

Magasinet Bus

Onsdag 29. januar 2014 - Nummer 1 - 2. årgang

Børnehavebusser kørte med usikre seler

Læs mere siderne 25 - 31

Mercedes-Benz holdt ved
stoppestedet med førtepladsen

Læs mere side 17

Arriva valgte gas-busser fra
Scania

Læs mere side 15 og 16

Fire trafikelskaber får nye
formænd - i det femte fortsætter
formanden

Læs mere side 18 - 20

Rødbillet.dk åbner ny rute - og
kalder nye regler for
konkurrenceforvridende

Læs mere side 32

Politikere giver penge til miljø-
forbedringer af ældre busser

Læs mere side 8 og 10 - 11



Mød os på
Facebook

Følg med hver dag på transportnyhederne.dk

Hvor er argumenterne henne

I denne uge dukkede der endnu et eksempel på børnehavebusser med usikre sikkerhedsseler op. Odense Kommune, der ejer 17 busser indrettet til brug i Børnehaver, fandt ud af, at bussernes sikkerhedsseler ikke levede op til gældende krav og dermed var ulovlige at køre med.

En af busserne var blevet købt i 2012, hvor de nuværende regler om sikkerhedsseler i busser - særligt eftermontering af sikkerhedsseler - havde været i kraft i flere år.

Det fandt de blandt andet ud af i Esbjerg Kommune i 2010, som havde 14 busser med eftermonterede sikkerhedsseler, der ikke levede op til kravene.

Sagen har også været oppe at vende politisk, hvilket resulterede i, at Trafikstyrelsen kaldt noget ikke godkendt sikkerhedsudstyr tilbage fra markedet - og også informerede synshallerne om reglerne. Umiddelbart uden det store resultat. Det viser de 14 busser fra Esbjerg og de 17 busser fra Odense.

Måske er det rimeligt at spørge, hvilke argumenter der er for ikke at trække reglerne tydeligt op over for kommunerne, så de sidder sikkert i sædet, når de skal ud at købe brugte busser, der skal bygges om til børnehavebusser.

Og hvilke argumenter er der for ikke at trække reglerne op for synshallerne, så det indgår som en rutine for synsfolkene at tjekke, om eftermonterede sikkerhedsseler i busser dels er godkendte og dels fastgjort forsvarligt i bussens bud, så de ikke bliver revet løs, blot chaufføren træder lidt hårdt på bremsen.

Kan det være økonomiske argumenter - at det enkelte syn vil blive dyrere - eller at børnehaver og andre institutioner, der har investeret i busserne, vil få en stor ekstraregning, hvis busserne blive kasseret ved syn.

Eller har værkstedet, der har sendt busserne til syn, pillet sikkerhedsselerne ud, så busserne var lovlige?

Eller er argumentet, at det nok ville gå, for busserne kører ikke så hurtigt og ikke så langt?

De fleste vil nok være enige i, at det er dårlige argumenter, når der først er sket en ulykke, hvor børn er kommet til skade.

Vi kan vel også med rette have en forventning om, at en sikkerhedssele kan holde os fast, hvis chaufføren bremser hårdt op - eller bussen bliver påkørt af en anden bil.

Jesper Christensen, chefredaktør

Nyheder fra Mekasign

Tænk grønt og spar brændstof!

Med vores nye ULTIMA skiltserie kan du spare brændstof ved hjælp af lav vægt og energi forbrug.

Klik på billedet og se mere om ULTIMA.



Den nye Optager til MekaVision, MV-DVX
- Her får du to systemer i eet.



Klik på billedet og se mere om vores Video Optager.



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

Transportrammer

Skatteministeren vil ændre momsregler for udenlandske busser

Skatteministeriet er i øjeblikket ved at ændre momsreglerne for udenlandske turistbussers kørsel i Danmark. Danske Busvognmænd har flere gange opfordret skatteministeren til at se på de eksisterende momsregler, der betyder, at udenlandske busvognmænd betaler en meget lav moms, når de for eksempel kører sightseeingture i København

- Bestemmelsen blev indført, før udenlandske busser havde adgang til at udføre cabotagekørsel her i landet og handlede alene om den transitkørsel, der blev udført gennem Danmark. Vi er helt enige i motiverne og hensigten med lovforslaget, nemlig en konkurrencemæssig ligestilling af danske og udenlandske busselskaber i forhold til momsbetaling. Vi hilser i det hele taget lovforslaget meget velkomment, siger Steen Bundgaard, der er direktør i Danske Busvognmænd, i forbindelse med det høringssvar, foreningen netop har indsendt.



Den nuværende lave moms for udenlandske busvognmænd skyldes en forenklet ordning, hvor momsen bliver afregnet pr. passagerkilometer. Ved kørsel - som for eksempel sightseeing - betyder det et meget lille momsbeløb på baggrund af et stort vederlag. Lovforslaget forventes færdigbehandlet i Folketinget inden sommerferien.

Et effektivt indbetalingssystem

Danske Busvognmænd peger på, at de kommende krav for de udenlandske busvognmænds momsindbetaling skal præciseres.

- I det hele taget finder vi - af konkurrencemæssige hensyn - at det er vigtigt, at der bliver lavet et let forståeligt, enkelt system, som vores udenlandske kolleger kan afregne moms efter. Vi vil opfordre Skatteministeriet til at udarbejde on-line information om, hvordan registrering, betaling, betalingsberegning og betalingstermin for udenlandske vognmænd skal ske, siger Steen Bundgaard.

Læs mere næste side.

Transportrammer

Udenlandske turistvognmænd har nydt godt af forenklede moms regler

Skatteminister Holger K. Nielsen har lagt et forslag frem om ændring af momsreglerne. det betyder - hvis forslaget bliver vedtaget - at udenlandske busvognmænd, der kører med turister her i landet, skal betale mere i moms

De ændrede regler, der ventes at kunne træde i kraft 1. juli i år, sikrer ens momsbetaling af kørsel med turistbusser her i landet, uanset om kørslen foretages med en dansk eller udenlandsk indregistreret turistbus.

Forslaget vil ligestille udenlandske turistbusvognmænd momsmæssigt med danske turistbus-vognmænd, når de kører i Danmark. Det vil forbedre de danske busvognmænds konkurrencemæssige situation over for udenlandske turistvognmænd.

De ændrede momsregler på dette område betyder, at udenlandske busvognmænd skønsmæssigt vil komme til at betale 2,5 millioner kroner mere i moms i år, og 5,0 millioner mere de følgende år, end de hidtil har gjort.

Da den forenklede ordning for udenlandske turistvognmænds momsbetaling i Danmark blev indført, var det for at lette de administrative byrder ved momsbetalingen for kørsel med udenlandsk indregistrerede turistbusser, som med passagerer fra et andet land kørte en kortere tur i eller gennem Danmark.

Skatteministeriet konstaterer og fremhæver i forbindelse med forslaget om at ændre momsreglerne, at den forenklede ordning i stigende omfang bruges af udenlandske vognmænd til egentlig turistikørsel her i landet.

Der kan for eksempel være tale om vognmænd med svensk indregistrerede busser, der kører tomme over Øresundsbroen til Langelinie, hvor turister tages op og køres på sightseeing i København og omegn for sidst på dagen at vende tomme tilbage til Sverige.

Da personkilometertallet for sådanne sightseeingture ofte er relativt lavt, mens vederlaget er relativt stort på grund af stort tidsforbrug, kommer de udenlandske vognmænd i de fleste tilfælde til at betale et lavere momsbeløb end danske vognmænd for samme ydelse, da de forenklede momsregler bliver beregnet ud fra personkilometertallet. Grundlaget for momsberegningen er i dag et gennemsnitsvederlag på 25 øre pr. personkilometer.

Transportrammer

Buschauffør blev udsat for væbnet røveri

Mandag morgen klokken ti minutter over otte blev en buschauffør udsat for et væbnet røveri. Chaufføren var alene i bussen, der holdt på Bisgårdsvej i Skalborg syd for Aalborg

Vagtchefen hos Nordjyllands Politi forklarer over for Nordjyske.dk, at en mand bankede på døren, og at chaufføren åbnede. Manden gik ind i bussen, trak en kniv og truede chaufføren til at udlevere de penge, han havde.

Efter røveriet løb manden ad Dyrskuevej mod øst. Politipatruljer har efterfølgende jagtet manden, der betegnes som lys i huden, dansktalende, mellem 30 og 35 år, og cirka 185 cm høj. Han bar en sort jakke med hætte og cowboybukser.

Politiet fortalte om køre- og hviletidsregler

Danske Busvognmænds medlemmer i kreds 3 fik meget at vide, da Rigspolitiets Tungvognssektion af to omgange holdt oplæg om køre-/hviletidsreglerne for i alt omkring 150 fremmødte

Medlemmer af Danske Busvognmænd fik sammen med deres chauffører mulighed for at stille Peter Steen Clausen fra Rigspolitiets Tungvognssektion spørgsmål om køre-/hviletidsreglerne. Han svarede vedholdent på spørgsmålene og gav tolkning af reglerne.

