvalitet, som blandt andet kendes fra eksempelvis metroen i København, kan udbredes til større dele af hovedstadsområdet. Udredningen markerer samtidig en opfølgning på en af Trængselskommissionens anbefalinger.

- Det er derfor et udredningsarbejde, som vi hilser velkomment fra Movias side. Vi ser frem til at deltage i arbejdet med denne planlægning, fordi den vedrører en del af hovedstadsområdet med stort potentiale for en større markedsandel til den kollektive trafik, siger Thomas Gyldal Petersen og peger på, at folk er glade for den københavnske metro, og at den bidrager til at løfte hele det kollektive net.

- I det lys er det positivt med en metrolinje til Sydhavnen, og Ny Ellebjerg som knudepunkt vil være en styrkelse af det samlede system, siger han og tilføjer, at det også er positivt med en forbedring af linjeføringen af en kommende letbane med udsigt til flere passagerer.

### Bedre fremkommelighed for busser

Thomas Gyldal Petersen peger også på, at der er afsat 50 millioner kroner til forbedret busfremkommelighed med fokus på hovedstadsområdet med 50 procent medfinansiering fra ansøgerne.

- Det er en god nyhed for buspassagererne i hovedstadsområdet. Den tidligere pulje på en milliard til busfremkommelighed fra 2009 satte mange både små og store projekter i gang. Jeg tror, at denne pulje vil kunne få godt afløb i hovedstadsområdet, hvor der er potentiale for langt flere af denne type forbedringer. Vi ved fra tidligere, at bedre

## Busbestanden voksede med 36 i løbet af maj

Ved indkørslen til maj var der registreret 8.630 busser i Danmark. Ved månedens udgang var antallet vokset til 8.666 busser

Sammenlignet med maj sidste år er der dog tale om en tilbagegang på 1,1 procent fra 8.761 ved udgangen af maj 2013 til 8.666 ved udgangen af maj i år. I faktiske tal er tilbagegangen på 95 busser.



## Reglerne for sikkerhedsseleer i busser giver problemer

IDA Automotive afholdt tirsdag 17. juni et informativt seminar om sikkerhedsseleer i busser. Problemerne med eftermontering af sikkerhedsseleer i ældre busser var ét af de vigtige punkter.

Af Mikael Hansen, journalist for transportnyhederne.dk [mikael@transportnyhederne.dk](mailto:mikael@transportnyhederne.dk)

De tekniske regler for godkendelse af sikkerhedsseleer findes i dag i FN-regulativet ECE R16, som i princippet gælder overalt i verden. I Europa er regulativet gældende, reglen er indført 1. oktober 1999 af EU, hvor EU samtidig gjorde sikkerhedsseleer til obligato-

risk udstyr i en lang række køretøjstyper, herunder busser. Og når seleterne er monteret, skal de også bruges.

Men der er en række fritagelser og undtagelser, som i praksis gør selereglerne til et meget kompliceret område for vognmænd, private busejere, leverandører og kommuner.

### Rutebusser er fritaget for selekravet

Bybusser blev i 1999 fritaget for selemontering, og i Danmark blev fritagelsen udvidet til også at omfatte regionale og lokale busser, når mindst 20 procent af passagerpladserne er ståpladser og bussen kører rutekørsel. Der er mange steder en høj grad af integration i den kollektive bustrafik, så det ikke giver mening at skelne mellem bybusser og andre rutebusser. Enkelte X-busser har dog sikkerhedsseleer, fordi der ikke er ståpladser i bussen.

Fritagelsen af rutebusser og datoen 1. oktober 1999 giver vedvarende problemer for professionelle busvognmand og for indehavere af private busser, fortalte ingeniør Ken Viktor Martinsen fra AutoConsult på seminaret.



*Ken Martinsen, ingeniør hos AutoConsult*

## What has changed?



## Only the bus-interior and bus owner!



*Rutebil måske på afveje? Spørgsmålet er om denne veltjente rutebil har fået monteret sikkerhedsseler på en korrekt og lovlig måde, før den skal være børnehave- eller institutionsbus. (Fra Ken Martinsen præsentation)*

- Indtil for nylig var synshallerne temmelig store med at godkende busser med eftermonterede sikkerhedsseler, men det har ændret sig i de seneste par år, sagde han.

- Det typiske billede er, at en veltjent rutebil fra begyndelsen af 1990'erne sælges til for eksempel en skovbørnehave. Den lokale tømrer laver en ny indretning i bussen og monterer også sikkerhedsseler. Når bussen kommer til syn, bliver den kasseret, for der mangler dokumentation for korrekt montering af sikkerhedsselerne.

