

Magasinet Bus

Onsdag 29. oktober til tirsdag 25. november 2014 - nummer 10 - 2. årgang

Ans Bussen satser på luksus med åbne arme

Læs mere side 22 - 29

Trafikselskaber tøver med hjertestartere

Læs mere side 6

Bank vil atter ind på leasingmarkedet

A *Læs mere side 20*

Ulykker fra fjerne lande serveres til morgenkrydderen

Læs mere side 36 - 37

Danske Busvognmænd har set på hurtige bussystemer

Læs mere side 8

Trafikselskab indskærper miljøkravene for ældre busser

Læs mere side 32

Bussen - den fleksible faktor

Når toget står stille - så sættes der busser ind.
Når metroen står stille - så sættes der busser ind.
Når der er sporarbejde på jernbanen - så sættes der busser ind.
Når der er international kongres - så sættes der busser ind.
Når krydstogtskibet lægger til kaj - så sættes der busser ind.
Når skolen, højskolen eller gymnasiet skal på udflugt, er det også bussen, der klarer transportopgaven.
Hvis vejen er spærret, kan bussen normalt køre udenom eller af en anden rute.

Bussen har de bedste egenskaber fra flere verdener:
Den er en del af vejtrafikken og kan derfor komme stort set overalt.
Den har en stor kapacitet, der er sammenlignelig med tog, fly og færge.
Den er en del af den professionelle transportbranche med veluddannet og serviceminded personale og med en professionel organisation i ryggen.

Bussen ses af nogen som et levn fra vejtrafikkens barndom - med en utidssvarende teknologi. Men bussens fleksibilitet vinder i sidste ende. Bussen kan køre stort set overalt, og når der er brug for den.

Variationen er utrolig stor: Fra VIP-busser, der kører diplomater og kronede hoveder fra dør til dør i højeste servicekvalitet til de uundværlige skole- og uddannelsesbusser i landområderne. X-busser, R-busser og A-busser er specialiserede mobilitetstilbud til pendlere. Liffbusser giver kørestolsbrugere en mobilitet, som de ellers ikke ville have. Og en større flåde af turistbusser kan mobiliseres til de helt store events.

Og så er bussen også det sikreste transportmiddel i vejtrafikken.

*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*

Tilbagekøbsgaranti uden ekstra omkostninger

Vi er kendt for vores kvalitet og holdbarhed!

Mercedes-Benz og Setra busser holder i længden og holder sin værdi.

Vi tilbyder en fordelagtig fast tilbagekøbsgaranti på din nye bus, uden det koster dig ekstra. Dermed ved du allerede nu, hvad din brugte bus er værd, når det igen bliver tid til at forny din vognpark.

Ring til dit salesteam og hør nærmere

Salgskonsulent
Claus Korsgaard
+45 56 37 00 63
claus.korsgaard@daimler.com

Salgskonsulent
Johnnie Espersen
+45 56 37 00 20
johnnie.espersen@daimler.com

Salgskonsulent
Poul Nielsen
+45 56 37 00 42
poul.nielsen@daimler.com

Salgskonsulent
Carsten Ø. Nielsen
+45 56 37 00 35
carsten.o.nielsen@daimler.com

Sales Manager
Claus Skipper
+45 56 37 00 37
claus.skipper@daimler.com



Mercedes-Benz – et mærke fra Daimler



Mercedes-Benz

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

Trafikselskab vil have flere i bussen og mere tilfredshed

Trafikselskabet Sydtrafik, der står for den kollektive trafik i Syd- og Sønderjylland vil have flere passagerer, endnu mere tilfredshed og mindre forurening. Det kan man læse i trafikselskabets nye Trafikplan 2014-2018

Sydtrafik har kommunerne og regionen med sig. Det er dem, der skal betale, og de har besluttet, at Sydtrafik ikke bare skal videreføre den nuværende kollektive trafik i Syd- og Sønderjylland, men derimod bruge kræfter på at udvikle den.

Helt præcist lyder målet på én procent flere passagerer pr. år i fire år. Desuden skal der sættes ind, så én procent flere pr. år er meget tilfredse eller tilfredse med kørslen. Samtidig skal forureningen fra busserne mindskes.

Trafikplanen sigter ikke mod store ruteændringer, som man oplevede med Sydtrafiks første trafikplan. Der er tværtimod tale om at fastholde de nuværende ruter og kun ændre dér, hvor mindre justeringer kan give store fordele. Forbedringer vil i højere grad forekomme på det informations-teknologiske område.

Præcist besked med realtid

Kunderne vil mærke fremskridtet allerede næste år, hvor Sydtrafik indfører realtid, hvilket betyder, at kunderne får besked om præcist, hvornår bussen kommer. Har passagererne en smart telefon, vil de ikke bare kunne se, hvornår bussen skal køre efter køreplanen, de vil også blive oplyst om den helt faktuelle tid for ankomst/afgang. Realtid betyder desuden, at busser vil kunne vente på hinanden og på toget, så en forbindelse ikke nødvendigvis mistes, fordi bussen er forsinket.

Sydtrafik indfører også et såkaldt Incident Management System, IMS, så kunderne langt hurtigere end nu kan få information om ændringer i bussens rute og køretid på grund af vejarbejder, uheld og lignende.

Plus og minus

Sammenlignet med det nationale mål for vækst i den kollektive trafik - 2,5 procent om året frem til 2030 - kan det se ud, som om Sydtrafik holder ambitionerne i kort snor. Men tager man befolkningssammensætningen i Region Syd-



Kollektiv trafik



danmark i betragtning, er én procent vækst ifølge Sydtrafik, region og kommuner en rimelig stor mundfuld.

Trafikplanen fortæller ikke om konkrete tiltag, men holder sig på et overordnet plan, fordi det er individuelt, hvad der virker i den enkelte kommune. Nogle kommuner vil ikke have mulighed for at skabe vækst i den kollektive trafik af den simple grund, at kundeunderlaget mindskes i kraft af færre unge. Andre vil miste kunder, fordi der er lavet om på kørslen. Buspassagerer kan pr. definition ikke lide, at der bliver ændret på de kendte ruter, og når det sker, falder passagermængden typisk for en kortere eller længere periode. Sydtrafiks mål på én procent stigning i antal og tilfredshed skal derfor ses som et gennemsnitstal for alle kommuner og regionen.

I forbindelse med trafikplanen peger Sydtrafik på, at målene ikke er grebet ud af den blå luft. Embedsmænd fra kommuner og region har på forskellige workshop sat sig ind i de betingelser, kollektiv trafik må drives på i et befolkningsmæssigt landskab som Syd- og Sønderjyllands - på den ene side en række mellemstore og større byer og på den anden side store områder, der er tyndt befolket.

Politikere og vognmænd har efterfølgende på et temamøde kigget på deres konklusioner og forslag og nikked til målene. Endelig er trafikplanen vedtaget af politikerne i Sydtrafiks bestyrelse. Inden da har planen desuden været i høring hos såvel kommuner og region som hos uddannelsesinstitutioner, pendlerekubber og andre interesseorganisationer.

Trafikselskaber tøver med at sætte hjertestartere i rutebusser

Hjertestartere kan installeres i bybusser, regionalbusser, lokalbusser og taxier med samme begrundelser som i turistbusser, men trafikselskaberne søger andre løsninger som giver bedre mening i forhold til økonomi og effekter.

Af Mikael Hansen, journalist for transportnyhederne.dk

Placering af hjertestartere i det offentlige rum skal være med til at forbedre overlevelsen efter hjertestop, hvor Danmark har en kedelig statistik: Under 10 procent af patienterne med hjertestop overlever. Senest er indsatsen nået til transportsektoren. DSB, Hjerteforeningen og Trygfonden har aftalt at installere hjertestartere i alle tog og på de fleste stationer. Som vi skrev i Magasinet Bus 9 2014 (Læs det her) har en række turistbusvognmænd installeret hjertestartere i deres turistbusser - et tiltag, som både begrundes sundhedspolitisk og forretningsmæssigt.

Hjerteforeningen arbejder for at fremme såkaldte "hjertesikre zoner" - en åben formulering, som giver mulighed for forskellige løsninger. Og alt tyder på, at der bliver brug for forskellige, lokalt tilpassede løsninger på "hjertesikre zoner" i den kollektive bustrafik. Og hvorfor ikke

bruge den samme løsning som turistvognmænd og DSB bruger, nemlig at installerer hjertestartere i alle rutebusser?

Økonomien

Brancheforeningen "Trafikselskaberne i Danmark" (TID) har undersøgt forskellige muligheder.

- Trygfonden har finansieret rigtig mange hjertestartere og driver også siden www.hjertestarter.dk med en oversigt over hjertestartere i det offentlige rum, fortæller chefkonsulent Morten Brønnum Andersen, Trafikselskaberne i Danmark.



Kollektiv trafik

Imidlertid kan Trygfonden ikke finansiere hjertestartere i den bustrafik, som er udliciteret til private operatører. Og det er langt de fleste. Finansieringen kunne alternativt være en del af kørselskontrakterne og udbudsvilkårene, men her er prisen ganske afskrækkende. Morten Brønnum Andersen siger:

- Hvis vi antager, at en hjertestarter koster 20.000 kroner i anskaffelse, og der kører ca. 4.000 kontraktbusser bliver prisen 80 millioner kroner, og det er ganske urealistisk for et tiltag, som har et alment samfundsmæssigt formål, men ikke har direkte betydning for busdriften. En anden mulighed ville være at installere hjertestartere på offentligt ejede busterminaler og evt. på store stoppesteder. Her ville Trygfonden eventuelt kunne bidrage i samarbejde mellem trafikelskaber og kommuner.

Og til hver eneste hjertestarter hører også en projektansvarlig og uddannelse til personalet - om det er togførere, buschauffører eller andre. Det er ikke dyrt, men heller ikke gratis.

Sundhedseffekten

Kollektiv bustrafik byder på en meget stor variation: Københavnske A-busser med mange tusinde daglige passagerer, jyske X-busser og sjællandske R-busser med lange ruter, bybusser i provinsbyer og endelig et stort antal lokalbusser i landområderne.

Spørgsmålet er, om det ville give mening af installere hjertestartere i alle busser. Og svaret giver næsten sig selv: En hjertestarter i en skolebus eller i en ikke særlig brugt lokalbus i landområderne kan ikke forventes at have en særlig stor sundhedsmæssig effekt. Princippet bag Trygfondens donationer og Hjerteforeningen anbefalinger er netop at placere hjertestartere "der, hvor mange mennesker færdes eller opholder sig."

- Det er oplagt, at man må søge efter de gode lokale løsninger for "hjertesikre zoner", og det skal ses som en helhed, hvor busserne og busterminalerne kun er én enkelt faktor, siger Morten Brønnum Andersen til Magasinet Bus.

De sundhedsmæssige effekter af hjertestartere i busserne må også forventes at være mindre end i et tog, fordi der er færre passagerpladser. I et tog kan hjertestarteren bruges, mens toget kører. I en bus er det ikke realistisk at bruge hjertestarteren, mens bussen kører. Her må bussen standse og patienten må anbringes på fast grund uden for bussen. Et hjertestop hos en buspassager vil være et uhyre sjældent fænomen, så afbrydelsen af kørsel og forsinkelsen hos de øvrige passagerer vil være af mindre betydning.

Flextrafik og taxier

Hjertesikre zoner i Flextrafik og taxitrafik vil være endnu vanskeligere at etablere på en måde, så både økonomi og sundhedseffekten er sikret. Det må på forhånd udelukkes at installere hjertestartere i samtlige minibusser og taxier. Til gengæld kunne hjertestartere i udvalgte taxier tænkes som en supplerende udrykningstjeneste - forudsat at nogen vil betale taxichaufføren for ulejligheden.

Ingen nemme løsninger

Den kollektive bustrafiks bidrag til etablering af "hjertesikre zoner" kræver lokalt engagement og lokale løsninger. Hjertestartere i alle busser er meget dyr men også ineffektiv løsning. Det kan muligvis være en god idé at installere hjertestartere i udvalgte rutebusser. Derimod kan installation af hjertestartere på busterminaler, trafikknudepunkter eller store stoppesteder være en bedre mulighed. Det kræver et samarbejde mellem trafikelskabet, kommunen og busoperatøren, og succesen vil være bestemt af det lokale engagement. Og det lokale engagement har netop været kendetegnet for indsatsen for at skabe "hjertesikre zoner" overalt i den danske samfund. Virksomheder, foreninger og offentlige institutioner er gået foran, og det har været lokale ildsjæle, der har drevet værket. Løsningerne er groet frem fra neden. Løsningerne fra oven er sværere og dyrere at gennemføre.

Danske Busvognmænd har set på hurtige bussystemer

Midt i september åbnede Københavns første hurtige buslinie, der skal køre passagerne uden om køerne af personbiler. Konceptet for den hurtige busforbindelse i København mellem Haraldsgade og Øster Søgade hedder +Spor og svarer til idéen bag konceptet for Bus Rapid Transit (BRT). Danske Busvognmænds blad, Busmagasinet, har set på mulighederne for flere af den slags systemer i Danmark

Busmagasinet har samlet data fra landets største byer og kommuner vest for Storebælt og kommer med et bud på, hvor man i fremtiden kan drage fordel af en optimeret busdrift med fokus på BRT-løsninger.