Peter Steen Clausen præciserede ifølge Danske Busvognmænd politiets tolkning af den skærpede 12-dagesregel og gjorde opmærksom på, at transport af chauffører i virksomhedens egne busser - også selvom de blot er passagerer hele turen - bliver betragtet som rådighedstid.

Fortsættes næste side.

Transportrammer

Rådighedstid skal registreres næste gang, chaufføren sætter sit førerkort i tachografen i den bus, han skal ud at køre i. Peter Steen Clausen kunne også fortælle, at de hyppigste fejl stadig er, at den daglige køretid ikke overholdes, og at den samlede køretid er for lang.

Trafikchef hos Nettbuss:

Genopfriskning er vigtig

Trafikchef Henrik Rønn fra Nettbuss, der har deltaget i køre- og hviletidsmøder hos Danske Busvognmænd flere gange sammen med sine turistchauffører, peger på, at løbende genopfriskning er vigtig

- Vi kommer hver gang det holdes for at for genopfrisket reglerne. Chaufførerne bruger reglerne hver dag, men når man pludselig kører en atypisk tur, så er det vigtigt, at chaufførerne og vi selv er opdaterede om de seneste justeringer. Jeg føler i hvert fald, at chaufførerne hver gang siger 'det havde jeg ikke lige tænkt over', når vi kommer på arbejde næste dag, siger han og fremhæver det vigtige i at forklare chaufførerne alvoren i overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, siger Henrik Rønn.

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 16B, 5250 Odense SV

tlf. 70 27 96 96 mail@imagita.dk

Trafik og miljø

Busvognmænd peger på hurtig bustransport frem for letbaner

Produktivitetskommission, som S-R-SF-Kommissionen har nedsat og bedt om at komme med rapporter om, hvordan produktiviteten i Danmark kan forbedres, udsendte fornylig sin femte og næstsidste rapport. Kommissionen peger på, at politikerne har besluttet dyre projektet som eksempelvis letbaner frem for billigere løsninger med hurtig bustransport

Danske Busvognmænd peger i den forbindelse på, at Produktivitetskommissionen konklusioner om letbaner ikke kommer ikke bag på Danske Busvognmænd.

- Produktivitetskommissionen er ikke den lille dreng i Kejserens Nye Klæder, der pludselig afslører Kejserens dårskab. I alle de letbane-projekter, vi er bekendte med, har løsninger med busser (BRT - Bus Rapid Transport) været nævnt og regnet på som et alternativ. Politikerne har foreløbig i Århus, København og Odense besluttet sig for letbaner - med åbne øjne - til trods for, at de er dyrere i både anlæg og drift, siger Lasse Repsholt, chefkonsulent i Danske Busvognmænd.

- Vi er glade for politiske beslutninger og prioriteringer, der fremmer den kollektive trafik, men det er klart, at vi har en helt særlig forkærlighed for busser. BRT-løsningernes succes rundt omkring i verden taler i øvrigt også deres tydelige sprog. I Aalborg skal der også investeres i letbane eller BRT, og her er der stadig tid til at tage Produktivitetskommissionens anbefalinger til sig. Højklassede busløsninger kan ganske givet blive en del af løsningen i andre store, danske byer, siger Lasse Repsholt.

Busser i Hovedstaden får nye partikelfiltre

Trafikselskabet Movia tager initiativ til at montere nye partikelfiltre på en række busser. Det sker med en støtte på syv millioner kroner fra Københavns Kommune og Miljøministeriet. Det Økologiske Råd kalder det et skridt på vejen, men mener, at der skal mere til for at begrænse luftforureningen i København

De nye filtre, som bliver monteret på udstødningssystemet på en række busser, der kører for Movia i Hovedstaden, skal reducere udslippet af partikelforureningen fra ældre busser i hovedstadsområdet med 80-90 procent.

Fortsættes side 10.



YOU'RE **WELCOME**

Tried. Tested. Trusted.

IGOM bliver i 2014 til **BusStore Show**. Brugtvognsmessen afholdes den 21.-23. februar i Neu-Ulm, hvor mere end 200 brugte busser vil være til stede. Kom og mød mig på messen alle dage, venlig hilsen Claus Korsgaard – Tlf.: +45 56 37 00 63, **BusStore** ansvarlig hos EvoBus Danmark A/S.

BUSSTORE

Pre-owned. From Mercedes-Benz and Setra.

Trafik og miljø

- Det betyder, at vi kan bringe udledningen fra vores lidt ældre dieselbusser helt ned på niveau på en helt ny dieselbus, siger Jesper Kaas, områdechef i Movia til Politiken.

Det Økologiske Råd kalder initiativet for et skridt på vejen, men peger også på, at nye filtre ikke er nok, hvis EU's grænseværdier for udledning af kvælstofdioxid (NOx) skal overholdes.

- Vi har overskredet grænseværdierne hvert eneste år siden 2010, og dermed overskrider vi også dansk lovgivning, siger seniorrådgiver ved Det Økologiske Råd Kåre Press-Kristensen til Metroxpress.

Han understreger i den forbindelse, at Movia skal have ros for at indføre filtrene, selv om de ikke er presset til det.

De første ni busser får monteret filtre og katalysatorer indenfor få uger.



Københavns Kommune og Movia vil reducere forureningen fra ældre busser

Miljøministeriet har bevilget 6,1 millioner kroner til et projekt, som trafikkselskabet Movia og har udviklet sammen med tre private virksomheder. Målet er at nedbringe forureningen fra ældre busser til et niveau, der svarer til en helt ny bus med en Euro 6-motor

Forsøget går ud på at udvikle helt nye metoder til at reducere udledningen af sundhedsskadelige stoffer fra ældre dieseldrevne busser. Forsøget skal desuden bidrage til danske virksomheders muligheder for at udvikle løsninger til det internationale marked.

Projektet indebærer, at tre danske virksomheder udvikler og installerer tre nye systemer på i alt ni busser af forskellige mærker, som dermed udleder mindre af de mest sundheds- og miljøskadelige stoffer. Projektet skal vise, hvordan filtrene virker i almindelig drift i bybusbusserne.

Fortsættes næste side.

Trafik og miljø

- Movia har en forpligtelse til at medvirke til at løse de miljøudfordringer, der er knyttet til den kollektive busdrift, samt medvirke til, at det sker på en omkostningseffektiv måde for samfundet. Derfor er jeg glad for, at Miljøstyrelsen har valgt at støtte dette projekt, siger Dorthe Nøhr Pedersen, der er administrerende direktør i Trafikselskabet Movia.

Når metoderne er udviklet og afprøvet, har Københavns Kommune afsat yderligere 4 millioner kroner til at installere løsningerne i de københavnske busser.

Miljøministeriet har ydet tilskuddet under Program for Grøn Teknologi, som støtter projekter inden for områderne kemi, vand og klimatilpasning, ressourcer og affald samt luft og støj.

Da mange byer har store forureningsproblemer, forventes der at være gode eksportpotentialer for virksomhederne i dette projekt. Desuden er målet at levere viden og erfaringer til andre busselskaber, kommuner, trafikelskaber samt det private erhvervsliv.

Fakta om projektet

Forventede miljømæssige effekter

Hvis forsøget opnår de forventede resultater, og alle Movias dieselbusser efterfølgende er på niveau med Euro 6, vil der være potentiale for at nedbringe bussernes udledning af sundhedsskadelige stoffer med følgende procentsatser:

- NOx: minus 44 procent
- Partikler (PM): minus 37 procent
- Kulilte (CO): minus 71 procent
- Kulbrinter (HC): minus 30 procent

Københavns Kommune har ydet et tilskud til projektet på 1 million kroner.



Busstop

Tre nye kommuner kommer med i Movias Flextur-ordning

Helsingør, Gladsaxe og Høje-Taastrup kommuner er kommet med i Movias Flextur-ordning. Den fleksible kørselsordning betyder, at borgerne kan bestille kørsel fra adresse til adresse i de kommuner, der er med i ordningen

Med de tre nye kommuner kører Movia nu Flextur for 30 kommuner ud af de i alt 45 kommuner i Region Hovedstaden og Region Sjælland. Dermed dækker Flextur geografisk set 90 procent af Sjælland, Lolland, Falster og Møn.

- Det er en stor serviceforbedring for kunderne i Helsingør, Gladsaxe og Høje-Taastrup, at de tre kommuner er kommet med i Flextur-ordningen. Den seneste brugerundersøgelse viser stor tilfredshed med ordningen blandt eksisterende kunder. Særligt chaufførerne fortjener et skulderklap, idet over 93 procent af kunderne oplyser, at de er tilfredse med chaufførernes opførsel og service, siger Dorthe Nøhr Pedersen, administrerende direktør for Trafikselskabet Movia.