- Et andet problem kan være, at en bus anvendes til flere opgaver. Hvis en rutebus i nogle ledige timer bruges til at køre skoleelever på udflugt, så gælder der pludselig et andet regelsæt, hvor der er krav om sikkerhedsseler, påpegede Ken Viktor Martinsen.

Det kan her tilføjes, at grænsen mellem turistikørsel og speciel rutekørsel kan være ganske flydende. Kørsel til svømmeundervisning for skoleelever er nogle steder speciel rutekørsel - uden selekrav, andre steder turistikørsel - med selekrav. Det afhænger af vognmandens kontrakt.

### Hjælpen er nær

Når en bus kasseres ved syn på grund af manglende dokumentation for korrekt montering af sikkerhedsseler, kommer konsulentfirmaet AutoConsult og andre lignende specialister ind i billedet. De kan hjælpe køretøjets ejer med at skaffe den nødvendige dokumentation, så køretøjet kan godkendes ved syn.

Ken Martinsen fortalte, at AutoConsult har haft en længere dialog med Trafikstyrelsen om, hvordan seleregen for busser indregistreret første gang før 1. oktober 1999 skal forstås.

Reglen lyder sådan "Sikkerhedsselen skal være solidt fastgjort til køretøjets faste dele."

Resultatet af dialogen er blevet en konsensus om, at sikkerhedssæle og stol skal være fastgjort til chassisrammen, for at kravet er opfyldt. Ken Martinsen indrømmede, at der i sidste ende var tale om et skøn. Men der er altså ikke krav om en formel test i disse tilfælde.

Hvis busser derimod første gang er indregistreret efter 1. oktober 1999 er der klare regler om, at selet, sæde og fastgørelse skal være testet.

Ken Martinsen efterlyste generelt klarere regler og en mere konsekvent håndhævelse.

- Det ville gavne branchen med mere gennemsigtighed og mindre tilfældighed i forhold til selereglerne og praksis i synshallerne, understregede han.

## Stor usikkerhed i vognmandsbranchen

Chefkonsulent Lasse Repsholt, Danske Busvognmænd, erklærede sig enig i behovet for klarere regler og en konsekvent håndhævelse.

- Det kræver et godt samarbejde mellem myndigheder, leverandører og busvognmænd. I Danske Busvognmænd arbejder vi blandt andet med at rådgive vores medlemmer om trafiksikkerhed, sagde Lasse Repsholt og fortsatte:

- Det handler om at sikre passagererne den optimale sikkerhed og tryghed. Desværre har ikke alle busvirksomheder en klar politik om trafiksikkerhed og har ikke altid en klar idé om, hvordan man opnår den størst mulige sikkerhed og tryghed i den daglige drift.

Lasse Repsholt understregede, at det er og bliver vognmanden, der har det primære ansvar også i forhold til chaufførerne, selvom trafiksikkerhed samtidig er en tværfaglig opgave.

## Politisk tumult om sikkerhedssæler i busser

Magasinet Bus og transportnyhederne.dk har i den seneste årstid skrevet en række artikler om netop de uklare reg-

## Solidly attached to vehicle fixed parts



*Sådan skal det gøres. Her er sikkerhedssælen solidt fastgjort til køretøjets faste dele, som reglerne foreskriver. (Fra Ken Martinsen præsentation)*



*Lasse Repsholt, chefkonsulent, Danske Busvognmænd.*





## Ingeniør med køretøjer som speciale tog initiativet

Det var ingeniøren og konsulent Preben Egelund fra firmaet AutoConsult, som var initiativtager og mødeleder på seminaret om sikkerhedsseler i busser, og han er også en ledende kraft i Ingeniørforeningens faglige forening, Automotive, som var arrangør af seminaret.

## Buspassagerer befordres sikkert

Trafiksikkerhedsprofilen for busser er generelt meget god – busser er de sikreste køretøjer i vejtrafikken. Turistbusser topper med den bedste sikkerhedsprofil, men der er generelt få ulykker og få alvorlige personskader med buspassagerer. De fleste bybusture er meget korte, og det var det oprindelige argument for fritagelsen for selekravet. De fleste personskader i rutebusser sker ved indstigning og udstigning, der er også enkelte faldskader med stående passagerer, men når en passager har sat sig på et sæde - uden sikkerhedssele - er han eller hun i den absolut sikreste position i en rutebus. Det er den andet vigtige argument for fritagelsen i rutebusser.

ler og den tilfældige håndhævelse af reglerne for sikkerhedsseler i busser. Det har også medført, at sagen er taget op politisk med opfordring til at udstede mere klare retningslinjer til syn og dokumentation af eftermonterede sikkerhedsseler i busser.

