

Ugens transport

Torsdag 25. april til onsdag 1. maj 2013 - Nummer 14 - 2. årgang

ADR-kurser er attraktive

Den private kursusudbyder TUC A/S vil have lov til at udbyde repetitionskurser i ADR

Læs mere på siderne 13, 14, 15 og 16

Slamsugeren kom kørende

Læs mere på side 10



Per Fischer har været i München og set de nye Euro 6-lastbiler fra MAN

Læs mere side 7

BUS-Nyhederne nummer 1 er 2. sektion

Det er næsten som med advarselstrekanten

Nogle kan måske huske, at man som fører af en bil, ikke behøvede at have en advarselstrekant med i bagagerummet, når man var ude at køre. Det var nok, at den var til rådighed, hvis man var havareret og havde brug for den.

Hvordan man så fik fat iden - hvis den ikke var med under kørslen - måtte man så tænke sig til. Derfor var det en rigtig god idé at have en advarselstrekant med i bilen, når man var ude at køre. Men man kunne ikke få en bøde for ikke at have den med, hvis man altså ikke var havareret.

Gad vide, hvorfor det er historien med advarselstrekanten, der dukker op i forbindelse med Trafikstyrelsens høringsnotat i forbindelse med den seneste ændring af Godskørselsloven, hvor Trafikstyrelsen har indført en ny paragraf 16 a i lovens kapitel 4.

Her står der, at dokumentation for den indgående internationale transport og efterfølgende cabotagekørsel skal være til rådighed tidspunktet for en eventuel kontrol og vises, hvis kontrolmyndighederne forlanger det.

Der er ingen krav om, at man som udenlandsk chauffør, der kører cabotagekørsel i Danmark skal have dokumentationen liggende i bilen - den skal blot være tilgængelig på kontroltidspunktet og vises på forlangende.

Dermed er det op til chauffør, vognmand og transportkøber at leve op til det krav. Det kunne ske ved, at chaufføren har dokumentationen med sig under kørsel. Det må være en enkel sag, når der er tale om cabotagekørsel, der foregår inden for rammerne af reglerne for cabotagekørsel.

Det må også kunne lade sig gøre at sørge for dokumentationen til de udenlandske chauffører, som skal udføre cabotagekørsel i Danmark og som lægger som de sidste. Kan det ikke ske, fordi kontoret er lukket og folkene er gået hjem for at undgå overtidsbetaling, er prisen for at have den udenlandske chauffør holdende til næste dag til at overkomme. Kommer det så til at koste, fordi godset bliver forsinket, kan kontorpersonalet blive nødt til at vente til dokumentation foreligger - enten i papirform eller elektronisk.

God læselyst.

Jesper Christensen, chefredaktør



Luftfragtkunder får endnu et selskab at vælge mellem

Norwegian har etableret sit eget luftfragtselskab - Norwegian Cargo A/S. Selskabet skal koordinere og udnytte kapaciteten i hele lavprisflyselskabets rutenet ved at knytte sig til flere samarbejdspartnere



Norwegian Cargo A/S er et Norwegian-selskab, som skal administrere de forskellige internationale markeder via et bredt netværk af General Sales Agents-aftaler (GSA). Markedet internt i Norden vil blive håndteret direkte af selskabet, hvilket åbner muligheden for flere direkte aftaler.

- Med vækst og start af flyvninger til USA og Thailand, er tidspunktet rigtigt for at etablere en egen enhed til at ivaretage og videreudvikle fragtproduktet samt sikre optimal udnyttelse af den tilgængelige lastrumskapacitet, siger Bjørn Erik Barman-Jenssen, Director of Ground Operations & In-flight Services i Norwegian.

I dag transporterer Norwegian stort set kun last inden for Skandinavien, men med etableringen af Norwegian Cargo A/S vil stort set helt rutenettet med over 120 destinationer blive tilgængelig for kunder, som har behov for transport af varer.

STREAMLINE

Reducér dit brændstofforbrug med op til 8 %

Få mere uptime med trådløs diagnose

Udnyt de ekstra kræfter i de nye 2. generations Euro 6-motorer

 **SCANIA**

Transportrammer

Trafikstyrelsen præciserer kravet om dokumentation

- Vi ser det som en korrekt og velkommen konstatering af, at myndighederne ikke ændrer signaler med hensyn til kontrollen af cabotage her i landet. Sådan kommenterer administrerende direktør Martin Aabak et høringsnotat fra Trafikstyrelsen om en bekendtgørelse, der skriver en dansk præcisering af den EU-forordning, som omtaler cabotagekørsel, ind i Godskørselsloven

Når det i høringsnotatet fra Trafikstyrelsen hedder, at der ikke er tale om at indarbejde en tekst fra en EU-forordning i en dansk bekendtgørelse, men derimod om at præcisere en bestemmelse i en EU-forordning, der ikke er præcis, er det efter Danske Speditørers opfattelse en måde at formulere sig ud af en uheldige position.