Ekspresbuslinje skal køre som forsøg i Aalborg

Mandag 3. februar starter Aalborg Kommune et forsøg med en ny ekspresbuslinje, 20E, på strækningen mellem Aalborg midtby og Aalborg Universitet, AAU. Det skyldes, at metrobus 2 er en af de mest benyttede buslinjer i Aalborg, og at der dagligt er mange passagerer på strækningen mellem Aalborg midtby og universitetet

Mange af de passagerer, der i dag benytter metrobus 2, vil kunne drage fordel af den nye ekspresbuslinje, fordi den giver mulighed for at komme hurtigere til og fra universitetet. Samtidig bliver der bedre plads i de busser på metrobus 2, som i dag er overfyldte.

Ekspresbussen er et forsøgsprojekt, som skal køre indtil sommerferien. Herefter skal det vurderes, om den skal gøres permanent. Succeskriteriet er, at der i gennemsnit skal være mindst 35 passagerer pr. afgang. Derudover skal der ske en samlet vurdering af, hvordan passagererne fordeler sig imellem metrobus 2 og ekspresbus 20E.

Det er Arriva, der kører metrobus 2 og 20E.

Transportrammer

Busmesse skifter navn

Sidste år var det 20 år i træk, at Daimler afholdt den internationale messe med brugte busser - Internationale Gebraucht-Omnibus-Messe (IGOM) i Ulm. Nu er Daimler klar med en ny messe samme sted

2013 var også sidste gang, messen blev afholdt under IGOM-navnet. Fremover vil messen, der sædvanligvis rummer 200-250 brugte busser til salg, blive markedsført under navnet BusStore Show.

Navnet lægger sig tæt op til navnet på Daimlers nye web-side med brugte busser - bus-store.com.

I forbindelse med messen, der finder sted i Neu-Ulm i Sydtykland i dagene 21.-23. februar oplyser EvoBus Danmark, der forhandler busser fra Daimler-gruppen, at der sidste år var 1.400 besøgende fra 15 forskellige lande på messen. EvoBus peger også på, at de bedste busser bliver solgt på messens første åbningsdag.

Messen er åben for alle, og der er mulighed for at købe mad og drikke, ligesom der er mulighed for at knytte kontakter til andre busfolk fra andre dele af Europa.

Ud over brugte busser, udstiller Daimler nye busser og andre produkter til busområdet på messen, hvor der også er underholdning for børn.

EvoBus oplyser, at Claus Korsgaard, der BusStore-ansvarlig hos EvoBus Danmark, vil være på messen alle tre dage.

BUSSTORE
Pre-owned. From Mercedes-Benz and Setra.

Tried. Tested. Trusted.

choose a language
English

Home Search Services About BusStore Locations Contact

123 Coaches
42 Intercity buses
48 City Buses
53 City minibuses
20 Excursion minibuses

TRIED. TESTED. TRUSTED.

Quick search
Purpose: All
Euro standard: All
Manufacturer: All
Search

Detailed search options
Advanced search

Special offer

Setra S 415 GT-HD EURO 5 04/2009 165.000 km € 188.000,- BusStore Paris View	Mercedes-Benz Travego R116 RHD EURO 5 06/2009 405.000 km € 188.000,- BusStore Neu-Ulm View	Mercedes-Benz S15 City Sprinter EURO 4 12/2008 313.000 km € 54.000,- BusStore Neu-Ulm View	Setra S 415 UL EURO 6 10/2012 44.000 km € 173.000,- BusStore Neu-Ulm View
---	--	--	---

Want to sell your bus? To vehicle purchasing

Used buses are bought where they understand them the most
The purchase and sale of used buses is a matter of trust. With BusStore, the new European bus and coach used vehicle brand from Mercedes-Benz and Setra, you can be sure that you are making a safe, reliable purchase and profitable business relationship.

We give you competent, serious advice and bus-specific service along the way
Wherever you visit us in Europe or whatever language you speak - we understand you, because we understand your business. Contact us at BusStore - the European used bus brand.

From 2014 IGOM will become BusStore Show February 21-23, 2014 Neu-Ulm, Germany



VOLVO B8RLE-URBIS 9,9 - 13,1 meter

Bedre busser sælges

Turistbusser

14 Volvo B11R 9700HD 5-stj.	50+1+1, 460 HK, I-shift, Euro 6.
14 Volvo B11R 9700HD 4-stj.	54+1+1, 460 HK, I-shift, Euro 6.
14 Volvo B11R-9900HD 4-stj.	54+1+1, 460 HK, I-shift, Euro 6.
13 Volvo B9R 9500H fabriksny	51+1, 13 m, 380 HK, I-shift, Euro 5.
11 Volvo B13R-9700HD	59+1+1, flere udførsler, 460HK, Euro 5, km 230.000.
03 Volvo B12B-9900HD	57+1+1, tip top stand – motor kun 40.000 km.

06 Man Lions Coach R08	52+1+1, EURO 3 + filter, 420 HK, km 530.000.
04 Setra S416 HDH	51+1+1, EURO 3 + filter, 478 HK, km. 660.000.

Rute- og bybusser

05 Volvo B12M-8700	52+35, 13,7 meter lavbagperron, km 770.000.
02 Volvo B12BLE-8500	30+35, 12 meter, laventre.
00 Volvo B10M-V25	50+38, 13,7 meter, lavbagperron.
98 Volvo B10BLE-8500	33+35, 12 meter, laventre.
97 Volvo B10M-8500	47+24, rutebus med hofseseler.
96 Volvo B6R-Vest	29+12, 10 meter, hofseseler, kr. 45.000.

Øvrige

DEMO MB VEGA GT

05 Iveco 50C	16 personers – UNVI aptering
99 Volvo B10M bogbus	19+1, udvendig lift.
	12m, meget velholdt, kun 299.000 km, 220V mm.

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

VOLVO B8R-URBIS EURO 6

To-akslet bus – 13,1 meter

- ☒ NT 20. udbud HL3
- ☒ Movia 11. udbud TB 3
- ☒ Sydtrafik 8. udbud

- Og til alle andre gode udbud!

Fleksibel og bæredygtig til de lange og krævende kontrakter...

IVECO 70C – COMPA T

23+1+1, toilet, køkken, klimaanlæg.
27+1+1, til skole, fest og turist.
27+1+1, liftbus, vippestole, AC.
23+1+1, MB VEGA turist, XL længde.

www.buscentervest.dk



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

Materiel

Arriva valgte gasbusser fra Scania

Scania Danmark har sikret sig en ordre på 12 gasbusser til bytrafikken i Holstebro. Ordregiver er busoperatøren Arriva Danmark, der skal drive busserne for Midttrafik. Holstebros nye bybusser skal som noget nyt køre på naturgas i stedet for diesel, hvilket forventes at give markante miljøforbedringer i byen



Ved omstilling fra diesel til naturgas forventes en reduktion af CO₂-udslippet med 57 ton om året fra busdriften.

Dertil kommer en markant forbedring af luftkvaliteten, idet partikeludslippet stort set elimineres takket være dobbelte katalysatorer i bussernes udstødningssystem. De nye busser er desuden konstrueret til at køre på ren biogas. Når produktionen af biogas med tiden bliver tilstrækkelig stor, vil bussernes miljøegenskaber kunne blive yderligere forbedret.

De nye gasbusser, der skal køre i Holstebro, er alle af typen Scania Citywide LE 4x2 LB2. De er 12 meter lange og har plads til 72 passagerer, heraf 34 siddende. De er udrustet med Scantias 9-liters 5-cylindrede Euro 6-gasmotor på 280 hk, 6-trins automatgear med integreret bremseretarder samt fuld luftaffjedring.

Busserne er forsynet med såkaldt "kneeling", der automatisk sænker bussens forreste del helt ned til kantstenen, når dørene åbnes. Der er desuden lavt gulv i bussernes forreste halvdel, hvilket yderligere letter adgangsforholdene for passagererne.

Arriva vandt på andet end prisen

Gasbuskørslen i Holstebro er resultatet af et samarbejde mellem Vestforsyning, Midttrafik og Holstebro Kommune. Arriva Danmark vandt kontrakten på 23.600 køreplantimer om året for en periode på otte år med mulighed for forlængelse i yderligere to plus to år.

Fortsættes næste side.

Materiel

Arriva Danmark var ikke billigst ved udbuddet på gasbusserne, men vandt alligevel foran tre konkurrerende busoperatører på en kombination af blandt andet pris, driftssikkerhed, buskvalitet og arbejdsmiljø.

I forbindelse med ordren har Scania Danmark desuden indgået fuld reparationskontrakt på busserne i foreløbig otte år. Scania Danmark får dermed det fulde ansvar for den tekniske drift af busserne, hvilket vil blive udført af Scania-medarbejdere på Arriva Danmarks eget busanlæg i Holstebro.