Busmagasinet fremhæver, at svenske undersøgelser peger på, at tre forhold skal være opfyldt i en by, før det er oplagt at tænke BRT-løsninger:

- Byerne skal have en vis størrelse befolkningsmæssigt. Den svenske undersøgelse peger på byer fra 42.000 indbyggere og op til 150.000
- Der skal være tale om en tættere bebygget og beboet by med mange arbejdspladser og boliger på et mindre areal
- Det er en stor fordel, hvis de områder, som BRT-løsningen betjener, rummer arbejdspladser, handel, uddannelsesinstitutioner samt rekreative og kulturelle funktioner



Med udgangspunkt i de tre kriterier har Busmagasinet gennemgået 12 danske byer og kommuners forventede befolkningstilvækst samt kommunalplaner og trafikplanerne i de respektive trafikselskaber. Gennemgangen viser, at byer som Randers, Vejle, Herning og Horsens alle vil kunne drage fordel af at inddrage BRT som en del af den fremtidige byudvikling.

De gennemgåede kommunal- og trafikplaner viser ifølge Busmagasinet, at mange politikere og beslutningstagere endnu ikke har taget BRT-konceptet til sig som en bærende del af byudviklingen.

- Flere byer har egentlig forudsætningerne og visionerne for byudvikling til at tænke i BRT-systemer, men gennemgangen af kommunal- og trafikplanerne viste også, at denne løsning indimellem ligger lidt fjernt i politikernes og beslutningstagernes bevidsthed, siger chefkonsulent i Danske Busvognmænd, Lasse Repsholt.

I forbindelse med undersøgelsen stødte han kun enkelte steder på konkrete overvejelser om BRT-løsninger.

- Vi håber, at BRT-konceptet breder sig, så byplanlæggere i fremtiden tænker BRT, når der skal tages stilling til, hvordan den kollektive trafik skal understøtte byudviklingen, siger han.



Volvo B8R 9500

Årgang 2014 / 53+1+1 / EURO 6



NYT NYT NYT!!!

Volvo 9700 Carrus 15 m HD.

Leveres med **54+ rejseseleder og fører som 5***
58+ rejseseleder og fører som 4*
63+ rejseseleder og fører som 3*
69+ rejseseleder og fører som 2*



VOLVO

NY SALGSORGANISATION

Volvo byder John Greisen og Bruno Hansen velkommen. Sammen med Jan Bredo vil trekløveret fremover udgøre ét af branchens mest erfarne salgsteams. De skal sammen betjene Danmark, Færøerne, Island og Grønland med nye såvel som brugte busser.

Bus Center Vest vil forblive autoriseret VOLVO-servicecenter, hvor staben af erfarne og kyndige medarbejdere fortsat står til tjeneste. Vest for Storebælt vil serviceniveauet derfor fortsætte på samme høje niveau som i dag.

Turistbusser

14 Volvo B11R 9900HD 4-stj.	52+1+1, 460 HK, I-shift, Euro 6.
14 Volvo B11R 9700HD 4-stj.	54+1+1, 460 HK, I-shift, Euro 6.
12 Volvo B13R 9700HD	59+1+1, 460 HK, I-shift, km 140.000, Euro 5.
10 Volvo B13R 9900	52+1+1, km 385.000, Euro 5, kr. 1.295.000,-
07 Setra 417 GT-HD	52+1+1, km ca. 650.000, kr. 995.000,-
07 Setra 417 GT-HD	52+1+1, km ca. 950.000, kr. 915.000,-
01 Volvo B12 600	49+1+1, pæn og velkørende.
94 Neoplan N122 DD	68+1+1, motor renoveret, i god stand.

Rute- og bybusser

14 Volvo B8R 8900	57+1, 13 meter, 380 HK, I-shift, Euro 6.
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.
98 Volvo B10BLE 8500	33+35, 12 meter, laventre.

Øvrige

14 MB 516CDI	19+1, udv. DK lift, Martech-gulv, elskydedør, chauffør AC.
14 MB 316CDI	11+1+1, udv. DK lift, Martech-gulv, elskydedør, chauffør AC.
14 Iveco Compa T Luksus	23+1+1, toilet, køkken, AC, Euro 6.
14 Iveco skolebus	27+1+1, gedigen og praktisk design, Euro 6.
14 Iveco Compa T	27+1+1, fleksibel allround-bus, Euro 6.
09 MB Sprinter City 65	12+13, rigtig god stand, km 203.000, Euro 4.
09 MB Sprinter City 65	12+13, rigtig god stand, km 215.000, Euro 4.

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

Kontakt

John Greisen
☎ 24 49 48 49

Bruno Hansen
☎ 40 51 65 53

Jan Bredo
☎ 20 43 13 94



Busserne får bedre plads på Nørrebro

Området omkring Nørrebro Station i København skal i fremtiden reserveres til busser, og dermed skal bilerne ledes udenom trafikknudepunktet

I dag fremstår området omkring Nørrebro Station mest af alt som et meget trafikeret område, hvor busser og biler suser forbi. Fremover skal det være slut med biltrafikken, så busserne bedre kan glide gennem området. Det skal ske ved at omdanne pladsen foran stationen til en egentlig busgade med plads til flere holdende busser.

I dag ligger busslusen, der skal sikre at Nørrebrogade holdes fri for gennemkørende trafik, ved Aksel Larsens Plads. Ved at flytte den til Nørrebro Station er det forventningen, at områder som Mimersgade-kvarteret vil opleve et fald i biltrafikken, fordi bilisterne henvises til de prioriterede vejstrækninger.

- Nørrebro Station er et kundepunkt, når det kommer til trafik. Adskillige buslinjer stopper her, blandt andet 5A, som er Nordeuropas travleste og Københavns hyppigste, og derudover har vi plads til biler, cykler og fodgængere. Det fungerer simpelthen ikke optimalt, og det gør vi nu noget ved ved at prioritere bussernes fremkommelighed ved Nørrebro Station, siger teknik- og miljøborgmester Morten Kabell (EL).

Når Cityringen åbner forventes Nørrebro Station at blive Danmarks tredjestørste station med op til 35.000 daglige påstignere i bus, S-tog og metro. Med omdannelsen af stationsområdet vil folk i fremtiden spare tid i skiftene mellem tog, bus og metro, fordi busstoppesteder og trapper til transport på skinner bliver placeret i umiddelbar nærhed af hinanden. På den måde skal passagererne opleve mere smidige skift mellem de forskellige transportmidler. På sigt håber Morten Kabell også, at der bliver bedre plads til ophold omkring stationen:

- Jeg ser meget gerne, at området også giver mulighed for at slå sig ned og nyde Nørrebro og det mylder, der naturligvis vil være. Når bilerne er væk, vil det give en helt anden oplevelse. Drømmen er at etablere et Nørrebro Torv, som giver plads til alle, men især til glæde for de lokale beboere, siger Morten Kabell, der mener, at området mangler opholdsrum.

Kollektiv trafik

Fakta om projektet ved Nørreport

Busperronerne vil blive op til fire meter brede og ca. 50 meter lange, og vil blive forsynet med højteknologiske trafikinformationsløsninger, gode venteforhold samt være kendetegnet ved at have god tilgængelighed for alle brugergrupper, herunder fysisk handicappede og kørestolsbrugere. Busperronerne vil bl.a. blive højere end de normale perroner, for at sikre niveaufri ind- og udstigning.

Alle buslinjerne samles ved ét stoppested i hver retning ved de nye store busperroner, hvor der kan holde tre busser i forlængelse af hinanden. Dette vil forbedre skifteforholdene mellem buslinjerne markant, og skaber et bedre overblik over busdriften. I dag holder busserne på flere sider af stationen til gene for de mange passagerer.

Ombygningen af busgaden vil også forbedre forholdene for cyklister, da etableringen af de nye store perroner vil reducere berøringsfladerne mellem buspassagerer og cyklister. Desuden vil bredden på cykelstierne gennem busgaden blive bredere end dagens forhold. Strækningen er en del af plusnettet, hvorunder der ønskes bredere cykelstier og dette ønske imødekommes i projektet.

I signalanlæggene ved Borgmestervangen og Lygten samt ved signalanlægget ved Folmer Bendtsens Plads etableres der intelligent signalprioritering, som sikrer optimal fremkommelighed for cykler og busser.

Anlægsarbejdet forventes først igangsat primo 2016, da arbejdet med etablering af Cityringen skal være afsluttet før igangsætningen af anlæg af busgaden. Teknik- og Miljøforvaltningen vil igangsætte dialog med Metroselskabet omkring muligheden for at opstarte anlægsarbejdet tidligere.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Bussen skal hurtigere frem - ny pulje kan hjælpe

Frem til den 1. marts 2015 kan offentlige myndigheder og offentligt ejede trafikelskaber søge om tilskud til projekter, der forbedrer bustrafikken i større byer.

Bustrafikken udgør en vigtig brik i storbyernes transportsystem. Busserne bevæger sig på det almindelige vejnet, og er dermed underlagt en række udfordringer i forhold til trængsel og fremkommelighed, som også kendetegner biltrafikken. Det skriver Trafikstyrelsen.

For at forbedre forholdene er regeringen, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten blevet enige om at afsætte en busfremkommelighedspulje på i alt 50 mio. kr. i 2015. Det vil sige, at det frem til d. 1 marts 2015 er muligt at ansøge om tilskud til projekter, der effektiviserer busdriften og tiltrækker flere passagerer. Det kan f.eks. være projekter inden for:

- Ændring af vejanlæg
- ITS (intelligente transportsystemer)
- Øget prioritering af busser
- Forbedring af trafikale knudepunkter og skiftemuligheder, herunder terminaler, stoppesteder og passagerinformation

Trafikstyrelsen administrerer puljen og vil i december måned lægge yderligere information om puljen på hjemmesiden, herunder relevant ansøgningsskema samt skema til projektbeskrivelse og budget.

Gearskiftet skal overvåges elektronisk

Fra 1. november er der krav om, at alle nye personbiler med manuelt gear skal være forsynet med gearskifteindikator. En gearskifteindikator viser, hvornår det er tid til at skifte op i gear, og der er penge at spare ved at følge anvisningerne. En bil kan bruge 30-35 procent mere brændstof i tredje gear end i femte gear, når man kører bykørsel

- I de fleste biler hører man kun motoren ganske svagt, når man kører. Det er godt for komforten, men man kommer også let til at glemme at skifte gear. Dertil kommer, at mange biler kan køre med et meget lavt omdrejningstal. Det gælder navnlig dieselbilerne. Det er der mange, som ikke er opmærksomme på, og derfor er det et stort fremskridt, at de nye personbiler fremover vil hjælpe os med at vælge de rigtige gear, siger kontorchef i Center for biler og grøn transport i Trafikstyrelsen, Leif Lorenzen.

Korrekt gearvalg er vigtigt, hvis man vil køre grønt.

Debat:

Nej tak til liberaliseringer og social dumping

Mandag var der høring af den nye transportkommissær, sloveneren Violeta Bulc. Hun viste ifølge Ole Christensen, der er medlem af EU-Parlamentet for Socialdemokraterne gode takter i kampen mod social dumping, som hun vil give høj prioritet. Det skal nu følges op med konkret handling. Men samtidig skal der lyde et klart nej tak til hendes tilnærmelser til liberalisering af cabotagereglerne

Ole Christensen skriver videre:

Sloveneren kom pludselig ind på den store scene, bedst som vi troede, at den nye transportkommissær var kommet på plads. Men posten blev en del af det store spil om den samlede EU-Kommission, og den oprindelige kommissær blev rykket over på en ny post. Jeg må indrømme, at det var med lidt bange anelser, at jeg mandag fulgte høringen af den nye kandidat, som der i EU-Parlamentet ikke var det store kendskab til.

Den tidligere kandidat, slovakiske Maros Sefcovic, havde til sin høring gjort det glimrende med stor fokus på social dumping. Jeg havde med god mavefornemmelse set frem til at samarbejde med ham de næste fem år. Men som bekendt skal man ikke græde over spildt mælk. Jeg er dog også nogenlunde fortrøstningsfuld efter høringen af Violeta Bulc, og jeg vil gå konstruktivt ind til samarbejdet. Også selvom jeg havde foretrukket Sefcovic til embedet.

For der er områder, hvor den nye kommissær skal have et skub i den rigtige retning. Eksempelvis afviste Violeta Bulc desværre ikke at liberalisere cabotagereglerne yderligere. Efter fem år med en kommissær, der har gjort liberalisering til sit adelsmærke, må jeg simpelthen bare sige, at det ikke er opskriften. Hvis vi skal have gjort op med social dumping i transportbranchen, er liberalisering ikke vejen frem. Det er i direkte modstrid med gode forhold og ordentlig løn til chauffører.

Det er klart, at vi skal forhindre tomme lastbiler i at køre på tværs af Europa. Men hvis konsekvensen er, at danske chauffører mister deres arbejde, og østeuropæiske chauffører arbejder under kummerlige forhold, så klinger liberaliseringen mildt sagt hult. Her skal vi have ensartede og klare regler i EU, så de sociale problemer kan afhjælpes. Det vil vi i den socialdemokratiske gruppe hjælpe hende til at huske.