Det er især folketingsmedlem Torsten Schack Pedersen fra Venstre, der har stillet en hel byge af spørgsmål til de forskellige transportministre om emnet.

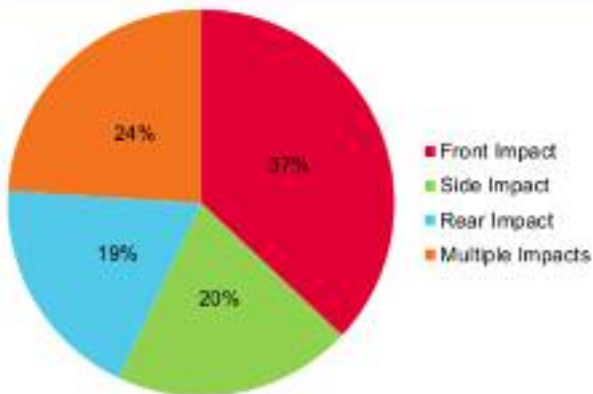
I januar 2014 blev det ved en ren tilfældighed opdaget, at 17 børnehavebusser i Odense Kommune havde selemonteringer, som ikke opfyldte lovgivningens krav. Og det burde have været ved det periodiske syn.

Fra myndighedernes side er der dog ikke sket meget i sagen indtil nu.

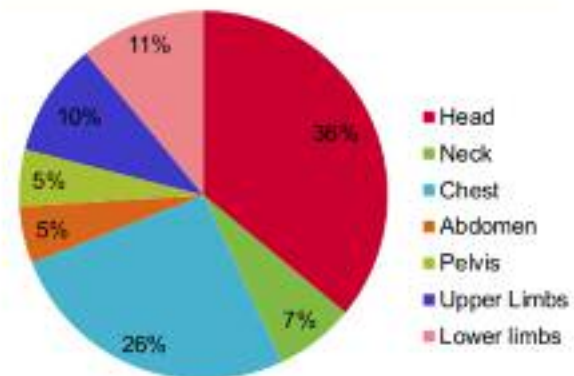
## I. Important crash configurations involving children



### ALL IMPACTS Severe INJURIES



### FRONTAL IMPACT Moderate to severe INJURIES



1. Frontal Impact: 1 out of 3 crashes
2. Side Impact: 1 out of 5
3. Head: #1 injured body segment

Gidas Germany 1999 - 2009 data  
German In-depth Accident Analysis  
Area around Dresden and Hannover

3 F. Bendjellal\_Conference: Safety belts in passenger transport, IDA Automotive, Copenhagen

Hovedskader og skader i mave og underliv er de mest almindelige for børn i trafikulykker. (Fra Farid Bendjellas præsentation)

## Sikkerhedsseler i busser er bygget til voksne! Hvad med børnene?

Engelsk ekspert pegede på det seminar om sikkerhedsseler i busser, som IDA Automotive afholdt tirsdag 17. juni, at en ordentlig sikkerhed for børn kræver andre løsninger end voksenseler. Og Danmark er tilsyneladende bagud med at indføre tekniske regelsæt på trafiksikkerhedsområdet. EU-reglerne om sikkerhedsseler i busser, der er meget omfattende, er baseret på voksne personer.

Af Mikael Hansen, journalist for transportnyhederne.dk [mikael@transportnyhederne.dk](mailto:mikael@transportnyhederne.dk)

IDA Automotive havde inviteret teknisk chef for Fasching Salzburg, Christian Leitner, til at fortælle om teknikken bag sikkerhedsseler, og om de test-krav, der skal opfyldes for at opnå en EU-godkendelse.

Fasching Salzburg er en af de store europæiske producenter af sikkerhedsseler med speciale i selesystemer til sæder i busser med en markedsandel på 60 procent af dette marked. Kunderne er fortrinsvis producenter af bussæder. Christian Leitner lagde vægt på, at målet var at levere sikre løsninger af passagererne. Det var derfor ikke nok at

se på sikkerhedsselen i sig selv, man skulle se på sele, sæde og fastgørelse under ét. Og det er netop det, som testreglerne bygger på - i form af en stribe ECE-regulativer, som omhandler netop seler, sæder og fastgørelse.