Her etableres desuden en særskilt gasfyldestation, så busserne kan tankes med gas direkte på busanlægget. Dermed undgås spildkørsel i forbindelse med driften, hvilket tæller med i bussernes samlede brændstofforbrug.

It-system i busserne kan bruges til efteruddannelse af chauffører

Arriva har valgt at installere Scania Communicator kommunikationsenheder i de nye gasbusser, så samtlige driftsdata kan indsamles og trådløst overføres til efterfølgende analyse for optimering af brændstofforbrug, vedligeholdelse, chaufføruddannelse med videre. Scania Danmark skal levere de nye Citywide gasbusser i midten af juni til driftsstart i forbindelse med sommerkøreplanen 29. juni.

Svenske nummerplader skifter udseende



Fra årsskiftet har nummerpladerne på nyregistrerede biler skiftet udseende. Ældre nummerplader vil fortsat være gyldige og kan dermed blive siddende på bilerne

De nye svenske nummerplader har fået EU-symbolet i venstre side, ligesom vi har det i Danmark og de fleste andre EU-lande. Med EU-symbolet er pladsen mellem de tre bogstaver og tre tal blevet mindre.

Det hidtige kontrolmærke er forsvundet, og skrifttypen er ændret en smule, så det eksempelvis bliver lettere at se forskel på bogstavet O og tallet 0. Det skal eksempelvis mindske antallet af fejl ved aflæsning af hastighedskameraer og trængselsskattekameraer.

De nye nummerplader bliver mærket med køretøjets chassisnummer og fabrikskode - eksempelvis VO for Volvo eller SA for Saab.

I løbet af året kommer der en ny nummerplade - en orange, der skal benyttes af eksempelvis rally-biler, som kun må køre på de offentligt tilgængelige veje i begrænset omfang.

Statistik

Mercedes-Benz tog bussen frem til førstepladsen

I 2013 blev der sat nummerplader på 401 nye busser over 3,5 ton i Danmark. Det er 107 færre end i 2012. Mercedes-Benz tog bussen til førstepladsen med en markedsandel på 42,4 procent. Det viser registreringsstatistikken over nyregistrerede busser fra De Danske Bilimportører

På andenpladsen kørte Volvo ind med 66 busser og en markedsandel på 16,5 procent. Ved stoppestedet på tredjepladsen kørte Irisbus ind med 57 busser og en markedsandel på 14,2 procent, mens Solaris holdt ind ved fjerdepladsen med 27 busser og en markedsandel på 6,7 procent.

Scania tog femte stoppested med 22 busser og en markedsandel på 5,5 procent, mens Neoplan tog sjette stoppested med 13 busser og en markedsandel på 3,2 procent.



Ved syvende stoppested holdt Setra ind med 12 nye busser og en markedsandel på 3,0 procent, mens VDL tog ottende stoppested med 11 busser og en markedsandel på 2,7 procent.

Nyregistreringerne af busser er præget af to centrale forhold. Er det busser til kollektiv transport er der typisk tale om store ordre, der er afhængig af trafiksselskabernes udbud. Busser til kørsel for trafiksselskaber udgør langt den største gruppe. En række busleverandører dominerer dette marked, mens andre busleverandører fokuserer på turistikørsel, som er det andet centrale forhold.

Markedet for turistbusser er mindre end markedet for busser til kollektiv trafik, og kun i ringe omfang påvirket af trafiksselskabernes udbud. Det er især det første forhold, der kan påvirke antallet af nyregistreringer og markedsandele fra år til år og derfor gøre det vanskeligt at pege på en udvikling.

Ovennævnte tal fra de Danske Bilimportører indeholder både nyregistrerede busser til kollektiv transport og busser til turistikørsel.

Trafikselskaber

Fire trafikselskaber har fået nye formænd

Tre venstremænd og to socialdemokrater kan sætte sig for bordenden i de politiske bestyrelser i de fem trafikselskaber, som styrer den kollektive bus trafik og lokalbanerne - de tidligere privatbaner

Af Mikael Hansen

Ved kommunalreformen i 2007 blev trafikselskaberne omorganiseret. To ændringer var vigtige. Kommunerne fik magten i trafikselskaberne, og der skete en sammenlægning i større enheder.

De daværende 13 trafikselskaber blev samlet i seks selskaber, som i store træk fulgte regionsgrænserne. Dog dækker trafikselskabet Movia to regioner, Region Sjælland og Region Hovedstaden, og i Region Syddanmark blev der dannet to trafikselskaber, FynBus og Sydtrafik. Bornholms Trafikselskab (BAT) fortsatte som selvstændigt trafikselskab under Bornholms Regionskommune.

Siden 2007 har de politiske formænd i trafikselskaberne været kommunalpolitikere. Og fra 1. januar 2014 er den tredje valgperiode påbegyndt. Medlemskab af trafikselskabets bestyrelser hører ikke til de mest attraktive kommunale poster. Kollektiv trafik er en relativ lille opgave i den kommunale verden, men den kræver indsigt og engagement. Uro og problemer omkring bustrafikken kan føre til ubehagelige pressesager.

Trafikselskaberne Movia, FynBus, Sydtrafik og Midttrafik har alle fået nye formænd.

Movia: Thomas Gyldal Petersen (S)

I trafikselskabet Movia har socialdemokraten Thomas Gyldal Petersen overtaget formandsposten efter sin erfarne partifælle Finn Aaberg. Thomas

Thomas Gyldal Petersen er ny formand for Movia.



Trafikselskaber

Gyldal Petersen er borgmester i Herlev Kommune. Den post har han haft siden 2011.

- Bestyrelsen har nu sat sig sammen. Vi glæder os til samarbejdet og til at komme i gang med bl.a. det kommende forslag om ny trafikselskabslov, oprettelsen af en fælles paraply for kunderne i den kollektive trafik og rejsekort, siger Thomas Gyldal Petersen i en pressemeddelelse fra Movia.

FynBus: Morten Andersen (V)

I FynBus hedder den nye formand Morten Andersen. Han er venstremand og er borgmester i Nordfyns kommune. Han afløser SF-eren Torben Andersen fra Kerteminde Kommune. I FynBus' bestyrelse er der lutter nye ansigter med undtagelse af venstremanden Niels Bebe fra Middelfart Kommune. Ny næstformand i FynBus er den erfarne socialdemokratiske trafikpolitiker Poul Andersen, der er medlem af regionsrådet i Region Syddanmark.



Morten Andersen er ny formand for FynBus.



Hans Bang-Hansen er ny formand for Midttrafik.

Midttrafik: Hans Bang-Hansen (V)

I Midttrafik hedder den nye formand Hans Bang-Hansen. Han er venstremand og kommer fra Horsens Kommune. Hans afløser partifælles Arne Lægaard fra Holstebro Kommune. Arne Lægaard er stadig medlem af Midttrafiks bestyrelse, men repræsenterer nu Region Midtjylland.

Den nyvalgte bestyrelsesformand, Hans Bang-Hansens udtaler i Midttrafiks pressemeddelelse:

- Jeg er glad for at være blevet betroet hvervet som formand for Midttrafik. Jeg har været medlem af Bestyrelsen for Midttrafik siden 2006, dvs. inden Midttrafik egentlig stod på egne ben endnu. Jeg har set en god udvikling i virksomheden. Jeg er overbevist om, at vi de kommende fire år kan udvikle virksomheden og den kollektive trafik endnu mere til glæde for kunderne og bestillerne".

Sydtrafik: Jesper Frost Rasmussen (V)

Sydtrafiks nye formand hedder Jesper Frost Rasmussen og er 1. viceborgmester i Esbjerg Kommune. Sydtrafik har dermed en helt ny ledelse. Selskabet har netop fået ny direktør, nemlig Lars Berg, som er den fjerde direktør på halvandet år. Ret

Trafikselskaber

usædvanligt var der kampvalg mellem to venstremænd til formandsposten i Sydtrafik.

Jesper Frost Rasmussen vandt valget over den

hidtidige formand Poul Rosendahl fra Varde

Kommune. Med den nye formand og direktør kan Sydtrafik se fremtiden i møde med en vis optimisme efter de seneste halvandet års uro.

*Jesper Frost Rasmussen er ny
formand for Sydtrafik.*



En formand fortsætter: Thomas Kastrup Larsen (S) i Nordjylland

Og kun én af formændene er genvalgt nemlig socialdemokraten Thomas Kastrup

Larsen i Nordjyllands Trafikselskab (NT). Thomas Kastrup Larsen blev ved

kommunalvalget i november 2013 valgt som

borgmester i Aalborg, men han fortsætter som formand for NT – en post han har haft siden 2007. Thomas Kastrup Larsen er desuden formand for brancheforeningen Trafikselskaberne i Danmark.