Men overordnet formåede Violeta Bulc at sætte godt fokus på social dumping. Hun bekendtgjorde, at sociale standarder skal respekteres. Der skal samtidig være fair konkurrence på det indre marked. Selvom der allerede er regler for sociale rettigheder, vil kommissæren også se på, hvorledes de er implementeret i forskellige lande. Det synes jeg er fornuftigt.

Det er nu op til mig og mine kolleger i EU-Parlamentet at få kommissæren på rette vej. Hun er ny i embedet og har stadig meget at lære. Vi skal have klare regler, som forhindrer udnyttelse af cabotagereglerne og fordrer løndumping i transportbranchen. Et godt samarbejde mellem Parlamentet og kommissæren er altafgørende for, at det kan ske.

Turistbusselskab lukker døren for sidste gang

Retten i Kolding afholder afsluttede skiftesamling i et konkursbo efter et turistbusselskab i Billund. Kreditorer, der falder ind under konkurslovens paragraf 95, kan se frem til at få en mindre del af deres tilgodehavende retur

Ifølge Statstidende drejer det sig om konkursboet Billund Turistbusser ApS, CVR-nr. 18528339, der havde adresse på Plouglundvej i Billund Bykort. Den afsluttende skiftesamling finder sted i Retten i Kolding, Kolding Åpark i Kolding, mandag 10. november klokken 12.00. På skiftesamlingen vil udkast til regnskab og udlodning med en dividende på 19,58257 procent til paragraf 95-krav blive behandlet og eventuel stadfæstet. Udkastet ligger til eftersyn i skifteretten.

Billund Turistbusser ApS, CVR-nr. 18528339, blev etableret 1. maj 1995. Selskabet var ejet af Giørtz Holding ApS, der i dag er tvangsopløst.

I regnskabsåret 2011 kom selskabet ud med et underskud på 1.364.000 kroner efter skat, hvilket bragte egenkapitalen ned på 4.000 kroner. Selskabets balance var på det tidspunkt på 11.588.000 kroner. I 2010 kom selskabet ud med et overskud på 579.000 kroner efter skat, mens resultatet for 2009 var et underskud på 637.000 kroner efter skat.

Interesserede kan læse om Konkurslovens paragraffer om kreditorer på [her](#):

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

TUR Forlag og Danske Busvognmænd samarbejder om viden

TUR Forlag har indgået et samarbejde med Danske Busvognmænd om at give buskursister på www.turteori.dk adgang til materialer på Danske Busvognmænds hjemmeside db-dk.dk

Dette nye tiltag vil være en stor hjælp og støtte i undervisningen i personbefordring på AMU skolerne. Kursister får gratis adgang til www.db-dk.dk med kurser på www.turteori.dk

Følgende kurser er omfattet af aftalen:

- AMU Personbefordring, 70 dage
- AMU Personbefordring, 140 dage
- AMU Efteruddannelse bus, 10 dage

Integrationen mellem www.turteori.dk og www.db-dk.dk betyder, at ovenstående kurser giver automatisk adgang (login ikke nødvendig) til materialerne på den lukkede del af www.db-dk.dk i kursernes løbetid. Det er oplysninger, der ellers er forbeholdt Danske Busvognmænds medlemmer. (Undtaget fra aftalen er menupunktet Selvbetjening, der er forbeholdt medlemmer af Danske Busvognmænd).

Faglærere kan tegne uddannelsesabonnement på Danske Busvognmænd

Faglærerne på AMU- og EUC-skoler, der er godkendt til uddannelse eller efteruddannelse af buschauffører får en særlig mulighed for at tegne et uddannelsesabonnement hos Danske Busvognmænd. Abonnementet er normalt forbeholdt medlemmer af Danske Busvognmænd. Tilbuddet giver faglærere en unik mulighed for at være på forkant med, hvad der rører sig i branchen. Uddannelsesabonnementet omfatter:

1. Et brugernavn og adgangskode til www.db-dk.dk der giver faglærerne adgang til de oplysninger, der ellers er forbeholdt Danske Busvognmænds medlemsvirksomheder.
2. Op til fem mailadresser til modtagelse af Danske Busvognmænds interne, ugentlige nyhedsbrev, der udkommer hver fredag. Det skal være fem emailadresser på virksomhedens/uddannelsesinstitutionens eget domæne.
3. Fem eksemplarer af Busmagasinet tilsendt valgfrie adresser.
4. Adgang til at deltage i kredsarrangementer, fyraftensmøder og studieture af faglig karakter på samme vilkår som Danske Busvognmænds medlemmer.

Prisen for dette abonnement er 1.000 kroner eksklusiv moms pr. kvartal.

MAN opruster på eftermarkedet

Med ansættelse af to kendte MAN-folk som konsulenter opruster MAN Truck & Bus Danmark A/S på eftermarkedet

De to nye ansigter, der er kendt i MAN-sammenhænge, er Michael Stilling Pedersen og Dennis Knudsen, der begge er udnævnt til Solutions Konsulenter hos MAN Truck & Bus Danmark A/S.

Med ansættelsen af Michael Stilling Pedersen og Dennis Knudsen vil MAN sende et signal om, at virksomheden være blandt markedets bedste udbydere af eftermarkedssydelsler, som skal tilgodesse nye kundebehov i markedet.

Michael Stilling Pedersen er oprindeligt udlært reservedelsekspedient hos MAN i Århus og har senere arbejdet som reservedelsekspedient hos MAN i Aalborg. Som en naturlig del af MAN's ønske om at styrke eftermarkedet er Michael Stilling Pedersen pr. første oktober udnævnt til Solutions Konsulent, Aftersales i region Nord og vil fremover være en del af Business Solutions. Til dagligt vil Michael Stilling Pedersen fortsat have sin gang hos MAN i Aalborg. Michael Stilling Pedersens primære opgave er at udvikle eftermarkedssalget i region Nord, samt at sælge og supportere MAN's flådestyringsystem TeleMatics og vedligeholdelseskonceptet MAN ServiceCare.



Dennis Knudsen har en baggrund som udlært MAN-mekaniker og siden værkfører hos MAN i Padborg. Siden januar har Dennis Knudsen fungeret som Breakdown Manager for Danmark og har samtidig, som en del af Business Solutions, været aktiv på back-office håndtering af MAN's ServiceCare koncept, opsøgende salg af MAN TeleMatics flådestyring, samt support til de Jyske kunder. Som en helt naturlig følge af dette er Dennis Knudsen pr. første oktober udnævnt til Solutions Konsulent i region Syd. Dennis Knudsen primære opgave er at udvikle eftermarkedssalget i region Syd, samt sideløbende at håndtere Breakdown, ServiceCare og TeleMatics.

Nyhedsbrev – November 2014

VBI Group ApS



IVECO
BUS



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

Salg Jylland/Fyn
Leif 40359308, lb@busimport.dk
Svend 40174791 sp@busimportdk

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 Mini Busser

8 stk. MB Sprinter 315 cdi r3 lift årg. 08 10 pers km. ca. 210.000 fra kr.175.000.- 3 stk. MB Sprinter 316 cdi lift årg. 11, 8 pers km. 280.000 fra kr. 225.000.-
3 stk. MB Sprinter 511,515 cdi r3l årg.07- 08 19 pers. lift fra kr.175.000.- 1 stk. Iveco Indcar Wing årg.10 pers. 22+1 klima/termoruder .kr. 515.000.-
1 stk. MB Sprinter 516 cdi årg. 2014 r3l VIP bus alt i udstyr kr.635.000.- 2 stk. Iveco Daily årg.07/09 fra km. 177.000 19+1 bla. lift fra kr. 250.000.-
1 stk. Scala mobil c35 160 kg. Trappelifte ½ årg. gl. ny p. kr. 58.800.- Kr. 39.900.-

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. lift 8+1 euro 6 fra kr. 385.000.-
Mercedes sprinter 316 cdi 3880 kg R3 lift 11+1 euro6 fra kr. 405.000.-
Mercedes sprinter 516 cdi 5000 kg R3l lift 20+1 euro6 fra kr.485.000.-
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, stjernehimmel, busdør, forlænget 40 cm. 220 v, osv. ring for pris

Udvalg af brugte rutebusser og Bybusser

1 stk. Setra S315 UL årg. 02 km 940 t ny lak klima.wc vip.ryg. seler,klar kr. 350.000.-
3 stk. Man su 313 km ca 450.000 årgang 2002 euro 3 m. filt m. seler fra kr. 175.000.-
1 stk. Volvo B7RLE. Årg.09 km. 440 t plads 41/34 termo rud.klima. kr. 575.000.-
3 stk. Mercedes Integro o 550 km ca. 950 årg. 04 m. filter m. seler kr.315.000.-
1 stk. Scania laventre årg.03 2 aks. km 900 t 13 m. klima m. seler ny lak kr. 175.000.-
2 stk. Scania omniline 2 aks årg.04-05 km. 440 t m. seler termo ruder kr. 220.000.-
5 stk. Renault Coman årg. 09 km 225-500.000 m. seler 14+1/5 lift fra kr. 175.000.-



Udvalg af brugte turistbusser

Setra 415 HDH årg.02 km. 980.000 p. 47+1 ny lak/betræk. køk ,klima,wc kr. 495.000.-
Setra 315 GTHD årg. 01 km. 980.000 plads 50+1 klima, wc, seler kr. 255.000.-
Irisbus Arway årgang 2010 km 350.000 pladser.54+1 wc, klima, køk. kr. 795.000.-
Irisbus Arway årgang 2010 km 550.000 pladser.54+1 wc, klima, køk kr. 765.000.-
Scania Irizar årg. 2009 km ca. 800.000 pl. 53+1 wc, klima fra kr. 625.000.-
Neoplan Startliner årg. 03 km. ca. 880.000 pl 51+1 klima, køk, wc nysyn kr. 375.000.-
Neoplan Skyliner årg. 05 km. ca. 1.000.000 pl. 72+1 køk.wc.klima.osv. kr. 775.000.-
Neoplan Cityliner årg. 03 km.ca. 870.000 pl. 46+1 køk.klima.wc. osv. kr. 375.000.-
MAN Lions Coach årg.03 km. 710 t 52+1 køkken.klima.wc. til omg. . kr. 650.000.-
MAN Lions Regio årg 2010 km kun 60.000 pl 55+1+1 wc, klima,køk, kr.995.000.-
MAN Lions Coach årg.09 km.380 t 49+1 køkken.klima.wc. til omg. Lev kr.650.000.



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

Udvalg af nye Iveco Busser

IVECO BUS Landevejs bus af type. Crossway i 12 meters, 2 døres.
Motor: ny euro 6 tector 7, Gear: Voith automatisk, pladser 47/24
IVECO BUS Landevejs bus af type. Crossway i 13meters , 2 døres.
Motor ny euro 6 tector 7, Gear: Voith automatisk
IVECO BUS Landevejs bus 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



Medarbejdere tager endnu en gang med Top Team-konkurrencen

Den danske Scania-organisation tager fat på endnu en omgang i Scantias Top Team-konkurrence, hvor de dygtigste medarbejdere i serviceorganisationen dystes på paratviden, analytiske evner, systematik og kvalitet ved fejlfinding og reparation af Scania lastbiler og busser

Scania Top Team har til formål at øge kompetencen og kvaliteten i hele Scantias globale serviceorganisation. Gennem uddannelse, træning og konkurrence opnår medarbejderne større teoretisk viden i kombination med mere praktisk erfaring i at løse de ofte komplicerede tekniske problemer, som de kan risikere at møde i hverdagen. Herhjemme forventer Scania Danmark, at godt hver femte af de ca. 600 medarbejdere i den danske serviceorganisation tager udfordringen op og tilmelder sig konkurrencen.

I den danske konkurrence deltager 22 hold, og de fem bedste går videre i den danske finale. Gennem et udskilningsløb hen over efteråret udvælges de dygtigste medarbejdere til den danske finale i foråret 2015. Herfra går de dygtigste Scania-mekanikere og reservedelsfolk videre til de europæiske finaler for - forhåbentlig - at ende i Scantias uofficielle VM for servicemedarbejdere i slutningen af næste år.

I konkurrencen skal deltagerne under tidspres sammen med deres kolleger i hold af tre-fem personer løse en stribe tekniske udfordringer baseret på eksempler "fra det virkelige liv". Under konkurrencen har deltagerne adgang til de samme specialværktøjer og elektroniske hjælpesystemer, som de har til hverdag.

Dygtige og dedikerede medarbejdere

- Scania vil levere produkter og serviceydelser, der skaber mere værdi for kunderne end vores konkurrenter, siger Johnny Pedersen, der er teknisk chef og ansvarlig for Top Team-konkurrencen hos Scania Danmark.

- Det kan vi kun gøre ved at have de dygtigste medarbejdere på både værksted, lager og administration. De autoriserede Scania-forhandlere satser benhårdt på uddannelse og medarbejderudvikling, så vi altid er et skridt foran konkurrenterne.