## Meget høje testkrav

Christian Leitner beskrev de mange typer sikkerhedsseler: to-punktsseler, trepunktsseler, stationære seler og seler med automatisk selestrammer. Christian Leitner beskrev herefter de meget omfattende test-krav, som skal opfyldes for sele-sæde-fastgørelsessystemer. Der skal testes for hver enkelt variant af sæde og sele konfiguration - altså et meget stort antal tests. Nogle crashtest foretages ved 20 G andre ved 10 G (1 G er tyngdekraften på jordoverfladen). Formelt skal selen være "godt brugt" før test, og det opfyldes ved en kunstig ældningsprocedure, hvor selen både udsættes for fugtighed, høje og lave temperaturer samt typisk mekanisk slitage.



*Christian Leitner, teknisk chef hos seleproducenten Fasting Salzburg*

Christian Leitner påpegede afslutningsvis de kritiske faktorer for at opnå den fulde sikkerhed for passagererne: Sikker fastgørelse af sele og sæde, tilstrækkelig styrke og stivhed i sæderyggen, korrekt og velfungerende selegeometri og selefunktioner herunder brugervenlig installation og værn med forkert anvendelse.

## Seler til voksne dur ikke til børn

Teknisk chef for den britiske Britax Group Farid Bendjellal klarede på seminaret i København at holde sit indlæg om sikkerhed i køretøjer for børn via en Skype-forbindelse fra Brasilien. Hans fremlagde resultater af et stort antal crash-test med børnesæder i personbiler. Konklusionen var, at særlige børnesæder med en særlig forstærkning ved fastholdelsen af hofteselen var den mest sikre løsning for børn op til ca. 9-10 år. Sæder findes i fem kategorier fra babysæder til sæder for de større børn.

Han så et problem i, at busser var fritaget for at bruge særligt sikkerhedsudstyr til børn, fordi de monterede voksenseler ikke gav en tilstrækkelig sikkerhed for børn. Han efterlyste aktuelle undersøgelser af sikkerheden for børn i busser og henviste til en spansk analyse fra 2008, som påviste visse problemer, trods det faktum, at antallet af dræbte og kvæstede i bustrafikken er meget lavt. Han anbefalede, at der blev foretaget bredere analyser og derpå udviklet europæiske normer for sikkerhedsudstyr til børn i busser.

## Hvor høj skal trafiksikkerheden være i busser?

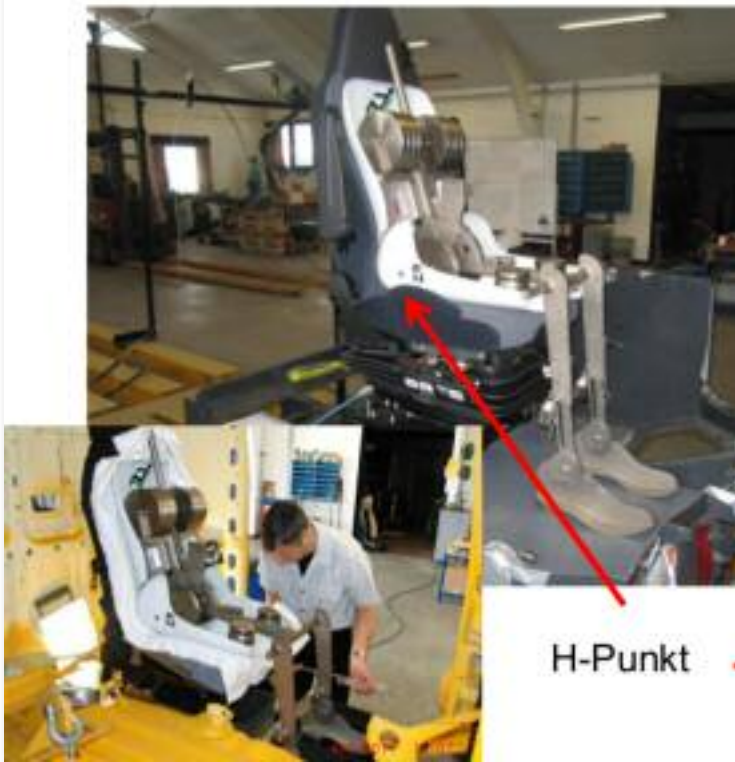
På seminaret blev det påpeget, at sikkerheden i bustrafikken er meget høj - den højeste i vejtrafikken. I takt med det generelle fald i antallet af trafikdræbte og kvæstede følger busserne med. Krav om sikkerhedsseler i busser kommer ofte fra bekymrede forældre, som ofte har meget svært ved at forstå undtagelsesbestemmelserne for busser. Og selv de sagkyndige bliver ofte sat til vægs i disse diskussioner.