*Thomas Kastrup Larsen
fortsætter som formand for
Nordjyllands Trafikselskab.*

Bredt politisk samarbejde

Det er tradition for kontinuitet og bredt politisk samarbejde i trafikselskabernes bestyrelser. Både trafikplaner og kørselskontrakter løber helt på tværs af valgperioder, så de partipolitiske fingeraftryk er få og små på den lokale og regionale kollektive trafiks område.

Partifarven er stor set kun afgørende, når formanden skal udpeges. Derfor er der for eksempel heller ikke noget dramatisk i det politiske skifte i FynBus. Kun Sydtrafik står for det dramatiske, og her holdes slagsmålet inden for partiet Venstre.

I Movia og FynBus er der snarere tale om et politisk generationsskifte, hvor den afgangende Movia-formand Finn Aaberg har stået for kontinuiteten fra de tidligere trafikselskaber, HUR, VT og STS.

FynBus' afgangende formand Torben Andersen trådte ved kommunalvalget i 2013 ud af politik.

De nye formænd og de mange nye bestyrelsesmedlemmer i trafikselskaberne skal nu i mesterlære i den kollektive trafiksektor. Der skal holdes et skarpt øje med økonomien, som i disse år sætter snævre rammer for videreudviklingen af det kollektive trafiktilbud.

Materiel

Scania og GAZ Group leverer 120 busser til Moskva

Scania styrke sin position som leverandør af buschassis til den kollektive transport i Moskva i samarbejde med russiske GAZ Group, som blandt andet fremstiller busser



Ud over de 709 busser, som er leveret til Mostransavto for trafikken i Moskva-regionen og Sotji, skal Scania og GAZ nu også levere 120 busser til operatøren Mosgortrans. Busserne skal køre i Selve Moskva.

Busserne til Mosgortrans er af samme model, som de tidligere leverede til Moskvaregionen - Golaz Voyage.

De er bygget på Scantias to-akslede chassis og har Euro 4-motorer med SCR-teknik. Samtlige busser er udrustede med det automatiserede gearskiftesystem, Scania Opticruise. 50 af busserne er tilpasset transport af handikappede.

- Vi noterer med glæde, at der fortsat er tillid til Scania's busteknologi. Jo flere af vore busser, der bliver sat ind i Moskva's trafik, jo større bliver forretningen for vore servicevirksomheder, siger Hans Tardell, der er administrerende direktør for Scania Rus.

Mosgortrans er en af Europas største virksomheder inden for kollektiv transport. Selskabet transporterer dagligt omkring 5,5 millioner passagerer med busser og sporvogne i Moskva. Selskabet har en flåde på omkring 5.300 busser og 40.000 medarbejdere.

Busstop

Bornholmere vil have færgepriserne ned

Den tidligere transportminister Hans Christian Schmidt (V), der i dag er formand for Folketingets Udvalg for Landdistrikter og Øer, er indstillet på at diskutere priserne på færgetransporten til og fra Bornholm. Udmeldingen kommer efter, at Destination Bornholms direktør Pernille Lydolph og bestyrelsesformand Trine Richter fornylig havde foretræde for udvalget

Repræsentanterne pegede over for udvalget på, at der er et behov for lavere billetpriser, hvis der skal mere skub i turismen på Bornholm.

Hans Christian Schmidt peger over for DR Bornholm på, at Folketingets Udvalg for Landdistrikter og Øer har planlagt et møde med beboere fra Læsø, Samsø og Ærø for at høre om deres færge-forhold. Derfor er det ifølge Hans Christian Schmidt oplagt også at tage Bornholm med ved den lejlighed.

Rederiet Færgen, der blandt andet betjener Bornholm, er blevet inviteret til et møde, hvor rederiet kan fortælle, hvordan det forholder sig til problematikken. Ved sidste udbud af færgebetjeningen til og fra Bornholm i 2009 var der kun et rederi, der bød på opgaven. Den gang var nuværende formand for De Konservative, Lars Barfoed, transportminister i den daværende VK-regering. Han blev senere afløst af Hans Christian Schmidt.

Den nuværende aftale med Rederiet Færgen startede 1. september 2011 og løber frem til 1. september 2017.

Rejsekort vinder ind

Rejsekort er ved at finde sin plads i den kollektive trafik. I 2013 blev efter omkring ti måneder foretaget over 25 millioner rejser med rejsekort, og kortet ligger i lommen hos over 635.000 kunder

Rejsekort A/S, der løbende følger udviklingen, kan se, at de allerfleste kunder finder ud af at betjene sig selv på rejsekort.dk. Det gælder fire ud af fem passagerer.

Busstop

Ligeledes viser det sig, at pensionisterne er bedst til at huske at checke ud, når de forlader bus og tog.

Rejsende har også andre muligheder

Selv om rejsekort har bredt sig til det meste af Danmark, har kunderne flere steder stadig mulighed for at bruge det gamle papklippekort. Det gælder eksempelvis i den nordlige del af Sydtrafiks område, hvor gamle klippekort kan bruges frem til 1. marts i år, og det gælder hovedstaden, der først siger farvel til klippekortet 1. juni. Derudover kan man alle steder fortsat købe en enkeltbillet og bruge periodekort som hidtil.



Arbejdstilsynet giver busselskab påbud efter dødsulykke

Hjørring Citybus skal straks udarbejde en plan for, hvordan arbejde omkring selskabets busser kan udføres fuldt forsvarligt. Det er indholdet af det strakspåbud, som Arbejdstilsynet har givet busselskabet efter en dødsulykke i Frederikshavn i weekenden

Ved arbejdsulykken, der skete i et garageanlæg på Suderbovej i Frederikshavn, omkom en 58-årig driftsleder, da han kom i klemme mellem bus og en mur, da bussen blev kørt i garage.

Få dage efter ulykken var to medarbejdere fra Arbejdstilsynet på besøg hos Citybus, hvor det blev klarlagt, at de ansatte ikke kunne forklare, hvor de ikke må opholde sig, når der bliver flyttet rundt på busserne på virksomheden.

Lars Toft Pedersen fra Arbejdstilsynet, Tilsyn Nord, påpeger iver for Nordjyske.dk, at en virksomhed har pligt til at instruere sine ansatte, så arbejdet kan foregå sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

- De ansatte skal vide, hvor det er sikkert at opholde sig, når de arbejder omkring busserne, siger han ifølge Nordjyske.

Arbejdstilsynet vil senere tage stilling til, om der skal rejses en straffesag mod Hjørring Citybus for overtrædelse af arbejdsmiljøloven.

Busstop

10 virksomheder er indstillet til Danish Coach Award's tre priser

Organisationen Danske Busvognmænd, som for anden gang er klar til at uddele Danish Coach Award, har 10 nominerede virksomheder til tre priser

De nominerede til Danish Coach Award 2014 byder på både gengangere fra sidste år og flere nye virksomheder.

De nominerede er:

Årets Busrejsearrangør

- Højmark Rejser A/S
- Klingenberg
- Nilles Rejser A/S

Årets Turistbusselskab

- Københavns Bustrafik ApS
- Vikingbus A/S
- Herfølge Turistfart A/S
- Brøchners Biler

Årets Innovatør

- CuBus ApS
- Papuga A/S
- Partybus.dk

De endelige vindere vil blive udpeget af en komite bestående af repræsentanter fra Danmarks Rejsebureau Forening, Dansk Brancheanalyse, Copenhagen Business School, Tysk Turistinformation, Tourism in Skåne, Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening og Danske Busvognmænd. Prisen vil ligesom i 2013 blive uddelt under "Ferie for Alle", der finder sted i MCH Messecenter Herning i dagene 21. 23. februar.



Det er andet år i træk, at Danske Busvognmænd sammen med sine samarbejdspartnere uddeler prisen Danish Coach Award for at hædre de bedste inden for turistbusbranchen.

Ved den første uddeling af Danish Coach Award vandt Nilles Rejser prisen for Årets Busrejsearrangør, mens Lyngby Turistfart og Papuga A/S vandt henholdsvis Årets Turistbusselskab og Årets Innovatør på busområdet.