Alle opgaver skal løses under tidspres præcis som i den virkelige verden, hvor det er vores fornemste opgave at holde kundernes lastbiler og busser på landevejen med så lidt stilstand som muligt, siger Johnny Pedersen.

Scania Top Team blev første gang afviklet lokalt i Sverige i 1990. Siden har konkurrencen udviklet sig til et globalt uddannelsesprogram. Dette års konkurrence er den niende af slagsen internationalt, og Scania forventer, at over 8.000 medarbejdere fra 70 forskellige lande vil dygtiggøre sig gennem den globale Top Team-konkurrence.

I Scantias Top Team-konkurrence vil de dygtigste medarbejdere i serviceorganisationen dystes på paratviden, analytiske evner, systematik og kvalitet ved fejlfinding og reparation af Scania lastbiler og busser.



Volvo Busser overtager salget vest for Storebælt

Volvo Busser Danmark A/S har fra og med 1. oktober overtaget salget af nye Volvo busser i hele Danmark. Salget vest for Storebælt har hidtil været varetaget af Bus Center Vest A/S i Kolding

Medarbejderne Bruno Hansen og John Greisen fra Bus Center Vest A/S vil fremadrettet være en del af Volvo Busser Danmark A/S. Bruno Hansen og John Greisen skal således sammen med Jan Bredo sælge nye og brugte busser i Danmark, på Færøerne, Island samt i Grønland.

- Bus Center Vest A/S fortsætter uændret som autoriseret Volvo serviceværksted i Kolding, og vil også fortsat sælge en bred palette af reservedele og udstyr til busbranchen. Vi vil derfor fortsat kunne yde vores kunder vest for Storebælt samme høje service som i dag på værkstederne i Ålborg og Kolding, siger direktør Jens Ommen fra Volvo Busser Danmark A/S.

Hans Vestergaard, der er koncernchef i Autohuset Vestergaard Holding A/S, som Bus Center Vest A/S er en del af, ser overdragelsen af salgsaktiviteterne til Volvo Busser Danmark A/S, som en naturlig følge af, at markedet er blevet koncentreret på få men meget store busselskaber.

- Vi er overbeviste om, at det er det rigtige for vores virksomhed og for kunderne, siger Hans Vestergaard.

September sluttede med flere busser

Første september var der indregistreret 8.730 busser i Danmark. Da måneder var slut, var tallet steget med 9 til 8.739 i forhold til september sidste år, hvor der var indregistreret 8.825 busser i Danmark, er der tale om en tilbagegang på 86 - eller 1,0 procent.



Få transportnyheder dagligt
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

Bestil dit eget abonnement
på transportnyhederne.dk
ved at klikke her!

Bank vil atter ind på leasingmarkedet

Efter tre års pause fra leasingmarkedet er Spar Nord nu tilbage i offensiven med Spar Nord Leasing, der i første omgang skal tiltrække kunder inden for transport, landbrug, industri og entreprenørvirksomhed

Med genopstarten af Spar Nord Leasing per 1. oktober tager banken initiativ til at genvinde en position på det danske leasingmarked. Initiativet kommer tre år efter, at Spar Nord som følge af forringede fundingforudsætninger i 2011 valgte at sælge Finans Nord Easyfleet A/S samt overdrage de fremadrettede aktiviteter i Finans Nord A/S til anden side.

Spar Nord Leasing fokuserer i første omgang på erhvervsleasing inden for transport, landbrug, industri og entreprenørvirksomhed, og i spidsen står direktør Jens Peter Madsen, der tidligere var en del af Finans Nord.

- Vi er glade for at være i gang, og vi kan allerede nu mærke, at der i landbruget og blandt de mindre og mellemstore virksomheder har manglet et leasingselskab, der for alvor satser på den personlige dialog og en høj grad af tilgængelighed, siger Jens Peter Madsen.

Han tilføjer, at Spar Nord Leasing både henvender sig til nuværende Spar Nord-kunder samt kunder, der alene ønsker at lave en leasingaftale.

Fleksible løsninger og hurtige svar

Til at forfølge potentialet på leasingmarkedet har Jens Peter Madsen foreløbig ansat fire kundechefer, der alle har flere end 15 års leasingerfaring og desuden en fælles fortid i Finans Nord.

En af de fire kundechefer er Max Madsen, der har arbejdet med leasing af udstyr til transportbranchen i 17 år.

- Det, der adskiller os fra mange af de andre på markedet, er, at vi tilbyder fleksible løsninger. Der er mange knapper at skrue på, når det handler om at skrue en aftale sammen, der passer bedst til kundens behov og likviditet. Der er bare ikke ret mange leasingselskaber, der reelt er interesseret i at lave skræddersyede løsninger - men det er vi, siger Max Madsen.

Han tilføjer, at det, der for alvor betyder noget hos kunderne, er fleksibilitet og evnen til at tage hurtige beslutninger.

- Hos os er der ingen telefonsluser. Det er helt afgørende, at vores kunder kan komme direkte igennem til os, når de står ude hos forhandleren og har et spørgsmål. Og så tror vi også på, at kunderne lægger vægt på at tale med en person, der rent faktisk kan tage en beslutning uden at skulle tilbage til kontoret for at bede om lov, siger Max Madsen.

Som en del af Spar Nord-koncernen deler Spar Nord Leasing hovedsæde med banken på Skelagervej i Aalborg. Spar Nord Leasing beskæftiger indtil videre 16 medarbejdere, der til sammen skal dække hele landet.

Om Spar Nord

Med flere end 360.000 kunder, cirka 1.500 medarbejdere og 71 lokale banker (filialer) over hele landet er Spar Nord blandt de største banker i Danmark. Banken har gennem finanskrisen hvert år leveret trecifrede millionoverskud og landede i 2013 et overskud før skat på 670 millioner kroner.

Spar Nord ejes af cirka 125.000 aktionærer.

Leasing hos Spar Nord er også til busser

Spar Nord er tilbage på markedet for leasing-løsninger til transporterhvervet og tilbyder leasing til busser. Spar Nord Leasing peger på, at det, der adskiller selskabet fra mange andre leasingselskaber, er graden af fleksibilitet

- I Spar Nord Leasing anser vi busser og andet transportudstyr for at være yderst velegnet til leasing. Det, der adskiller os fra mange af de andre på markedet, er, at vi tilbyder fleksible løsninger. Der er mange knapper at skrue på, når det handler om at skrue en aftale sammen, der passer bedst til kundens behov og likviditet. Der er bare ikke ret mange leasingselskaber, der reelt er interesseret i at lave skræddersyede løsninger - men det er vi, siger kundechef Max Madsen til Magasinet Bus.



Spar Nord Leasing har fire kundechefer

I forbindelse med Spar Nord's genindtræden på leasingmarkedet har banken med hovedsæde i Aalborg ansat fire kundechefer - alle med en fortid i Finans Nord, som Spar Nord solgte for tre år siden

De fire kundechefer er:

Johan Kjeldsen

Spar Nord Leasing har pr. 1. oktober 2014 ansat Johan Kjeldsen som kundechef. Han begyndte sin karriere inden for leasing tilbage i 1987 i Difko / Foras Finans i Holstebro som senere blev opkøbt af Finans Nord A/S. Nu er Johan Kjeldsen tilbage i Spar Nord-koncernen, hvor han skal bidrage med sin store erfaring inden for finansiering af landbrugs- og entreprenørmaskiner i hele Jylland.

Mads Høngaard

I forbindelse med at Spar Nord er tilbage på leasingmarkedet, er Mads Høngaard pr. 1. oktober 2014 ansat som kundechef i Spar Nord Leasing. Han har arbejdet med leasing siden 1994 og har en bred erfaring inden for transport, landbrug, entreprenørvirksomhed og industri. Mads Høngaard har en fortid i Finans Nord A/S og er efter en kort afstikker således nu tilbage i Spar Nord-koncernen.

Max Madsen

I forbindelse med at Spar Nord er tilbage på leasingmarkedet, er Max Madsen ansat som kundechef i Spar Nord Leasing pr. 1. oktober 2014. Max Madsen har 17 års erfaring med leasing, herunder 6 år i Finans Nord A/S. Han har igennem årene specialiseret sig inden for transportbranchen, hvor han servicerer kunder rundt om i hele landet.

Preben Sørensen

Preben Sørensen er ansat som kundechef i Spar Nord Leasing pr. 1. oktober. Han har siden 1993 arbejdet med leasing hos blandt andet Caterpillar Finans og Finans Nord. Preben Sørensen har en bred erfaring inden for transport, landbrug, entreprenørvirksomhed og industri. Efter en kort afstikker er Preben Sørensen nu tilbage i Spar Nord-koncernen på Skelagervej i Aalborg.



Kim Rod rykkede tidligt ud for at vise de firestjernede lækkerier

Hvad gør man, når man som chauffør får en ny fire-stjernet bus - men bliver overhalet af en konkurrent, som når at vise sin nye af samme slags frem først. Man tager sagen i egen hånd, står tidligt op og tager en tur til Aarhus, hvor Magasinet Bus mødte op for at se på stjernerne og få en snak med chaufføren

Af Jesper Christensen

Chauffør Kim Rod fra Ans Bussen i Silkeborg var på pletten, det var journalisten også med kuglepen og kamera. At historien om Ans Bussens nye firestjernede så først dukker op i efterårsmørket, er en anden historie.

Nu gælder det om den sommermorgen, hvor Kim Rod i ro og mag viste sin nye Setra frem ved Havnens Perle i Aarhus. Den nye bus strålede i sollyset, ligesom Kim Rods øje strålede af stolthed. For bussen er hans faste arbejdsplads i langt de fleste af årets mange dage, hvor Ans Bussen kører med passagerer i den nye firestjernede bus, der er en af de seks turistbusser, som selskabet råder over.

Turistkørsel

Kim Rod, der egentlig er uddannet slagter og "kun" har kørt bus i nogle få år, forklarer, at den nye Setra-bus, der er en af de allerførste af den nye serie i Danmark, er udstyret med det nyeste elektronik til styring af de mange forskellige funktioner, der bidrager til, at bussen har fire stjerner. Det gælder eksempelvis klimaanlægget, musikanlægget, lys og styringen af bilens motor, sikkerhedssystemer og informationssystemet til chaufføren.

Kim Rod er med Claus Andersens ord en af de ildsjæle, der kendetegner Ans Bussens chauffører.

- Det er jo deres andet hjem, og det ligger os meget på sinde, at det er en attraktiv arbejdsplads, siger Claus Andersen, der er ganske godt tilfreds med, at Kim Rod tog mod Magasinet Bus med åbne arme den sommermorgen i august, hvor han holdt ind ved Havnens Perle i Aarhus for at få bussen forevigt.

Og en moderne turistbus er virkelig indbydende med behagelige sæder, godt udsyn og ikke mindst en støjdemping på et højt niveau, så man næsten ikke kan høre motor eller dæk.

Kim Rod forklarer, at der eksempelvis er 240 V strømstik ved alle sæder, så passagerne kan få strøm til deres smarte telefoner, iPad'er eller bærbare computere under turen. Derudover er det trådløst internet med forbindelse til omverdenen.

Han peger på, at der i forhold til tidligere ikke er så stor efterspørgsel efter bussens musik-anlæg, da de fleste passagerer har deres egen musik med i "ørene".



Turistkørsel



Kim Rod tager imod med åbne arme, der nærmest siger "kom indenfor", da vi møder ham en sommermorgen ved Havnens Perle i Aarhus. Selvom den nye Setra 517 HDH kun har været i stalden hos Ans Bussen i kort tid, har Kim Rod haft flere ture til udlandet.

- Vil du prøve en tur, spørger Kim Rod så pludseligt efter at have vist rundt i bussen med den gode udsigt, de behagelige sæder, internetforbindelse, strømstik, individuel sædebelysning, musikanlæg, klimaanlæg, toilet og kaffemaskine.

Med kørekort til store biler - også busser - kører Magasinet Bus så en lille tur på havnen ved Mols-Liniens terminal. Det føles som om, den nærmest lydløst svæver hen over vejen. Den smyger sig om hjørnerne, hvor det vigtigste at holde øje med er spejlene, hvor man har overblik bagud til siderne, så man ikke kommer i karambolage med eventuelle cyklister, lygtepæle og andet, der opholder sig, står eller bevæger sig på og langs vejen.

Kim Rod er svoger til Claus Andersen, som sammen med sin hustru Susan i år 2000 købte Ans Bussen fra Herdis og Per Rod, der etablerede virksomheden i Ans i 1990.

Der er masser af plads til passagerens bagage i Ans Bussens nye femstjernede.



Turistkørsel



Kim Rod kan også byde på en kop kaffe i bussen, der eksempelvis også har internetforbindelse, strøm-stik ved alle sæder og klimaanlæg. På sikkerhedsområdet er bussen leveret med eksempelvis Adaptive Cruise Control og Active Brake Assist.



En af de første ture i den nye bus gik til Berlin, hvor Kim Rod fik lejlighed til at forevige den nye Setra 517 HDI

Artiklen om Kim Rod og den nye firestjernede blev sammen med artiklen om Ans Bussen forsinket, fordi journalisten uventet kom på sygehuset. Han er dog ved at være oppe på begge ben igen og klar til at møde andre mennesker fra bussernes verden.