Og hvordan afvejes den generelle trafiksikkerhedsrisiko i skolebusser, børnehavebusser, og udflugtsbusser i forhold til den ekstra sikkerhed man får med særligt børnesikkerhedsudstyr i sådanne busser. Det bliver dyrere og også mere besværligt for vognmand og chauffør at håndtere sådant udstyr. Og det kan blive en falsk sikkerhed, hvis der ikke er fuldt styr på sele-sæde-fastgørelse .

## Danske særregler er besværlige for dansk sædefabrikant

Sædeproducenten Be-Ge Jany arbejder på et globalt marked, men beklager de begrænsede muligheder på det danske hjemmemarked - på grund af danske særregler.

## Bestemmelse af H-Punkt.



Denne særlige dukke, som koster en kvart million kroner bruges udelukkede til at bestemme det såkaldte H-punkt, som testmålingerne tager udgangspunkt i. (Fra Dennis Jepsens præsentation)

Be-Ge Jany i Frøstrup leverer sæder med sikkerhedsseleler til en lang række M1-køretøjer fra taxier til ambulancer og militære køretøjer. Og virksomheden skal opfylde de komplekse testkrav til både sæder, seleer og fastgørelse af sæderne i bilen.

Dennis Jepsen, R&D Test Engineer, Be-Ge Jany, fortalte hvordan virksomheden håndterer de komplekse testkrav, som er adgangskortet til de internationale markeder.

- Vores produkter er selvfølgelig sæder til M1-køretøjer, men i realiteten er det gennemtestede sikkerhedsprodukter, hvor der er taget højde for rigtig mange ting - først og fremmest hele sædesystemets evne til at optage energi og dermed begrænse personskader, fortalte

Dennis Jepsen på seminaret.

Han omtalte blandt andet den ny version af regulativet ECE R14-07, som træder i kraft 1. november 2014. I den nye version er indført en ny grænseværdi for, hvor meget sæderyggen må bevæge sig fremad - den såkaldte displacement. Desuden er der også skærpede krav til styrken i nakkepudden.

- Langt de fleste personskader for fastspændte personer er hovedskader og skader i mave- og underliv, siger Dennis Jepsen til transportnyhederne.dk.

- Og det skyldes, at sæderyggen bevæger sig alt for langt fremad. Det er lige præcis den faktor, de nye regler skal forbedre.

### Danmark er bagud

De nye krav betyder selvfølgelig forøgede testomkostninger og dermed også en højere pris. Og her ærgrer det Dennis Jepsen, at de danske myndigheder er så langsomme til at indføre nye sikkerhedsnormer i den nationale lovgivning.

- De nye krav om reduceret displacement er et godt eksempel. Der er ikke kommet nogen melding fra Trafikstyrelsen endnu. Et andet eksempel er, at reglerne om obligatorisk brug af fastgørelsessystemet



Dennis Jepsen, R&D Test Engineer, Be-Ge Jany.

# Trafiksikkerhed

ISO-FIX ikke håndhæves i Danmark. Det betyder, at vi har meget svært ved at sælge vore produkter i Danmark, fordi de i både pris og kvalitet ligger noget over, hvad der kræves herhjemme.

På dette område indtager Danmarks ikke en dukserolle i forhold til EU-regler.

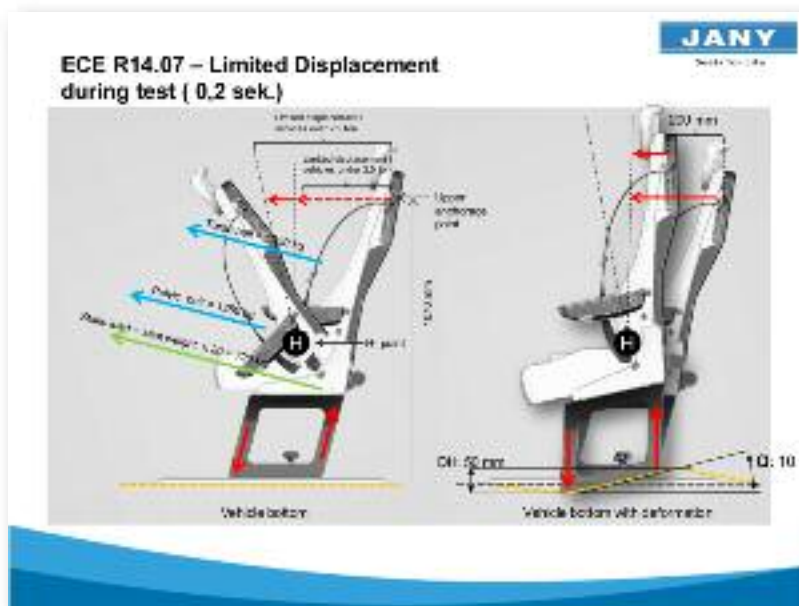
## Nationale særregler er et stort problem