Trafiksikkerhed

17 børnebusser i Odense kørte med ulovlige sikkerhedsseler

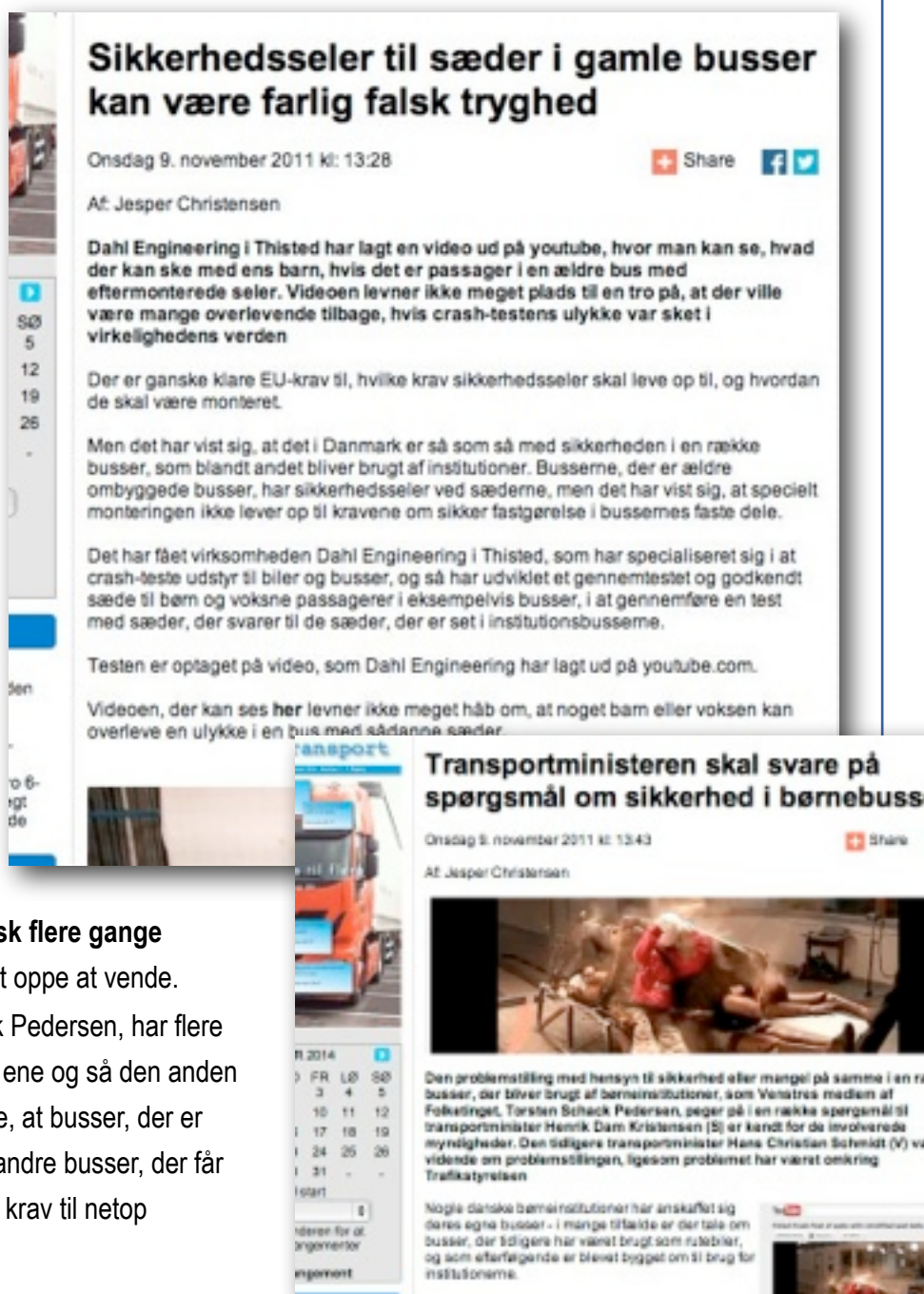
Gennem de seneste år har spørgsmålet om sikkerhedsseler og deres montering i busser, der eksempelvis kører med børnehavebørn, været oppe at vende. Der har været eksempler på ulovligt sikkerhedsudstyr eller montering af udstyr i busserne, der var mangelfuld. Nu har et værksted opdaget ulovligt eller mangelfuldt sikkerhedsudstyr i 17 børnehavebusser i Odense Kommune

Værkstedet, der var et andet, end det, busserne normalt blev kørt ind på, når de skulle synes, opdagede ved gennemgangen af busserne, at de sikkerhedsseler, som børnene skal spændes fast med, var for dårlige. Selerne var ifølge dr.dk ikke godkendt og ville derfor ikke kunne yde børnene den sikkerhed, som korrekt monterede og godkendte sikkerhedsseler skal kunne.

Nu står busserne til at skulle bygges om for flere hundrede tusinde kroner pr. bus.

Spørgsmålet har være oppe at vende politisk flere gange

Det er ikke første gang, spørgsmålet har været oppe at vende. Folketingsmedlem for Venstre, Torsten Schack Pedersen, har flere gange gennem de seneste år spurgt først den ene og så den anden transportminister, hvad de ville gøre for at sikre, at busser, der er indrettet til at transportere børnehavebørn og andre busser, der får eftermonteret sikkerhedsseler, opfylder lovens krav til netop sikkerhedsseler og deres montering.



Sikkerhedsseler til sæder i gamle busser kan være farlig falsk tryghed

Onsdag 9. november 2011 kl: 13:28

Af: Jesper Christensen

Dahl Engineering i Thisted har lagt en video ud på youtube, hvor man kan se, hvad der kan ske med ens barn, hvis det er passager i en ældre bus med eftermonterede seler. Videoen levner ikke meget plads til en tro på, at der ville være mange overlevende tilbage, hvis crash-testens ulykke var sket i virkelighedens verden.

Der er ganske klare EU-krav til, hvilke krav sikkerhedsseler skal leve op til, og hvordan de skal være monteret.

Men det har vist sig, at det i Danmark er så som så med sikkerheden i en række busser, som blandt andet bliver brugt af institutioner. Busserne, der er ældre ombyggede busser, har sikkerhedsseler ved sæderne, men det har vist sig, at specielt monteringen ikke lever op til kravene om sikker fastgørelse i bussernes faste dele.

Det har fået virksomheden Dahl Engineering i Thisted, som har specialiseret sig i at crash-teste udstyr til biler og busser, og så har udviklet et gennemtestet og godkendt sæde til børn og voksne passagerer i eksempelvis busser, i at gennemføre en test med sæder, der svarer til de sæder, der er set i institutionsbusserne.

Testen er optaget på video, som Dahl Engineering har lagt ud på youtube.com.

Videoen, der kan ses [her](#) levner ikke meget håb om, at noget barn eller voksen kan overleve en ulykke i en bus med sådanne sæder.

Transportministeren skal svare på spørgsmål om sikkerhed i børnebusser

Onsdag 9. november 2011 kl: 13:43

Af: Jesper Christensen

Den problemstilling med hensyn til sikkerhed eller mangel på samme i en række busser, der bliver brugt af børneinstitutioner, som Venstres medlem af Folketinget, Torsten Schack Pedersen, peger på i en række spørgsmål til transportminister Henrik Dam Kristensen (S) er kendt for de involverede myndigheder. Den tidligere transportminister Hans Christian Schmidt (V) var vidende om problemstillingen, ligesom problemet har været omkring Trafikstyrelsen.

Nogle danske børneinstitutioner har anskaffet sig deres egne busser - i mange tilfælde er der tale om busser, der tidligere har været brugt som rutebiler, og som efterfølgende er blevet bygget om til brug for institutionerne.

Fortsættes næste side.

Trafiksikkerhed

Hvis sikkerhedsselerne bliver monteret forkert eller i en konstruktion, der ikke kan modstå belastning fra et sæde med et barn i sikkerhedssæde, kan barn og sæde ved en kraftig opbremsning eller kollision blive revet løs og ryge rundt i bussen til fare for alle i bussen.

Torsten Schack Pedersen mener, at Trafikstyrelsen, der er den ansvarlige myndighed, når det gælder syn og godkendelse af eksempelvis sikkerhedsudstyr til biler og busser, har været for dårlig til at informere synsvirksomhederne om reglerne - og om, at de skal kontrollere, at sikkerhedsudstyret er godkendt og monteret korrekt efter reglerne.

- Det er skandaløst, at jeg i flere år har påtalt problemet overfor transportministeren og Trafikstyrelsen, og det er bare blevet slået hen med, at alting var i orden, siger han.

Børnehaver har investeret i busserne i god tro

Torsten Schack Pedersen peger over for transportnyhederne.dk på, at han er overbevist om, at ingen af de institutioner, der har investeret i busserne har haft til hensigt at omgåes regler og eksempelvis køre busserne til syn uden sikkerhedsselerne monteret for derefter at montere det igen, når busserne var blevet godkendt.

- De har handlet i god tro, siger han og fortsætter:

- De har ikke vidst, at den var gal. De har i god tro fået monteret sikkerhedsseler og andet fastspændingsudstyr i de busser, de bruger til at køre børnene i skoven eller tage på udflugter med. Og busserne er blevet godkendt i synshallen.

Ham mener, at det er og har været galt med den vejledning og information, som Trafikstyrelsen har sendt ud til synshallerne.

- Sagen i Odense Kommune må jo få Trafikstyrelsen til at få verdens største røde ører og gå bodsgang og sige "okay, vi har fejlet, vi har ikke været skarpe nok, og nu sætter vi massivt ind for at sætte en informationskampagne i gang, siger han ifølge dr.dk.

Kontorchef Leif Lorenzen i Trafikstyrelsen erkender over for dr.dk, at noget er gået galt. Men han er af den opfattelse, at Trafikstyrelsen ikke har gjort noget forkert.