Susan og Claus Andersen driver Ans Bussen og en række andre tilknyttede aktiviteter. Fornylig flyttede virksomheden ind i nye lokaler på Lillehøjvej i Silkeborg tæt ved motorvejen.

Ans Bussen kører ud med service i luksusklasse

- Vi skal have fokus på det, vi vil være bedst til. Vi skal leve af kvalitet, komfort og troværdighed, siger Claus Andersen, som sammen med sin hustru Susan driver Ans Bussen, som parret købte af Susans forældre - Herdis og Per Rod - i år 2000

Af Jesper Christensen

Claus Andersen og Susan Rod stod ved årtusindeskiftet i en skillevej i deres tilværelse. Susan havde arbejde som sygeplejerske, mens Claus Andersen efter 20 år som møbelfabrikant måtte konstatere, at hans danske møbelproduktion i det setup, han gerne ville drive den i, var blevet udkonkurreret af produktion i lande med en lavere arbejds-løn. Samtidig ville Susan's forældre Herdis og Per Rod gerne trække sig tilbage og overlade deres busvognmandsforretning Ans Bussen til nye kræfter.

Turistkørsel

- Det afgørende for mig var og er at drive en forretning, siger Claus Andersen til Magasinet Bus.

Susan og Claus Andersen blev enige om at stige på vognen og videreføre og udvikle Ans Bussen.

- Jeg er rigtig glad for, at vi traf det valg, siger han og konstaterer, at Ans Bussen gennem de 14 år, der er gået, har udviklet sig på flere punkter, selvom lokalruten fra dengang, stadig er en del af forretningen.

Han forklarer, at det grundlæggende ikke er afgørende, om det er møbler eller busrejser, virksomheden producerer - blot produktionen kan afsættes til kunderne.

- I dag bygger forretningen grundlæggende på erhvervskunder og turistkørsel, forklarer Claus Andersen.

Erhvervskørsel hos Ans Bussen er kørsel for erhvervsvirksomheder - først og fremmest i Silkeborg og de nærliggende byer - eksempelvis Grundfos Bjerringbro.

- Her løser vi mange opgaver. Eksempelvis følger vi gæsterne i de dage, de er på besøg hos Grundfos, forklarer han.

Når det gælder den mere traditionelle turistkørsel, er det spekteret fra en-dages turer for lokale foreninger og længere rejser, som eksempelvis en otte-dages tur til Harzen eller Garda-søen.

- Vi har hele spekteret, siger Claus Andersen og fortsætter:

- Vi skal have fokus på det, vi vil være de bedste til. Vi skal levere kvalitet, komfort, sikkerhed og troværdighed. Så må kunderne vælge, om de vil sidde i en af vores busser med fem stjerner, eller om de vil spare 20 kroner ved at vælge en anden. Men kan vi få folk ud at køre med os bare én gang, kan vi vise, at de får meget for pengene hos os, siger Claus Andersen.

Forsøger at ligge i front

Men hvordan kan man få folk i bussen. For Claus Andersen handler det om at se mulighederne her og nu, se på, hvad der rører sig - og så forsøge at se lidt frem i tiden.

- Vi prøver hele tiden på at være fremme i skoene. Vi har eksempelvis trådløst internet i busserne, hvilket vi var de første med. Vi har også friskbrygget kaffe til passagerne, og 220 volt stik i alle busser. Så jo, vi forsøger at være forrest, siger han og fremhæver, at der på de fleste ture er forplejning med til passagerne.

Under interviewet i august fortalte Claus Andersen også, at Ans Bussen snart vil være forsynet med hjertestartere. Det er, som vi skrev om i Magasinet Bus 9 (**Læs det her**), i dag en realitet.

Der er kunder til kvalitetsprodukter

Claus Andersen oplever, at der er kunder til det kvalitetsproduktet, som Ans Bussen tilbyder.

- Det er blandt andet derfor, at vi vælger de busser, vi gør, siger han og understreger, at hos Ans Bussen synes man god om Setra-busserne.

- De seks nye busser, vi har købt, er alle Setra fra 400-serien og opefter, siger han og påpeger, at den nye Setra-bus,

Fakta om Ans Bussen

Ans Bussen er grundlagt i Ans nord for Silkeborg i 1990 af Herdis og Per Rod.

I 2000 køber deres datter Susan sammen med sin mand Claus Andersen virksomheden, der dengang kørte med 7 minibusser og 2 rutebiler på lokale ruter i og omkring Ans

I dag har Ans Bussen adresse på Lillehøjvej i Silkeborg og råder over 20 køretøjer - 11 minibusser, 2 rutebiler og 7 store busser, hvoraf de seks er nyere turistbusser.

I 2005 begyndte Susan og Claus Andersen at interessere sig for turistkørsel og etablerede Ans-Rejser, som Ans Bussen naturligt kører for.

Dagbladet Børsen udpegede Ans Bussen som gazelle-virksomhed i både 2005 og 2006 - og i 2007 blev Ans Bussen tildelt Erhvervsprisen.



- Vi prøver hele tiden på at være fremme i skoene. Vi har eksempelvis trådløst internet i busserne, hvilket vi var de første med. Vi har også friskbrygget kaffe til passagerne, og 220 volt stik i alle busser. Så jo, vi forsøger at være forrest, siger direktør Claus Andersen, Ans Bussen.

som Kim Rod præsenterede for Magasinet Bus ved Havnens Perle i Aarhus, var den første i Setra's nye 500-serie, der fik skruet danske nummerplader på.

- Vore buser skal være så nye og godt vedligeholdte, at når man som passager stiger ind, kan man ikke se forskel på, om det er den nyeste bus - eller om det er en af de lidt ældre nye busser, siger Claus Andersen og understreger, at chaufførerne hos Ans Bussen er topmotiverede og alle har den Internationale Turistchauffør-uddannede, så de kan levere varen.

- Vi har altid den samme mand på den samme bus. Det er vigtigt. Bussen er deres andet hjem, og de holder bussen i topform. Det giver helt enkelt den bedste kvalitet.

Moderne kommunikation og disponering

Når en af Ans Bussens chauffører stiger ind i sin bus, har han ud over sit pæne tøj, kørekort og førerkort med videre også en bærbar computer med i bagagen. Den kan han koble på Ans Bussens kommunikationssystem, så han kan modtage og sende informationer.

- Vi disponerer alt digitalt i dag, så der er ingen papirer. Det hele foregår online via Webtour, siger Claus Andersen og fremhæver, at det betyder, at chaufførerne er tæt på kontoret hele tiden, selvom de befinder sig langt væk.

Den moderne it-teknologi åbner også for informationer til og fra chaufførerne - både her-og-nu informationer, men også informationer om fremtidige forhold. Det kan være turplanlægning eller ønske om en ekstra fridag - eksempelvis til runde fødselsdage eller et besøg hos tandlægen.

- Webtour er et planlægningsværktøj for både chauffør og kontor, siger han.

Turistkørsel



Artiklen om Ans Bussen blev sammen med artiklen om Kim Rod og den nye firestjernede forsinket, fordi journalisten uventet kom på sygehuset. Han er dog ved at være oppe på begge ben igen og klar til at møde andre mennesker fra bussernes verden.



Trafikselskabet havde midt i oktober linet fem forskellige el-drevne busser op på Keolis' garageanlæg i Glostrup. Her kunne repræsentanter fra kommunerne, busoperatørerne, brancheorganisationer og øvrige myndigheder se det nyeste inden for el-busser.

Movia vil have mest miljø for pengene

Trafikselskabet Movia fremhæver, at når selskabet ser på busteknologi, er det med miljøhatten på. Målet er, at der skal forurenes mindst muligt. Movia stiller skrappe krav om, hvor meget CO₂, NO_x, partikler og støj busserne må udlede - men ikke om, hvilken teknologi operatørerne skal bruge

Det overordnede mål er, at CO₂-udledningen de busser, som kører for Movias i 2020 er 29 procent mindre end de samlet var i 2008. Niveaue for NO_x og partikler skal være 75 procent af niveauet for 2008, og der skal udledes mindre støj.

Movia tester løbende de forskellige teknologier og drivmidler i samarbejde med busoperatørerne for at skabe viden og belyse de ofte mange usikkerhedsmomenter, der er. Forsøgene minimerer operatørernes risiko ved at tage en ny uprøvet teknologi i brug til gavn for en hurtigere og billigere udvikling af den kollektive bustrafiks grønne profil.

Over en periode på fem år er Movia gået fra at tro på, at hybrid-busser skulle være grundstammen i fremtidens bus-teknologi til i højere grad at tro på en fremtid bestående af mange forskellige teknologier.

- Vi indsamler viden og erfaringer om de forskellige teknologier, så vi kender omkostningerne ved at bruge dem. Den viden og erfaring giver vi videre til operatørerne, som er dem, der i sidste ende beslutter hvilken teknologi, de vil bruge, siger centerchef Søren Englund fra Movia.

Krav til målet - ikke til midlet

Movias peger på, at trafiksselskabet ikke stiller noget krav til, hvilken teknologi operatørerne skal bruge. Der bliver derimod stillet skrappe funktionskrav til, hvor meget CO₂, NO_x, partikler og støj busserne må udlede.

- Ved at gøre det på den måde udfordrer vi markedet til løbende nytænkning, så vi får mest miljø for pengene, siger Søren Englund.

Siden januar 2014 har Movia i samarbejde med Arriva og Keolis (tidligere City-Trafik), Københavns Kommune, Dong og Trafikstyrelsen testet to store elbusser i København, og resultaterne er foreløbig gode. Lige nu bliver elbusserne testet på linje 3A samt på linje 141 og 149.

Ved et arrangement midt i oktober åbnede Movia lidt mere op for godteposen inden for de eldrevne busser og inviterede til Electric Day på Keolis' garageanlæg i Glostrup. Her kunne repræsentanter fra kommunerne, busoperatørerne, brancheorganisationer og øvrige myndigheder se det nyeste inden for el-busser.

Movia viste fem forskellige typer busser fra busproducenterne BYD, Ebusco, VDL, Optare og Solaris. Gæsterne kunne få en prøvetur med hver enkelt og på den måde mærke forskellen på de forskellige busser.

Busserne skal køre på bæredygtig diesel

I den svenske kommune Nora Hällefors skal regionsbusserne fra august næste år køre på bæredygtig diesel. Busoperatøren Nobina har vundet udbuddet af regionsstrafikken i den svenske kommune, hvor der var øget fokus på miljøet

Aftalen, der omfatter en snes busser og omkring 40 medarbejdere, løber fra august 2015 og frem til 2022 med mulighed for forlængelse i to år.

I den nye aftale har der været øget fokus på miljø, hvilket resulterer i, at busserne skal køre på bæredygtig diesellole.

Nobina Sverige står for knap 30 procent af den linielagte kollektive trafik med bus. Nobina kører i byer fordelt i hele Sverige - blandt andet SL, Västtrafik og Skånetrafiken.

Nobina Sverige er en del af Nobina-koncernen, der er et af Nordens største selskaber inden for persontrafik med fokus på regional kollektivtrafik i Sverige, Norge, Finland og Danmark samt interregional trafik i eget regi gennem datterselskabet Swebus.

Trafikselskab indskærper miljøkravene til ældre busser

Trafikselskabet Movia, der står for den kollektive busstrafik i Hovedstaden og på Sjælland og Lolland-Falster, konstaterer, at dumpeprocenten er for stor, når det gælder kravene til ældre bussers miljøegenskaber. Blandt de 71 busser, der har været til ekstraordinært miljøtilsyn i løbet af 2014 er 30 procent dumpet. Det er ikke godt nok, lyder det fra Movia

Hovedparten af de busser, der kører for Movia, lever op til de nyeste EU miljønormer. Men der er stadig busser i drift, der kører efter ældre miljønormer - Euro 2 og 3. Her stiller Movia til gengæld krav om, at de skal have eftermonteret partikelfiltre, så de forurener lige så lidt som de nyere busser.

For at sikre sig, at busserne lever op til kravet, foretager Movia ekstraordinært miljøsyn hos de operatører, der kører med de ældre busser.

Movia må efter et ekstraordinært miljøtilsyn konstatere, at dumpeprocenten er for stor. Blandt de 71 busser, der har været til det ekstraordinære miljøtilsyn i løbet af 2014, er 30 procent dumpet. Og det er efter Movia opfattelse ikke godt nok.

- Vi er sammen om at sikre, at vores busser forurener mindst muligt til glæde for os selv og for vores omgivelser. Derfor forventer vi, at de operatører, der kører med de ældre busser i vores område, sørger for, at der er eftermonteret velfungerende partikelfiltre på busserne, siger Søren Englund, der er centerchef for Drift, Operatører og Kunder i Movia.

Han forlanger nu en handlingsplan fra de busoperatører, der har den største dumpeprocent.

Hvis en bus dumper ved miljøsynet pålægges operatøren en bod af Movia og operatøren skal sørge for at få tingene bragt i orden hurtigst muligt. Senest en måned efter skal der indsendes dokumentation for, at bussen lever op til kravene i form af en ny synsrapport. Ellers bliver bussen taget ud af drift.