Det er selvfølgelig ikke kun i Danmark, der er særregler på det tekniske område. Mange andre lande har deres specielle ideer og deres tempo at indføre de fælles regler i. Be-Ge Jany bruger instituttet TÜV Rheinland til de fleste godkendelses- og certificeringsopgaver, og det har vist sig at være en stor fordel, fordi mange nationale myndigheder i de europæiske lande har stor tillid til netop dette institut.

- Det kan i nogle tilfælde betyde en genvej, fortæller Dennis Jepsen.



Her er den anbefalede løsning for børn op til 10 år i en testopstilling. (Fra Farid Bendjellas præsentation)



Her er det kodede certifikat, som viser, at et sikkerhedssele-system opfylder reglerne. (Fra Christians Leitners præsentation)

Displacement - den distance stoleryggen bevæger sig fremad ved hård belastning. I de kommende EU-normer fra november 2014 er et nyt krav om maksimal displacement. (Fra Dennis Jepsens præsentation)



## Rejsekort runder en million rejser på en uge

Rejsekort har for første gang rundet en million rejser i løbet af én enkelt uge. I Hovedstadsområdet, på Sjælland, i Nordjylland og Syd- og Sønderjylland anvendes rejsekort flittigt. Seneste skud på stammen er busserne i det midtjyske, hvor rejsekort fra 12. juni kan bruges i bybusserne i Horsens

Flere og flere danskere bruger efterhånden rejsekort som billet til bus, tog og metro. Der er nu 750.000 rejsekort i omløb over hele landet, og de bliver brugt så flittigt, at Rejsekort A/S i ugen fra 5.-11. maj for første gang kunne registrere over en million enkeltrejser på en enkelt uge.

- Den seneste kundeundersøgelse viser, at 79 procent af rejsekortkunderne synes, at det er en god eller meget god ide at indføre rejsekort i den kollektive trafik, og at 63 procent af rejsekortkunderne har anbefalet rejsekort til andre, siger Bjørn Wahlsten, administrerende direktør i Rejsekort A/S.

### Om rejsekort

Rejsekort er et elektronisk billetsystem baseret på et chipkort, der kan bruges i bus, tog og metro. Rejsekort samler landets forskellige trafikselskaber og takstområder i ét fælles system, der gør det nemmere at bruge kollektiv trafik.

Rejsekort A/S, der administrerer rejsekort, har siden 2011 omsat for over 2 milliarder kroner på rejsekortrejser og enkeltbilletter solgt via rejsekortsystemet. Ud af de godt 750.000 rejsekort, der er i brug i Danmark, er 700.000 rejsekort personlige eller flex. Der er samlet foretaget omkring 60 millioner rejser på rejsekort, siden systemet blev taget i brug.

## *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

# Nyhedsbrev - Juli 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@busimport.dk

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

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

### Udvalg af brugte MB Sprintere og Iveco Daily

8 stk. MB Sprinter 316 cdi 3500 kg lift 2011 km 268.000-330.000	Kr.250.000.-	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 330.000-370.000	Kr.225.000.-	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 265.000	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.245.000.-	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 ½ 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 R3I 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. Lev. alt i udstyr. Bla. klima. Køkken, stjernehimel, busdør, forlænget 40 cm. 220 v, osv. ring for pris** (se billeder næste side)

### 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.-
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.-
4 stk. Scania laventre årg. 2003 km. ca. 900.000 med seler	Ring for pris (billede)
4 stk Scania 3 akslet årg.01 – 05 km. ca. 600.000 m. seler bla. lift wc.	Ring for pris (billede)



### Udvalg af brugte turistbusser

1 stk Setra 415 HDH årg.02 km. 980.000 plad. 47+1 m. g. køk. klima, wc	kr. 495.000.- (billede)
1 stk. Setra 315 GTHD årg. 01 km. 980.000 plads 50+1 klima,toilet,seler	Ring for pris (billede)
1 stk. Mercedes Travego årg. 02 km. ca. 630.000 autogear hvid 2 akslet	kr. 515.000.- (billede)
køkken, klima, toilet, nysynet klar til levering. Ring for flere billeder	
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. 995.000.- (billede)
2 stk. Scania Irizar årgang 2009 km 800.000 pladser 53+1 ab plads	fra kr. 625.000.-
klima,wc,liggestole.	