Han forklarer, at Trafikstyrelsen vil tage en "kammeratlig snak" med de pågældende synsvirksomheder, og at Trafikstyrelsen er ved at undersøge stikprøver af tilfældigt udvalgte børnehavnebusser.

Hos Odense Kommune frygter man, at en ombygning af busserne, så de lever op til forskrifterne om sikkerhedsseler i busser, kan løbe om i 300.000 kroner pr. bus.

Fortsættes næste side.

Trafiksikkerhed

V-politiker vil lægge sig i selen med flere spørgsmål

Torsten Schack Pedersen, der er medlem Folketinget valgt af Venstre, vil på baggrund af sagen om 17 børnehavnebusser med usikre sikkerhedsseler stille nye spørgsmål til transportminister Pia Olsen Dyhr

Torsten Schack Pedersen siger til transportnyhederne.dk, at han hidtil ikke har været imponeret af Trafikstyrelsens informationer om reglerne for sikkerhedsseler i eksempelvis busser, der indrettes til at køre med børnehavnebørn for institutioner.

Mandag kom det frem, at et værksted, der skulle gennemgå en række busser for Odense Kommune, havde konstateret, at bussernes sikkerhedsseler ikke levede op til kravene om enten godkendelse eller fastgørelse - eller begge dele.

Venstrepolitikerens har gennem en række år spurgt skiftende transportministre om, hvordan de ville sikre, at sikkerhedsseler i eksempelvis busser, der indrettes til at køre med børnehavnebørn for institutioner, bliver monteret efter forskrifterne.

Torsten Schack Pedersen har fået flere svar. For nogle år siden forlangte Trafikstyrelsen, at nogle fabrikater af sikkerhedsseler blev trukket ud af markedet, da de ikke var godkendt til det, de blev brugt til.

Men på trods af Trafikstyrelsens tiltag den gang og informationer til synshaller, har der gennem de seneste år været en række tilfælde, hvor børnehaver har investeret i busser, hvor sikkerhedsselerne ikke har været monteret korrekt eller har været godkendte.

Efter den seneste sag fra Odense vil Torsten Schack Pedersen på ny stille spørgsmål til transportministeren.

Han håber på, at den nuværende transportminister Pia Olsen Dyhr efter Odense-sagen vil være mere lydhør, tage fat og får løst problemet.



Læs mere næste side.

Trafiksikkerhed

- Jeg har mildt sagt ikke været imponeret, siger Torsten Schack Pedersen til transportnyhederne.dk.

Om Trafikstyrelsen mener, at de har foretaget sig det nødvendige for at informere synshallerne om kravene til eftermontering af sikkerhedsseler i busser kan han ikke umiddelbart forholde sig til.

Men han kan forholde sig til de 17 busser fra virkelighedens verdens Odense.

- Jeg frygter jo, at der er flere andre lignende busser rundt i landet, siger han.

Venstre-politikeren vil have Trafikstyrelsen til at sørge for at landets synshaller bliver informeret om kravene. Og at Kommunernes Landsforening også bliver orienteret, så de kan kontakte kommunerne og dermed nu ud til de institutioner, der bruger eller har behov for at bruge busser i hverdagen.

- Når institutionerne gør det her, gør de det af et godt hjerte med fælles tryghed som mål, siger han.

Sæder med sikkerhedsseler kan vælte som dominobrikker

Thisted-virksomheden Dahl

Engineering, der har Danmarks eneste crash test center for udstyr til biler, gennemførte for et par år siden en test af bussæder, der havde fået monteret sikkerhedsseler. Teten viste, hvordan sæderne kunne vælte som dominobrikker, ved en kollision eller katastrofeopbremsning

Sæderne i testen var originale bussæder, som oprindeligt var leveret uden sikkerhedsseler. Sikkerhedsselerne var blevet eftermonteret direkte på sæderne.



Læs mere næste side.

Trafiksikkerhed

For ganske almindelige lægfolk så det ganske tilforladeligt ud. Bussæder med sikkerhedsseler.

Om sæderne kunne holde til belastningen fra en person i sikkerhedsselen - eller om sæderne var spændt godt nok fast i bussens bund, var svært at se.

Men testen viste, at hverken sæder eller fastgørelse var sikkert spændt fast. Sæderne væltede som dominobrikker,



Interesserede kan se en video af crash testen hos Dahl Engineering [her](#):

Børnehavnebusser står til ombygning

- De skulle have været bygget om med helt ny bund fra starten. det siger Claus Dahl Pedersen fra dahl Engineering i Thisted. Claus Dahl Pedersen har gennemført en række crash test af sikkerhedsudstyr til biler

Han har også testet sæder og sikkerhedssellers forankring i bilernes bund og chassis. Testene viser klart, at det er ganske voldsomme belastninger konstruktionerne skal kunne holde til, hvis sæder og seler skal blive siddende og klare de gældende regler på området.

Fortsættes næste side.

Trafiksikkerhed

- Det er ganske fornuftigt, at der stilles regler om sikkerhedseler - og at man skal spænde sikkerhedsselen, når den er i den bil, man skal ud at køre i, siger han og fortsætter:

- Vi skal som forbrugere kunne stole på, at selen kan yde os sikkerhed, når vi spænder den.

Derfor mener han, at det er helt ved siden af, når det kan lade sig gøre at levere busser til børnehaver med seler, der enten ikke er godkendte eller fejlmonteret på sædet frem for i bunden af bussen, som måske heller ikke er konstrueret til at kunne klare belastningen fra et sæde med et fastspændt barn, ung eller voksen.

I den aktuelle sag fra Odense er der nævnt beløb på 300.000 kroner pr bus, hvis den skal kunne leve op til kravene med hensyn til sikkerhedseler.

Det får Claus Dahl Pedersen til at pege på, at busserne have været bygget om og forsynet med ny bund med sikre sædeforankringer, så bussen efterfølgende kunne leve op til forskrifterne.

En efterfølgende ombygning af busserne, som måske i dag er forsynet med køkken og toilet, bliver efter hans opfattelse uforholdsmæssigt dyr.

- Men det kan selvfølgelig lade sig gøre. Når man kan sende folk til månen, kan man også bygge en bus om, siger han.

*Claus Dahl Pedersen
fra Dahl Engineering i
Thisted gennemførte i
2011 en test af
bussæder med
eftermonterede
sikkerhedseler.*



Læs mere næste side.

Trafiksikkerhed

Børnehavebusser kan gøres lovlige - uden sikkerhedsseler

De 17 børnehavebusser fra Odense Kommune, hvor der er monteret sikkerhedsseler, der ikke lever op til gældende regler om sikkerhedsseler, sæder og montering, kan sandsynligvis blive lovlige ved hjælp af lidt værktøj. Uden sikkerhedsseler kan de køre gennem syn uden påtale med hensyn til sikkerhedsseler

Men uden sikkerhedsseler er det tvivlsomt, om busserne lever op til børnehavnernes forventninger om sikker transport af børnene, når de skal ud at køre med busserne.

Reglerne om brug af sikkerhedsseler siger kort fortalt, at er der sikkerhedsseler i en bil eller bus, så skal man spænde selen under kørsel - med forventning om, at selen kan holde én fast og sikre mod, at man bliver kastet rundt i eller ud af bilen eller bussen, hvis uheldet er ude.

Derfor er der EU-regler på området, som beskriver, hvilke krav seler, sæder og fastgørelse skal leve op til.

I eksempelvis bybusser og rutebusser er der ikke krav om sikkerhedsseler. Dels kører eksempelvis busser med relativ lav hastighed over kortere strækninger, har plads til stående passagerer og har mange stop, hvor passagerer skal kunne komme af og på uden vanskeligheder.

Mange børnehavebusser er indrettet i tidligere bybusser eller rutebusser, som ikke grundlæggende er konstrueret til at være indrettet med sikkerhedsseler eller sæder med indbyggede sikkerhedsseler.



Busstop

Rødbillet.dk om nye regler for fjernbuskørsel:

De skal forhindre konkurrence

Rødbillet.dk er et relativt nyt fjernbusselskab, som har succes med bustransport mellem en række jyske byer og København - til markedets laveste priser. Men nu er der sat en bremse på væksten på grund af Trafikstyrelsens nye regler for at få del i sociale rabatter. De nye regler betyder, at der skal køres hver dag på en rute, for at fjernbusvognmanden kan opnå statstilskud til lavere priser for eksempelvis pensionister, studerende og børn.

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

Derudover skal der ifølge Trafikstyrelsens nye regler benyttes busser med mindst 40 passagerpladser for at få del i tilskuddet.

Rødbillet.dk stillede i første omgang deres planer i bero om at udvide deres rutenet fra 1. februar 2014. Udvidelsen skulle betjene byer som Viborg, Skive og Silkeborg med direkte busforbindelser til København.

Men direktør Thomas Hintze, Rødbillet.dk, fortæller nu til Magasinet Bus, at planerne alligevel realiseres om kort tid.