Movia har lavet ekstraordinære miljøsyn hos busoperatører siden 2011 for at være sikker på, at de ældre busser lever op til de fastsatte grænseværdier.



Studie: Om 15 år koster køer og øget trafik Tyskland 33 milliarder euro

Et stigende antal biler på de tyske veje og dermed flere køer og trafikproblemer i byerne, vil ifølge en undersøgelse betyde øgede omkostninger for det tyske samfund. I 2030 vil beløbet være på 33 milliarder euro

Det skriver eurotransport.de. Årsagen til de stigende udgifter skal dels findes i et øget bruttonationalprodukt og dels i, at flere og flere tyske borgere får egen bil. De samlede omkostninger i perioden 2013 til 2030 vil i Tyskland komme op på 520 milliarder euro.

Undersøgelsen har også set på udviklingen i Frankrig, Storbritannien og USA. Her vil Tyskland og Frankrig være de to lande, der vil få den mindste stigning i kø-omkostninger - 31 procent, mens USA vil opleve en stigning på 50 procent og Storbritannien en stigning på 63 procent.

Interesserede kan hente undersøgelsen [her](#):

Energistyrelsen indkalder ansøgninger under partnerskabspuljen for el, gas og brint til transport

Energistyrelsen kan i 2014 uddele støtte på i alt 33 millioner kroner til fremme af el-, gas- og brændselscelledrevne køretøjer igennem etablering af strategiske partnerskaber. Støtte gives til partnerskaber, der markant øger udbygningen af infrastruktur og anvendelsen af køretøjer

Energistyrelsen kan støtte merudgifter til indkøb eller finansiel leasing af køretøjer og infrastruktur til opladning og op-tankning af køretøjer. Ansøgningsfristen er mandag 10. november klokken 12.00. Energistyrelsen forventer at træffe afgørelse om tildeling af tilskud midt i december 2014.

Interesserede kan læse mere [her](#):

Nordjylland får gastankstationer

HMN Gashandel A/S, der er et datterselskab i HMN Naturgas-koncernen, forventer sidst i november at åbne to nye tankstationer i det nordjyske - en i Frederikshavn og en på Troensevej i Aalborg. Her skal Arrivas busser, der kører på rute 73 tanke gas om natten.

På tankstationen på Troensevej i Aalborg vil det formentlig også senere være muligt at tanke for alle med en gasbil - erhvervsdrivende og private.

Ny indkørsel til supermarkedet skaber frygt hos buschauffører

Chaufførerne ved De Grønne Busser har fået endnu en trafiksituation, de skal forholde sig til - en ny indkørsel ved Rema 1000, der er åbnet lige ved siden af rutebilstationen i Hammel. Chaufførerne er bange for, at bilister, der kører til og fra supermarkedet vil overskride den streg, der er trukket mellem p-pladsen ved Rema og rutebilstationen

Situationen er opstået, fordi store og små lastbiler skal køre over rutebilstationens areal, når de skal levere eller afhente varer hos Rema.

Per Nielsen, der er indehaver af De Grønne Busser forklarer til Lokaltidningen.dk, at da projektet startede var meldingen, at rutebilstationen ville sin egen udkørsel, og at parkeringspladsen ved Rema skulle have separat ind- og udkørsel.

- Da der for en uge siden blev lagt store sten for at markere vare ind- og udkørsel fra Remas parkeringsplads og ud til rutebilstationens område, blev vi og ledelsen noget chokeret og bekymret, siger kørselsleder Claus Strandgaard fra De Grønne Busser.

Han forklarer over for Lokaltidningen, at bekymringen bunder i at ind- og udkørslen er bygget på sådan en måde, at lastbiler, der skal levere eller afhente varer hos Rema, skal køre tværs over rutebilstationens område for at komme til og fra parkeringspladsen.

Buschaufførerne er først og fremmest bange for, at nogle bilister vil vælge den nemmeste løsning ved bevidst at køre hen over rutebilstationens område for at undgå kø i den nærliggende rundkørsel. Det vil skabe en masse uønsket trafik på rutebilstationen, som kan udløse forsinkelser og måske ulykker, når busserne eksempelvis bakker ud fra deres holdeplads.

Allan Therkelsen, der er afdelingsleder ved vej og trafik i Favrskov Kommune, siger til Lokaltidningen, at det trafikmæssigt er hensigtsmæssigt at samle ind- og udkørsler og at der vil blive opsat skiltning i området.

- Favrskov Kommune tager naturligvis kritikken fra De Grønne Busser til efterretning, og vil derfor tage en dialog med selskabet om problemstillingen, siger han ifølge Lokaltidningen.dk.

I lokalplanen for området, der er fra 2013, fremgår det, at det hele tiden har været planen, at varekørslen til og fra Rema skulle foregå via rutebilstationens område.

Nyheder fra Mekasign

- En verden af ny Teknik!

Mekasign Intelligent Trafik System (MITS)



System

Systemet betjenes enkelt og nemt på ICU602.

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

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

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

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

Kontakt Mekasign for tilbud på MITS

Drivesafe Alkometer

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

Kun 1750,- kr. inkl. moms.

Kontakt Mekasign for køb af Drivesafe Alkometer.



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

Busulykker fra fjerne lande serveres til morgenkrydderen

Nyhederne handler om tragiske ulykker med frygtelige menneskelige, økonomiske og psykologiske konsekvenser for de berørte, men som petit-nyhed i en dansk søndagsavis får nyhederne alligevel en karakter af uforpligtende underholdning. Hvordan går det til?

Af Mikael Hansen, journalist for transportnyhederne.dk

I kender godt typen af nyheder, som kan genfindes for eksempel i den yderste spalte på side 14 i en tilfældig valgt søndagsavis:

"26 personer dræbt ved busulykke i Peru. Bussen styrtede i afgrunden, da chaufføren mistede herredømmet over køretøjet på en smal bjergvej".

Peru kan efter behov eller smag udskiftes med: Thailand, Kina, Tibet, Congo, Venezuela, Phillipinerne, Indien, Kenya, Guatemala osv.

Nyheden handler om en tragisk ulykke med frygtelige menneskelige, økonomiske og psykologiske konsekvenser for de berørte, men som petit-nyhed i en dansk søndagsavis får nyheden alligevel en karakter af uforpligtende underholdning. Hvordan går det til?

Redaktørens motiver til at give læserne dette gys ved morgenkaffen kan være:

- Et ønske om at informere om forholdene i Peru/Thailand/Guatemala etc.
- Et ønske om at informere om trafiksikkerhed – i globalt perspektiv
- Et ønske om at informere om busbranchens forhold
- Et hurtigt klip for at få fyldt den sidste hvide firkant på siden ud

Hvad er der at fortælle om Peru?

Hvis formålet er at informere om forholdene i Peru eller andre fjerne land, er der masser af muligheder for at vælge andre indgangsvinkler, og også med lige så relevante emner. Fra nyheder i skivende stund (24/10/14) fra Peru kan nævnes dette korte uddrag- hentet på Google: "50 procent af arbejdsstyrken vil have sociale forsikringer i 2017", "Vulkanen Ubino er faldet til ro", "To jordskælv på mere end 4.0 Richter i det forløbne døgn", "Ny buslinje åbner i



Billede fra Wikipedia fra en busulykke i Ottawa i Canada 18. september 2013, hvor en bus blev ramt af et tog.

Lima". Der er masser af andre muligheder - også dramatiske.

Hvis formålet er at informere om trafiksikkerhed i globalt perspektiv, er det et direkte fejlskud at fortælle om en alvorlig busulykke. Bussen hører til blandt de sikreste transportmidler i vejtrafikken, uanset om det er i Danmark, USA eller Peru, men der er meget stor forskel på trafiksikkerheden i forskellige lande. Danmark og Sverige hører til de mest trafiksikre lande, vores veje er meget sikre, og trafikadfærden er det også - set i globalt perspektiv. I den anden ende af skalaen findes blandt andet Thailand og Den Dominikanske Republik. Trafiksikkerhed sammenlignes normalt på antallet af trafikdræbte pr. 100.000 indbyggere. Men uanset hvor vi er i verden, er bussen mere sikker i trafikken end bilen eller cyklen. Det er bussens størrelse, der gør udslaget. Men når der en sjælden gang sker en busulykke, har den alvorlige konsekvenser med mange dræbte og tilskadekomne. Hvad "en sjælden gang" konkret betyder, er meget forskelligt i Sverige og Peru.

En ulykke med 26 døde er mere end 26 ulykker med en død

Én busulykke med 26 dræbte er mere opsigtsvækkende end 26 andre trafikulykker med hver én dræbt. Derfor finder denne type nyheder vej til hele verdens avisnotitser. Men det er reelt ganske uretfærdigt, for buspassagerer kører meget sikkert - næsten lige så sikkert som tog- og flypassagerer. Det er lidt farligere at være fodgænger, cyklist eller bilist over for en bus. Her har bussen de samme egenskaber som lastbiler - de er farlige som modparter i trafikken. Og det gælder uanset om det er trafikken i Danmark eller Kina.

Bussens betydning

Busbranchens forhold i Peru, Kina, Thailand eller Congo. Det får vi ikke meget at vide om, og det er ukendt land for de fleste. Hvad vi ved fra flere FN-rapporter er, at bussen spiller en meget stor rolle for almindelige menneskers mobilitet i flertallet af fattige lande. Én eller nogle få ugentlige afgangene er ofte den eneste måde at komme til og fra lokalområdet eller mellem større byer. I det perspektiv spiller trafiksikkerheden en mindre rolle.

En tragisk historie fra BBC fra det ebolaramte Vestafrika illustrerer bussens betydning for mobiliteten i de fattige lande. Forældrene til toårig pige i Guinea døde af ebola, pigens slægtninge rejste 1.000 km med bus fra Mali til Guinea for at hente pigen. Ved slutningen af den 1.000 km lange busrejse tilbage viste det sig, at pigen også var ramt af ebola - med risiko for, at bussens øvrige passagerer også er blevet smittet - 43 personer er nu isoleret på et hospital i byen Kayes i Mali.

Et hurtigt klip for at undgå hvide pletter i avisen

Og så kommer vi til den egentlige motiv, nemlig at undgå hvide pletter i den yderste spalte på side 14 i søndagsavisen. Men hvorfor er det lige busulykken i Peru, der bliver valgt?

Måske vurderer redaktøren, at en ulykke med mange dræbte er en nyhed af den rette dramatiske karakter, alle læsere kender til trafikforhold, de fleste har været buspassagerer på et tidspunkt. Jordskælvet og vulkanudbuddet er hårde konkurrenter, men de mange dræbte giver point til busulykken.

Men i realiteten får vi ikke meget at vide. Hvem var passagererne? Børn? Pensionister på udflygt? Sæsonarbejdere på vej hjem? Og hvad med vejen, bussen og chaufføren?

Resultatet hos læserne bliver under alle omstændigheder en tanke i lighed med denne. "Uhadada, det var vel nok slemt. Godt vi har andre forhold herhjemme." Og derefter videre til næste notits. Et uforpligtende gys til morgenkrydderen.

Trafiksikkerhed i udvalgte lande

Antal trafikdræbte
pr. 100.000 indbyggere

Sverige - 3,0
Danmark - 3,0
Storbritannien - 3,5
Italien - 6,2
USA - 11,6

Ukraine - 13,6
Peru - 15,9
Indien - 19,9
Kenya - 20,9

Den demokratiske republik Congo - 20,9
Thailand - 38,1
Dominikanske Republik - 47,6

Kilde: Wikipedia



Nordjylland kan få flere togafgange

Hvis regeringen og Region Midtjylland bliver enige, kan den regionale del af togkørslen på skinnerne i fra Skørping syd for Aalborg og nordpå gennem Vendsyssel til Hirtshals og Skagen blive udvidet med flere afgang tilføje. Ifølge nordjyske.dk er en aftale tæt på at falde på plads

Det er en lov, som Folketinget vedtog før sommerferien, der åbner for muligheden for at Nordjyske Jernbane fremover kan stå for den regionale togdrift i det nordjyske. I dag kører Nordjyske Jernbaner på to strækninger, der kun i særlige tilfælde er koblet sammen. Det er strækningen mellem Hjørring og Hirtshals og mellem Frederikshavn og Skagen.

- Der er stadig nogle enkelte knaster, men jeg mener ikke, de ikke kan løses, og jeg tror og håber, det sker inden længe, siger regionsrådsformand Ulla Astman (S) til nordjyske.dk.

Aftalen vil - hvis den bliver godkendt - betyde, at Nordjyske Jernbaner fra december 2016 skal køre regionaltog mellem Skørping og henholdsvis Hirtshals og Skagen. DSB, der i dag kører med regionaltog på strækningen - men kun til Frederikshavn over Hjørring, skal fortsat den resterende del af området - og køre med intercity og lyntog til og fra Frederikshavn med stop i Skørping - eventuelt i Støvring..

Hvis Nordjyske Jernbane kommer til at stå for den regionale togdrift fra Skørping og nordpå, vil det betyde timedrift uden skift på strækningerne Skørping-Hirtshals og Skørping-Skagen med to tog i hver retning i timen. Det giver halvtimesdrift mellem Hjørring og Skørping - og i myldretiden endnu flere afgang.