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



Jernbaneformand:

## Transportsektoren trues af urimelige ansættelsesforhold

Dansk Jernbaneforbunds forbundsformand Henrik Horup er netop blevet genvalgt som formand for Nordisk Transportarbejder Forbund's Jernbanesektion for en ny fire-årig periode. Sektionen omfatter jernbaneorganisationer i Finland, Norge, Sverige og Danmark

Når Dansk Jernbaneforbund har besluttet at lægge nogle kræfter i det fællesnordiske arbejde på transportområdet skyldes det, at samarbejde på tværs af grænserne mellem de nordiske lande bliver stadig vigtigere.

- Vi kan se, at det er de samme udfordringer, vi hver især står overfor, og vi ser nogle sammenlignelige angreb på tværs af de nordiske grænser på arbejdsforhold, arbejdsvilkår og ansættelsesformer, lyder det fra Henrik Horup.

- Veolia i Sverige har til hensigt at afskedige deres månedslønnede medarbejdere og hyre løstansat personale på timeløn i stedet med den konsekvens, at indtægtsgrundlaget bliver usikkert for den enkelte medarbejder, fordi ansættelse vil ske uden fast timetal og på et løst grundlag - en form daglejersystem, siger Henrik Horup med henvisning til den igangværende konflikt, der har ramt Öresundstog.

Det er Dansk Jernbaneforbunds opfattelse, at de løn- og arbejdsforhold, som faglige organisationer i Norden har arbejdet hårdt på at få etableret ikke skal ofres til fordel for laveste fællesnævner på europæisk plan.

- Vi vil derfor arbejde for, at de nordiske standarder i videst muligt omfang bliver målestokken for standarden i hele Europa - både på løn og ansættelsesvilkår, siger Henrik Horup og fortsætter:

- Netop derfor støtter Dansk Jernbaneforbund op om vores svenske kollegers kamp mod urimelige ansættelsesbetingelser.



Få transportnyheder dagligt direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

Bestil dit eget abonnement på [transportnyhederne.dk](http://transportnyhederne.dk) ved at klikke her!



# Ugens transport

Fredag 20. juni til torsdag 26. juni 2014 - nummer 18 - 3. årgang

## Iveco er klar med tredje generation til det daglige arbejde

Læs mere side 16 - 22

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

**Organisationer**

**sekstplan**

Læs mere side 4 og 5

**Mælkekusk tog sejren**

Læs mere side 9

**Gassen breder sig**

Læs mere side 10 - 12

**Statistik:**

**Volvo Trucks fører med 130**

Læs mere side 14 og 15

## Taxi-vognmand er steget af

Skifteretten i Nykøbing Falster har taget en taxi-vognmand i Stege under konkurs. Vognmanden etablerede sin enkeltmandsvirksomhed 1. august 1996

Ifølge Statstidende drejer det sig om taxivognmand Thomas Sig Jensen, CVR-nr. 19379086, der har adresse på Hasselvej i Stege. Thomas Sig Jensen har drevet virksomheden TAXI 7-9-13 Thomas Sig Jensen, CVR-nr. 19379086. Under samme CVR-nummer er der også registreret en anden virksomhed med Thomas Sig Jensen som ejer. Det er Vestmøns Taxi Thomas Sig Jensen. Advokat Morten Jensen, Advokatfirmaet Drachmann, Skolegade i Nykøbing Falster, er udpeget som kurator.

Enhver, der har fordring eller andet krav mod skyldneren, opfordres til inden fire uger efter denne bekendtgørelse at anmelde sit krav til boets kurator opgjort pr. 2. juni.

## Vækstpakke betyder farvel til frikøbsordning for taxier

Trods enighed om en vækstpakke mellem regeringspartierne og Venstre er der dog meget forskellige meninger om, hvordan en ny taxilov skal se ud. Regeringspartierne ønsker meget mere liberalisering end Venstre. Det er endt med en aftale om afgiftsharmonisering og en forsøgsordning i Hovedstadsområdet

Ændringer på taxiområdet er meget kortfattet beskrevet i teksten om Vækstpakken: "Afgiftsharmonisering for taxier m.v. samt udrulning af forsøgsordning i Hovedstadsområdet baseret på regeringens udspil til ny taxilov".