- Vi har valgt i første omgang at se stort på tilskuddet til de sociale rabatter. I stedet for sætter vi vore priser en smule op, og så starter vi med de lovbehandlede 4 afgang om ugen på de nye ruter fra Viborg, Skive og Silkeborg. Og som noget helt nyt indfører vi gratis kørsel om onsdagen på nogle af vore ruter.

Rødbillet: Nye regler er konkurrencebegrænsende

Men Thomas Hintze forstår ikke begrundelsen for de nye skærpede regler.



Bus mellem Aarhus, Odense, Holstebro, Herning, Vejle, Sønderborg, Aabenraa, Kolding og København

Hos Rødbillet.dk er vi godt i gang med at binde Danmark tættere sammen. Med udgangspunkt i vores filosofi om "kvalitetssplidtid" og at "hygge koster gratis" har vi udviklet vores rutenet til at dække mere end 75% af Danmarks befolkning. Med tiden håber vi at kunne dække hele Danmark.

Vi har indgået et strategisk samarbejde Alba Turistfart og Hjaltese minibus som køre nogle af ruterne for os.

Vores ambition er at tilbyde prisrigtig transport til meget af landet. Vi arbejder samtidig på at udvikle nye produkter, der gør det nemmere og billigere for dig at komme fra A til B. Vi glæder os til at se dig ombord i vores busser.

Busstop

- Det virker som om Danske Busvognmænd og Trafikstyrelsen går mere op i at beskytte den nuværende operatør, end at skaffe danskere billigere bustransport. Vores strategi går ud på at starte ruter på minimumskravene med fire afgang og ugen og at indsætte små busser på de tynde afgang, og så lidt efter lidt arbejde ruterne op til betjening alle ugens syv dage. Jeg kan ikke se de nye regler som andet end et forsøg på at gøre livet sværere for sådan nogle som os og for eventuelle andre mindre vognmænd, som har lyst til at prøve kræfter med fjernbuskørsel, siger Thomas Hintze, der med Rødbillet er i direkte konkurrence med busselskabet Abildskou, der er kendt for sin rute 888 til og fra København.

Thomas Hintze giver Rødbillet.dk's rute Holstebro-Herning-Vejle-Odense-København som eksempel. Her er man oppe på at køre seks dage om ugen - men det er stadig ikke nok til at få del i tilskuddet.

- Det er helt uforståeligt for mig, at en brancheforening som Danske Busvognmænd kan stå inde for denne type regler. Jeg kan ikke se andet, end at de åbenbart går ind for forskelsbehandling. Hvorfor er det ikke nok at opfylde tilladelseskravene for at få del i tilskuddet til de sociale rabatter?

Thomas Hintze under sig også over Trafikstyrelsens arbejdsmetoder.

- Vi har for eksempel indført variable priser, som de har været kendt i flybranchen i mange år. Men det var åbenbart helt ukendt for Trafikstyrelsens embedsmænd, da vi gjorde det til en del af vores pristabel. Vi oplever dem som en flok forstokkede gamle mænd, som lever langt væk fra vognmændenes og kundernes verden, siger Thomas Hintze.

Meget store prisforskelle

Rødbillet's billetpriser er markant lavere end både DSB's og Abildskous priser, der hvor man kan lave en direkte sammenligning. Magasinet Bus har spurgt Thomas Hintze, hvad de lave priser betyder.

- De lave priser betyder alt for os. Det er lige præcis det, vores kunder lægger vægt på. Vi mener jo, at det er de andres priser, der er vanvittig høje, og at vores priser er de rigtige, det er markedets priser, siger Thomas Hintze.

Magasinet Bus:

Det er ellers et dogme i kollektive trafik, at prisen er mindre betydningsfuld, og at det er kvaliteten der betyder mest - altså rejsetid, pålidelighed, frekvens og komfort. Hvad er din holdning til det?

- Jeg kan kun sige, at det overhovedet ikke stemmer med vores erfaring. Vores kunder er ligeglade med, om vi kører med store flotte turistbusser bare prisen er lav - også selv om vi har lidt længere rejsetid end konkurrenterne. Alle fjernbusruter har altid haft billetpriser, som var lavere end DSB.

På næste side er der en oversigt over billetpriser med to busselskaber og DSB på udvalgte strækninger mellem Øst- og Vestdanmark.

Busstop

Priskonkurrencen på rejser med tog og bus mellem landsdelene

Enkeltbillet, voksen	DSB	Abildskou	Abildskou	Abildskou	Rødbillet.dk
	Standard	Normalpris	Rød billet	Blå billet	
Århus – København	382	300	240	150	125
Odense-København	276	200	150	150	99 – 135*

* Rødbillet.dk anvender variable priser på nogle destinationer.

Kilder: dsb.dk, abildskou.dk, rødbillet.dk

Fjernbuskørsel blev liberaliseret i 2002

Private fjernbusruter var i mange årtier noget helt specielt. Der var en stram regulering, som i praksis betød, at DSB kunne nedlægge veto overfor oprettelsen af nye fjernbusruter. Men i 2002 blev lovgivningen liberaliseret.

Efter 2002 skal en vognmand blot indsende sin køreplan og pristabel, så udstedes tilladelsen uden forbehold. En fjernbusrute skal køre i mindst to regioner og kan ikke optage lokale og regionale passagerer. Minimumskravet er fire dobbeltture om ugen.

I de første mange år var det småt med nye fjernbusruter, som overlevede mere end et halvt år. Samtidig blev de gamle fjernbusruter samlet under én operatør Abildskou A/S, som markedsførte hele sit rutenet under mærket "rute 888".

Men de seneste fem år er der sket en stor forandring. Kundernes strømmer til fjernbusserne, som traditionelt har været lidt billigere end DSB. Det betyder også, at der er blevet plads til for eksempel Rødbillet.dk, og tilsyneladende er der vækst i markedet for rejser mellem landsdelene. Alle aktører melder om vækst i passagertallene.

Baggrunden for de skærpede regler

I den politiske aftale fra sommeren 2012 om "bedre og billigere kollektiv trafik" afsatte forligspartierne S, R, SF og DF en pulje på 5 millioner kroner om året til at gøre de sociale rabatter på fjernbusruter til en permanent ordning. Fra 2009 til 2012 eksisterede der en midlertidig ordning.

Busstop

Der er bred politisk opbakning til de skærpede krav for at få del i tilskuddet til de sociale rabatter. Partiet Venstre står uden for forliget om "Bedre og billigere kollektive trafik", men støtter alligevel principperne bag de skærpede regler.

- Når der er mindst én dobbeltafgang dagligt, kan folk regne med, at de kan komme af sted hver dag. Det er et udtryk for reel kørsel, og det synes jeg er et rimeligt krav, når man vil have udbetalt statstilskud, siger Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen til DR P4 Midt Vest.

Trafikstyrelsen har forhandlet de nye krav med brancheforeningen Danske Busvognmænd, og kommunikationsmedarbejder Mads Gundelund Gerlach fortæller, at Trafikstyrelsen havde lagt op til et minimum på to daglige dobbeltture, men at det blev til én daglig dobbelttur i den endelige aftale.

Mads Gundelund Gerlach understreger, at den nye aftale ikke har til formål at lægge hindringer i vejen for fjernbusoperatørerne. Liberaliseringen af fjernbuskørslen står ved magt, så der er ikke tale om skærpede regler for at kunne åben en rute. Der er alene tale om betingelser for at få andel i puljen for sociale rabatter - altså tilskud til lavere billetpriser for børn, studerende og pensionister.

Magasinet Bus har forespurgt Trafikstyrelsen om begrundelsen for at indføre skærpede krav ud over tilladelseskravene. Desværre er svaret ikke nået frem ved redaktionens slutning. Magasinet Bus følger op på sagen i et kommende nummer.



Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen



Bestil dit eget årsabonnement på transportnyhederne.dk
Benyt tilbuddet og få 50 procent i rabat - klik her!

Medie-information

Med Magasinet-Bus følger transportnyhederne.dk op på de daglige nyheder om persontransport med store og små busser. Magasinet følger efter det magasin, som vi tidligere udgav i samarbejde med Lundblad Kommunikation.

Vores målgruppe er busvogmænd, buschauffører, busleverandører, trafikselskaber, købere af bustransport og andre med interesse for området og kollektiv trafik.

Magasinet-Bus udkommer 11 gange årligt og sendes elektronisk til over 5.500 e-mailadresser.

Magasinet-Bus kan hentes på web-siden af samme navn - klik her - eller på transportnyhederne.dk under menu-punktet Magasinet-Bus.

Redaktionen



Jesper Christensen
Ansv. chefredaktør



Mikael Hansen
Journalist

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

Ansvarshavende chefredaktør:
Jesper Christensen
I redaktionen deltager også:
Journalist Mikael Hansen,
Imagita Kommunikation