Nordjyske.dk skriver, at antallet af togafgange mellem Aalborg og Hjørring vil blive øget med 64 procent, mens antallet af afgang mellem Hjørring og Frederikshavn vil blive øget med 24 procent.

Aftalen vil betyde, at Staten skal betale Region Nordjylland 62,5 millioner kroner årligt. Det beløb skal sammen med forventede passagerindtægter på godt 30 millioner kroner dække Nordjyske Jernbaners udgifter. Nordjyske Jernbaner skal investere i 12 ekstra togsæt for at løse opgaven.

I aftalen slås det fast, at DSB-togene som udgangspunkt fortsat skal standse i Skørping. Hvis man lokalt ønsker dette, kan det dog i stedet være i Støvring, de landsdækkende tog standser, hedder det.

Ny bane til Billund Lufthavn er kommet i høring

Der skal anlægges en ny jernbaneforbindelse mellem Jelling og Billund med station i Billund Lufthavn med en forlængelse til Legoland. Billund Lufthavn ligger langt fra de nærmeste større byer, og størstedelen af den nuværende trafik til lufthavnen består i dag af privat biltrafik. En ny bane til Billund Lufthavn kan give en alternativ forbindelse til de mange forretnings-, charter- og fritidsrejsende, såvel som til lufthavnens personale

Oplægget til nye bane til Billund Lufthavn, der er Danmarks næststørste lufthavn med 2,7 millioner årlige flyrejser i 2011 og samlet omkring 4 millioner årlige rejser relateret til lufthavnen, indeholder to løsninger, der kan ses på kortet nedenfor.

Den ene løsning er en direkte linje fra Billund til Jelling (rød linje). Den anden løsning bruger den eksisterende bane fra Jelling til Gadbjerg, inden den grener af mod Billund (blå linje).



Begge løsninger løber østfra ind til lufthavnen med en forlængelse til Legoland. En ny station i Billund Lufthavn bliver placeret så tæt som muligt på lufthavnsterminalen, således at skift mellem tog og fly sker med korte gangveje.

Afhængigt af om løsningen til Gadbjerg eller løsningen direkte til Jelling vælges, så skal der anlægges omkring 15-20 kilometer ny, enkeltsporet bane.

Linjeføringen vil blive tilpasset på baggrund af tekniske og miljømæssige hensyn, når mere detaljerede undersøgelser foreligger.

Den nye strækning forventes åbnet i 2020.

Fakta om den nye jernbane mellem Jelling og Billund

Formål:

- Etablere jernbaneforbindelse til Billund Lufthavn for rejsende til og fra lufthavnen.
- Tidsplan:
- Undersøgelserne påbegyndes i 2014 og forventes afsluttet i løbet af 2016. Bygningen af banen påbegyndes i 2016, og banen ventes at stå færdig senest i 2019.
- Politisk aftale og økonomi:
- I den politiske aftale "En moderne jernbane - udmøntningen af Togfonden DK den 14. januar 2014" af 14. januar 2014 er afsat 750 millioner kroner til etablering af den nye baneforbindelse.

Projektet er i offentlig høring indtil 26. november 2014.

Regeringen sætter ind over for illegale indvandrere kriminelle udlændinge og menneskesmuglere

Ulovlig indvandring og kriminalitet begået af udenlandske kriminelle udgør en væsentlig udfordring for Danmark og nabolandene. SR-Regeringen vil indføre en ny type analysebaseret kontrol i de danske grænseområder, så politi og andre myndigheder på en intelligent og effektiv måde kan gribe ind over for personer, der rejser til Danmark uden reelle hensigter. Kontrollen omfatter eksempelvis nummerpladeskannere

Baggrunden for den øgede kontrol i grænseområderne er, at voksende flygtninge- og migrationsstrømme ind i Europa skaber nye udfordringer i forhold til bekæmpelsen af illegal indvandring og menneskesmugling. Samtidig peger nye tal på, at tilrejsende kriminelle i stigende omfang står bag berigelseskriminalitet i Danmark.

Kontrollen skal omfatte busser, tog, fly og skibe

Politiet skal derfor have mulighed for at udføre en ny skærpet udlændingekontrol i grænseområder og lufthavne. Justitsminister Karen Hækkerup (S) foreslår en helt ny ramme for politiets arbejde i grænseområder, der gør politiet i stand til generelt at standse og kontrollere personer i grænseområder og lufthavne for at fastslå identitet, nationalitet og opholdsret.

Kontrollen skal omfatte både busser, tog, fly og skibe og vil have et bredt fokus, som blandt andet kan iværksættes præventivt for at forhindre illegal indvandring.

Fremover skal de kontrollerende myndigheder have mere vide rammer, der kan udvides, hvis der opstår særlige udfordringer med illegal indvandring. I dag findes der ikke et fleksibelt lovgrundlag, der giver mulighed for på den måde at tilpasse kontrollen til det aktuelle trusselsbillede.

- Vi vil ikke finde os i, at personer kommer til Danmark for at begå kriminalitet, og vi ønsker at sende et stærkt signal om, at sådanne personer ikke er velkomne. Derfor giver vi politiet helt nye og effektive redskaber som eksempelvis automatiske nummerpladeskannere, der bliver sat op ved grænserne. På den måde kan politiet sætte ind over for menneskesmuglere og blive alarmeret, når mistænkelige biler kører ind i Danmark. Vi strammer også op i forhold til kontrollen i lufthavnen, så den bliver mere målrettet og konsekvent, siger justitsminister Karen Hækkerup.

Modellen er inspireret af lovgivningen i blandt andet Nederlandene. EU-Kommissionen har desuden opfordret medlemsstaterne til at udarbejde regler om kontrol i grænseområder, der svarer til Nederlandenes lovgivning.

- Forslaget står i modsætning til gammeldags grænsekontrol, som erfaringsmæssigt kun har begrænset effekt. Tiden er simpelthen løbet fra grænsebomme i et Europa, hvor vi samarbejder tæt, er økonomisk afhængige af handel med hinanden, og hvor vi i stor stil rejser på kryds og tværs af landegrænser. Da den tidligere regering eksperimenterede

med at genindføre permanent toldkontrol, var resultaterne da også ganske begrænsede. Med vores forslag nytænker vi politikontrollen inden for Schengen-samarbejdet. Vi overholder fuldt ud præmisserne for samarbejdet, men tænker nyt og anderledes og udnytter rammerne inden for Schengen-samarbejdet i et omfang, vi ikke har set før, siger Karen Hækkerup.

Regeringens forslag følger op på anbefalingerne fra en arbejdsgruppe nedsat af justitsministeren i forsommeren. Regeringen forventer at fremsætte et lovforslag i den kommende folketingssamling.

Fakta om den nye kontrol, som SR-Regeringen vil have indført:

- Nyere praksis fra EU-Domstolen viser, at der er mulighed for at foretage en bedre og mere målrettet effektiv kontrol i Danmarks grænseområder.
- De nye regler skal give politiet mulighed for at standse og kontrollere personer, som er rejst ind i Danmark - uanset om det sker med fly, bil, tog eller bus.
- Tidligere har politiets kontrol i grænseområdet typisk baseret sig på en konkret mistanke om alvorlig kriminalitet og med fokus på den kontrollerede persons adfærd og på særlige omstændigheder.
- Med de nye regler får politiet adgang til at føre kontrol, alene fordi generelle oplysninger - for eksempel indsamlet via nummerpladescannerne - viser, at der kan være risiko for, at en udlænding opholder sig ulovligt i Danmark. Desuden vil politiet præventivt kunne udføre kontrol for at forhindre kriminalitet.
- Det vil for eksempel blive muligt for politiet i væsentligt videre omfang end i dag at kontrollere passager, der ankommer med fly fra de andre Schengen-lande. Der vil også blive videre adgang til at gennemføre kontroller af tog, busser og biler, der krydser grænsen.
- For at kontrollen bliver så effektiv som muligt, vil politiet opstille nummerpladescannere og mobile kameraer ved grænsen og i grænseområderne, som kan indsamle de informationer, som politiet har brug for.
- Politiets kontrol skal fremover være analysebaseret, og den nye kontrolteknologi med blandt andet nummerpladescannere og mobile kameraer vil hjælpe med at tilvejebringe information, som kan danne grundlag for en bedre og mere målrettet kontrol.

Rejsekortet kommer til Fyn

Bestyrelsen i trafiksselskabet FynBus har besluttet, at FynBus skal tilslutte sig rejsekortet. Beslutningen betyder, at det senest august 2016 vil være muligt at benytte rejsekortet i hele FynBus' område, hvad enten man skal rejse med bus eller tog

Når FynBus ikke på et tidligere tidspunkt har tilsluttet sig rejsekortet, hænger det sammen med, at FynBus allerede har sit eget elektroniske billetsystem, der har været i drift siden 2003, og hvor især KVIKKortet har været en stor succes. FynBus' billetsystem står imidlertid for at skulle udskiftes i nær fremtid, og det har spillet ind i forhold til timingen og beslutningen.

- Der har i de sidste par år været et stort pres for, at FynBus skulle tilslutte sig rejsekortet, men både den gamle og den nye bestyrelse har stået fast på beslutningen om at vente til det rigtige tidspunkt. Det tidspunkt, mener vi, er nu, siger Morten Andersen, der er formand for FynBus' bestyrelse.

Med beslutningen bliver det nemmere at rejse med den kollektive trafik på Fyn. Når Rejsekortet er indført, skal kunderne kun benytte ét kort, hvad enten de skal med bus eller tog, og der skal heller ikke løses tillægsbillet, hvis rejsen pludselig ændres eller forlænges. I FynBus' område bliver udfordringen ikke at lære kunderne at bruge et elektronisk kort, det kan de nemlig allerede. Det nye bliver at vænne kunderne til, at de skal huske at checke ud, når de slutter rejsen.

Når FynBus kommer på rejsekortet i 2016 forventes det, at rejsekortet er klar med et elektronisk månedskort, der tilgodeser de faste rejsende, der hver dag rejser på den samme strækning. FynBus bringer også andre forventninger og ønsker med ind i samarbejdet:

- Når FynBus træder ind i rejsekortet, er vejen banet for at rejsekortet reelt kan blive landsdækkende. Set med mine øjne kræver det dog to ting: Klippekortet i hovedstaden skal afskaffes hurtigst muligt, så der opnås en bedre driftsøkonomi i rejsekortet. Samtidig skal den rabat, man optjener på rejser på Fyn, også kunne udnyttes, hvis man vil rejse til København. Sådan er det ikke i dag. Dermed kommer Storebælt til at virke som en toldmur indenfor rejsekortet, siger FynBus' direktør Carsten Hyldborg.

FynBus forventer en trinvis udrulning af rejsekortet i 20-30 busser, så det bliver muligt at teste systemet, inden det udbredes til alle busserne. Går alt efter planen vil de første kunder kunne stifte bekendtskab med rejsekortet i busserne i efteråret 2015.



Flextur hos Midttrafik kan betales online

Kunderne, der vil køre med Flextur i Midttrafiks område, kan nu betale med Dankort/VisaDankort, når de bestiller online

Flextur kan bestilles på midttrafikflextur.dk. Kunden opretter selv password ved at gå ind på midttrafikflextur.dk. Herefter kan kunden bestille og betale Flextur med Dankort/VisaDankort. Hvis man bestiller via telefon skal man betale med kontanter og med lige penge fra turens start.

Billetpriserne bliver reguleret midt i januar

Den årlige regulering af taksterne i den kollektive trafik i hovedstadsområdet træder i kraft søndag 18. januar 2015. Priserne for bus, metro og tog stiger i gennemsnit med 1,35 procent. Periodekortene bliver dyrere, mens prisen for kontantbilletter, mobilbilletter, klippekort og rejsekort bliver fastholdt

Trafikselskaberne i hovedstaden - Metroselskabet, Movia og DSB - har besluttet, at prisen for kontantbilletter, mobilbilletter, klippekort og rejsekort bliver fastholdt, mens prisen på periodekort stiger. Prisen for periodekort til voksne stiger med mellem 5 og 45 kroner om måneden, mens periodekort til børn stiger med mellem 5 og 25 kroner om måneden. Rabatten på 20 procent på lokale rejser med rejsekort uden for myldretiden mellem klokken 11-13 og klokken 18-07 samt hele weekenden, fortsætter i 2015.

- Prisen på kontantbilletter, klippekort og rejsekort fastholdes. Trafikselskaberne har i år valgt at hæve taksten på periodekortene, fordi kortene i flere år har undgået prisstigninger. Selv med de varslede ændringer er prisen for periodekort fortsat lav set i international sammenhæng, siger chef for salg og produktmarketing i DSB, Christian Linnelyst.

Han peger på, at der er stadig penge at spare ved at bruge rejsekort uden for myldretiden.

- Det flugter med, at der i fremtiden kommer flere rejsende med rejsekort. Blandt andet fordi klippekortet forventes udfaset fra februar 2015, siger han.