### Farvel til frikøbsordningen

Afgiftsharmoniseringen betyder farvel til den særlige frikøbsordning for taxibiler, hvor taxivognmænd har kunnet købe deres taxibiler med lavere registreringsafgift, samt mulighed for at sælge bilen videre til private på samme afgiftsvilkår, når den har kørt 210.000- 250.000 kilometer.

### Forsøg i Hovedstadsområdet

Regeringen har lagt op til en ganske vidtgående liberalisering af taxiområdet, hvor Trafikstyrelsen skal overtage udstedelsen af taxitilladelser, som samtidig samles i en såkaldt universaltilladelse. Samtidig ophæves den hidtidige antalsbegrænsning, som har været administreret af kommunerne. Der åbnes endvidere for etablering af kørselskontorer efter generelle regler.

Venstre og Dansk Folkeparti har været meget kritiske overfor regeringens udspil, som de mener vil skabe kaos på taxi-markedet og ikke løse de aktuelle problemer i taxibranchen. Så det er endt med en forsøgsordning, som der ikke kendes detaljer på endnu. Men Dansk Taxi Råd er på forhånd skeptisk.

- Vi kender ikke rammerne for denne forsøgsordning, men det er afgørende, at adgangen til markedet reguleres gennem bestillingskontorerne. Det er også væsentligt, at der er en eller anden form for styring, så hovedstadsområdet ikke flyder over af taxier, der ikke har noget at lave, siger Trine Wollenberg, direktør i Dansk Taxi Råd, i rådets elektroniske nyhedsbrev.

## Transportminister underskrev en aftale om en letbane i Odense

Mandag 23. juni underskrev transportminister Magnus Heunicke (S), Odenses borgmester Anker Boye (S) sammen med Region Syds 2. næstformand Thies Mathiasen (DF) en principaftale om Odense Letbane

Odense Letbane rundede dermed en vigtig milepæl. Med aftalen kan Transportministeriet udarbejde et udkast til anlægslov, som forventes fremsat til efteråret. Når loven er vedtaget, bliver Odense Letbane etableret som et selvstændigt bygge-anlægsselskab.

Efter at forsyningselskaberne har flyttet ledninger, vil arbejdet med at lægge skinner, bygge letbanestationer og byrum, købe letbanevogne og bygge parkeringsanlæg gå i gang.

Letbanen forventes at kunne åbne i 2020. Staten finansierer letbanen med 1,1 milliarder kroner, mens Odense Kommune betaler 1,8 milliarder kroner og Region Syd bidrager med 100 millioner kroner.



### Om Odense Letbane

- Odense Letbane placeres i et forløb gennem byen, der skal sikre det størst mulige passagergrundlag samtidig med, at den servicere Campus Odense, der er et af Odenses vækstområder. Letbanen skal fungere som en vækstgenerator og understøtte erhvervsudviklingen i byen
- Den første etape af Odense Letbane bliver på 14,5 km. Den skal gå fra Tarup Center over den gamle slagteri-grund, hvor byens nye Citycenter VIVA bliver placeret, Odense Banegård Center, gennem bymidten ved Thomas B. Thriges Gade, Rosengårdscentret, Syddansk Universitet, Forsker- og Videnparken til det nye universitetshospital Nyt OUH
- Der etableres stoppesteder cirka for hver 500 meter på letbanens 14,5 km lange strækning
- På letbanens første etape vil der på en hverdag være godt 23.000 brugere
- Vognene på letbanen er 30-35 m lange og får strøm fra ledninger i luften
- Letbanen kan køre med den øvrige trafik i eget sporareal
- Letbanevogne ligner slanke busser med lave gulve, men er mere komfortable og miljøvenlige
- Letbanen skal køre hvert 10. minut fra klokken 5 om morgenen til klokken 1 om natten
- En letbane kan have 2-3 gange så mange passagerer som en bus
- Letbanen i Odense skal efter planen tages i brug i 2020

# 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 - 22

*Historisk tilbageblik:  
Rutebilselskabet  
Haderslev - er en  
rute fra klein  
til udbu*

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

*Udflugts- og tur - kollektiv trafik  
på prøve*

Læs mere side 8 - 10

*Passagerpulsens skal give  
passagererne en samlet  
stemme*

Læs mere side 6 og 7

*Uopsagt 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