Derfor stiger priserne

Takststigningsloftet for 2015 er af Trafikstyrelsen fastsat til at være maksimalt 0,6 procent. Prisreguleringen sker som led i den almindelige prisudvikling, hvor taksterne reguleres en gang om året. Når prisstigningen i 2015 ender på 1,35 pct., så skyldes det blandt andet et efterslæb af såkaldte uudnyttede takststigningsrammer fra tidligere år, der er medregnet til næste år. Det samlede niveau på 1,35 procent svarer stort set til sidste års takststigning og er ifølge Metroselskabet, Movia og DSB inden for de rammer, der er meldt ud af Trafikstyrelsen.

Arriva er nomineret til pris for ansvarlighed

Arriva Danmark er med i opløbet til CSR Diversity Prize ved dette års CSR Awards, der bliver uddelt ved et arrangement i Holstebro 30. oktober

Tre virksomheder er blevet nomineret til CSR Diversity Prize 2014, og Arriva Danmark er iblandt de udvalgte, der har chancen for at vinde prisen ved dette års CSR Awards i Musikteatret i Holstebro.

- Arriva har en målsætning om, at de vil fremme mangfoldighed på alle niveauer, og de har udarbejdet en særskilt forretningsplan for mangfoldighedsområdet. Arriva har gennemført en mangfoldighedsanalyse for at kunne prioritere sin indsats, har afholdt kurser i mangfoldighedsledelse og har nedsat et mangfoldighedsboard af medarbejdere med forskelligt køn, alder, handicap, seksualitet, etnicitet og uddannelsesbaggrund. Arriva har desuden udgivet et magasin, der sætter fokus på virksomhedens mangfoldighed, står der blandt andet i juryens begrundelse.

ISS står bag prisen

CSR Diversity Prize er stiftet af ISS og tildeles en virksomhed, der har skabt forretningsmæssige resultater ved at integrere mangfoldighed i minimum én af virksomhedens forretningsprocesser. Arriva er nomineret sammen med IBM og Middelfart Sparekasse.

- Når vi nominerer IBM, Arriva og Middelfart Sparekasse til CSR Diversity Prize er det i sig selv en anerkendelse af den dedikerede indsats, de tre virksomheder bidrager med inden for mangfoldighedsledelse. Derfor kan de med rette se nomineringen som et gedigent skulderklap, siger administrerende direktør Martin Gaarn Thomsen fra ISS.

Mangfoldig virksomhed

Nomineringen vækker glæde hos Arriva, der gør en målrettet indsat for at øge mangfoldigheden i virksomheden.

- Vi er utrolig glade for, at vores indsats for at styrke mangfoldigheden i Arriva er blevet bemærket – og er meget stolte over, at vi nu er blevet nomineret til CSR Diversity Prize. Mangfoldighed spiller en central rolle i en virksomhed med mere end 80 forskellige nationaliteter, men vi ønsker også at styrke mangfoldigheden på andre områder – som eksempelvis køn, alder og arbejdsevne. Vi er en rummelig virksomhed og betragter mangfoldigheden som en stor styrke for Arriva, siger corporate affairs director Marianne Bøttger fra Arriva.

Arriva Danmark er som den eneste virksomhed nomineret til to priser ved CSR Awards, da Arriva også er nomineret til CSR People Prize. Prisuddelingen finder sted torsdag 30. oktober i Holstebro.

Interesserede kan læse mere om prisen CSR Diversity Prize [her](#):

Arbejdsforhold

One stop shopping på transportområdet

Sendt til [Transportministeriet](#) Nummer 384 Dato 18.06.2014

Modtag email når forslag ændrer status Status: Gennemføres ikke
Email [redacted] [Læs mere om status](#)

[Få meldt](#)

FORSLAG **SVAR** **STATUS**

Problem Transportområdet er opdelt på flere forskellige ministerier. Fx hører færdselsloven under Justitsministeriet, mens godskørselsloven hører under Transportministeriet. Dette

FORSLAGSBAROMETER

67 GENNEFMØRTE
141 GENNEDELVIST
422 FORSLAG
74 BEHANDLES
140 GENNE

[Se alle 60 implementerede forslag >](#)

Virksomhedsforum har et svar på afslag om ét samlet ministerium for transportområdet

I midt i oktober meddelte Virksomhedsforum Enklere Regler i en e-mail, at et forslag om at Transportministeriet skulle være key account manager - omdrejningspunkt og indgang - for i princippet alle de politikområder, der berører landtransport, ikke bliver gennemført. Dengang manglede svaret på Enklere Reglers web-side. Det kom i ugen efter

Ifølge forslaget skulle ét ministerium, Transportministeriet, være ansvarlig for transporterhvervet, særligt med fokus på at sikre de erhvervspolitiske- og økonomiske interesser. Der burde ifølge forslaget tilstræbes en "one-stop-shopping-funktion", hvor transportvirksomhederne og deres repræsentanter kunne henvende sig.

Forslaget er blevet vurderet, og konklusionen er, at en gennemførelse af forslaget ikke kan forventes at betyde hurtigere, nemmere eller bedre sagsbehandling for transporterhvervet.

Transporterhvervet er dækket dels af regulering, der gælder hele branchen, for eksempel regler om vognmandstilladelser, dels af specifik regulering, der kun gælder for dele af branchen, for eksempel for virksomheder, der indsamler affald eller transporterer foderstoffer. På grund af den komplekse lovgivning, der gælder for mange dele af transporterhvervet, vil ét ministerium ikke kunne behandle de mangeartede former for ansøgninger og henvendelser, og ministeriet ville i givet fald kun kunne fungere som postkontor, der videreformidlede ansøgningerne og henvendelserne til de relevante myndigheder.

Andre former for regulering gælder ikke kun for transportbranchen, men er et led i en generel regulering, for eksempel reglerne for CVR-registrering og for registrering af køretøjer. For så vidt angår disse, ville en "one-stop-shopping-funktion" for transportbranchen også betyde, at det udpegede ministerium fungerede som postkontor.

Sammenfattende vil forslaget betyde en forøgelse af de administrative byrder for det offentlige, og det vil betyde en forlængelse af sagsbehandlingstiden for ansøgninger fra transportbranchen.

Transportministeriet vil ud over de sikkerheds- og markedsadgangsmæssige forhold fortsat have fokus på transporterhvervets erhvervspolitiske- og økonomiske interesser.

Trafikselskab opsiger samarbejde med taxiselskab

FynBus meddelte for få uger siden taxi-selskabet Carigo, at kontrakter om flexkørsel indgået mellem FynBus og Carigo var ophævet med omgående virkning

Der er ifølge FynBus flere årsager til ophævelsen. Carigo har ikke leveret en påbudt skriftlig redegørelse, som FynBus har ønsket, og herudover mangler FynBus at se dokumentation for forskellige forhold, herunder Erhvervskørekort, førstehjælpskursus og taxi-kursus.

Endvidere er Odense Kommunes Kontrolenhed også stødt på uregelmæssigheder, og henstiller til FynBus at kontrakten omhandlende al kørsel for Odense Kommune ophæves.

Ophævelsen af aftalen omfatter kørsel for FynBus med 13 garantivogne.

Taxiselskabet Carigo kom under beskyldning

For en måneds tid siden kom det frem, at det igen var galt med løn- og arbejdsforholdene for chauffører, der kører Flextrafik for Fynbus. Taxa-selskabet Carigo med base i Horsens blev beskyldt for underbetaling og dårlige arbejdsvilkår for chaufførerne.

Af: Mikael Hansen

Syv nuværende og tidligere chauffører hos taxaselskabet Carigo stod frem og beskyldte i Fyens Stiftstidende selskabet for lønfusk. Selskabet udførte Flextrafik på basis af såkaldte Offentlig Service Trafik-tilladelser (OST-tilladelser). Det er Trafikstyrelsen, der udsteder disse tilladelser og er kontrolmyndighed.

Derfor henviste trafikselskabet FynBus til Trafikstyrelsen. Direktør Carsten Hyldborg udtalte til Fyens Stiftstidende, at FynBus ikke havde mulighed for at kontrollere løn- og arbejdsvilkår, men at trafikselskabet gerne sendte eventuelle klager videre. Men han konstaterede også, at FynBus ikke havde modtaget klager fra chauffører fra Carigo. Han understregede også, at FynBus ønsker ordnede forhold for de chauffører, som udfører Flextrafik for FynBus, men at klager bør rettes til de rette instanser.

Fem sager og en undersøgelse

Fagforbundet 3F har rejst fem sager mod Carigo, og af en pressemeddelelse fra FynBus fremgår det, at FynBus i sensommeren indledte en kritisk undersøgelse af Carigo og dets forhold - men helt uden forbindelse med de syv chauffører, som udtalte sig til Fyens Stiftstidende.

Direktør i Carigo, Kenneth Olsen, afviste alle påstande fra de syv chauffører, 3F og Fyens Stiftstidende.

Odense indfører regler mod social dumping

Fra 2015 træder Odense Kommunes generelle bestemmelser mod social dumping i kraft for den Flextrafik-kørsel, som FynBus udfører for Odense Kommune. Da Flextrafik integrerer en lang række kørselstyper, vil de nye regler i praksis gælde for Flextrafik i FynBus, Sydtrafik og Midttrafik på grund af et tætte samarbejde mellem de tre trafikselskaber.

FynBus om opsigelse:

Kvalitetssvigt var baggrunden

Spørgsmålet om lønforhold og overholdelse af overenskomster var kun indirekte en del af grundlaget for trafikelskabet FynBus' opsigelse af taxifirmaet Carigo

Af: Mikael Hansen

Baggrunden for FynBus' opsigtsvækkende opsigelse af 13 såkaldte garantivogne hos Flextrafik-operatøren Carigo var FynBus' egen undersøgelse af selskabets opfyldelse af en række kvalitetsparametre. Derimod var de meget omtalt problemer med løn- og arbejdsvilkår kun indirekte en del af grundlaget. Det oplyser direktør Carsten Hyldborg, FynBus, til transportnyhederne.dk.

FynBus havde bedt om dokumentation fra Carigo om en række forhold omkring blandt andet Erhvervskørekort og gennemførte kurser for chaufførerne. FynBus fastholder ligesom de øvrige trafikelskaber, at det er de myndigheder, som udsteder vognmandstilladelser, der også skal kontrollere, om betingelserne er opfyldt.

- FynBus bad om en redegørelse om at Carigo opfylder betingelserne for at have en kontrakt, herunder løn- og ansættelsesvilkår. FynBus skulle have haft redegørelsen d. 20. oktober 2014, men den kom ikke, siger Carsten Hyldborg til transportnyhederne.dk

OST-tilladelser

De 13 såkaldte garantivogne drives på tilladelser til Offentlig Service Trafik (OST) og udstedes og kontrolleres af Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen har ifølge Fyens Stiftstidende aldrig tilbagekaldt en OST-tilladelse med baggrund i manglende overholdelse af overenskomstbestemmelsen i tilladelsesgrundlaget. Retstilstanden er fortsat usikker på området. Branchen venter fortsat på behandlingen af ankesagen i den såkaldte NORTRA-sag fra Nordjylland om definitionen på en kollektiv overenskomst.

Opsigelse med konsekvenser

Flextrafik udbydes af FynBus, Midtrafik og Sydtrafik i et fælles udbud. Dog indgår hvert trafikelskab kontrakter for garantivogne, som er de biler, som kører på fuld tid for Flextrafik. Garantivognene er stort set altid OST-vogne, hvorimod de øvrige vogne, som kører på deltid for Flextrafik, typisk er taxier, minibusser eller OST-vogne.

transportnyhederne.dk har spurgt Carsten Hyldborg, om opsigelsen også har konsekvenser for Flextrafik i Sydtrafik og Midtrafik, fordi alle flexvogne disponeres under ét.

- Teoretisk kan det have en betydning. Alle vogne disponeres under ét, så en fynsk garantivogn kan godt få ture i Jylland og omvendt. Kontrolenheden i Odense Kommune, som vi samarbejder med, tager i princippet kun stilling til kørsel for Odense Kommune, men de enkelte vogne krydser både kommune- og regionsgrænser, så Odense Kommunes restriktive politik får også betydning for andre.

- Carigo har også kontrakt på et mindre antal garantivogne i Midtrafik og Sydtrafik, og vi har selvfølgelig orienteret vores kolleger om opsigelsen. Det hører med til billedet, at Carigo var nye på Fyn og var i gang med at opbygge deres organisation, slutter Carsten Hyldborg.

Odense Kommunes kontrolenhed er oprettet for at modvirke social dumping. Enheden vurderer løn- og arbejdsvilkår i bredeste forstand hos kommunens leverandører og deres underleverandører.

Magasinet Bus

Tirsdag 30. september til tirsdag 28. oktober 2014 - nummer 9 - 2. årgang

I København kører busserne forbi køerne

Læs mere side 4 - 8

Hjertestarter er en
hjertesag - med
en god idé
i en tur

Læs

MAN kørte hjem med
trofæet i en Lion-
Læs mere side 18

Læs mere side 18

Åre
for i
vil Movia
s-chauffør

side 10 og side 12

Køre- og hviletiderne skal
revideres

Læs mere side 25

Taxi- og busvognmænd kan få
hjælp til bedre kundekontakt

Læs mere side 47

Buschauffører i Esbjerg blev
udsat for chikane

Læs mere side 24

Gik du glip af Magasinet Bus nummer 9?
Så hent det her!