- Ved nærmere eftertanke er man naturligvis godt klar over, at "præciseringer" og andre fortolkninger er domstolenes privilegium, når det gælder EU-forordninger, sådan som det for nylig er sket ved retten i Kolding, hvor der er taget stilling til netop dette spørgsmål, siger Martin Aabak.

Med Trafikstyrelsens høringsnotat er diskussionen ifølge Danske Speditørers opfattelse om, hvorvidt politiet kan kræve fysiske dokumenter på stedet for en forudgående international transport og for de tilladte cabotagetur, afsluttet.

- Det kan politiet ikke. Hvis dokumentation kan godtgøres at have foreligget - altså eksisteret - på det tidspunkt, hvor der er anmodet om den, vil der ikke være tale om overtrædelse af forordning 1072/2009. Dommen viser, at senere fremvisning er lige så god som fremvisning på stedet. Det kan ikke kræves, at dokumentationen skal medbringes, og elektronisk dokumentation er lige så gyldig som papirer - som det også fremgår af cabotagevejledningen fra maj 2010, siger Martin Aabak.

Danske Speditører fremhæver, at Trafikstyrelsen i sit høringsnotat skriver, at "Præciseringen alene vedrører tidspunktet for, hvornår den i forordningen foreskrevne dokumentationen skal foreligge".

Præciseringen siger ifølge Danske Speditørers opfattelse ikke noget om, hvornår den skal fremvises.

- Det positive er, at Trafikstyrelsen med sit høringsnotat bringer klarhed og fastslår status quo. Hverken speditør, vognmand eller fører vil være interesseret i at løbe risikoen for, at transporten bliver ramt af sanktioner grundet en dansk særregel ved en vejsidekontrol, heller ikke selv om de med held kunne forfølge sagen ved domstolene, siger Martin Aabak, der peger på, at Danmark i så fald vil få et ry for at være et land, som gør, hvad det kan for at holde biler og førere fra andre fællesskabslande ude.

- I de situationer, hvor det er svært og dyrt at få kapacitet - hvilket jævnligt gør sig gældende i flere områder - ville ture til Danmark blive prioriteret lavt med dyrere varer for forbrugerne og dårligere konkurrenceevne for eksportvirksomhederne til følge, fremfører Martin Aabak.

Transportrammer

Internationale transporter skal kunne dokumenteres ved cabotagekørsel

Lørdag trådte en ny bekendtgørelse, der vedrører Godskørselsloven, i kraft. Det drejer sig om en bekendtgørelse, der fastsætter kravene om dokumentation ved cabotagekørsel

Det betyder, at en chauffør eller vognmand, der udfører cabotagekørsel i Danmark ifølge Godskørselsloven nye paragraf 16 a i kapitel 4 nu og fremover arbejder under

nye betingelser om dokumentation for den indgående internationale transport og for hver efterfølgende cabotagekørsel.

Hvis politiet standser en lastbil, der udfører cabotagekørsel i Danmark, skal der foreligge dokumentation for den indgående internationale transport og for hver efterfølgende cabotagekørsel - en dokumentation, som chaufføren skal kunne forevise for kontrolmyndighederne på forlangende.

DTL fra EU-høring: Cabotage undergraver europæisk vejtransporthverv

På en høring i EU-Parlamentets transportudvalg tirsdag om cabotage og sociale vilkår i vejtransporterhvervet blev det fremhævet, at der de seneste år har fundet en forværring sted for chauffører og vognmænd - en væsentlig årsag er stigende brug af cabotagekørsel, hvor udenlandske vognmænd kører indenrigstransporter i et andet land, end deres hjemlande

På høringen blev der peget på, at manglende fælles fortolkning af reglerne og uklarhed om anvendelse af regler om udstationering af arbejdere, medansvar og

Dokumentation: Sådan er ordlyden af paragraf 16 om cabotagekørsel

Lørdag trådte en ny bekendtgørelse, der vedrører Godskørselsloven, i kraft. Det drejer sig om en bekendtgørelse, der fastsætter kravene om dokumentation ved cabotagekørsel

Ifølge bekendtgørelsen er der i Godskørselslovens kapitel 4 indsat følgende efter paragraf 16:

§ 16 a. Ved udførelse af cabotagekørsel, jf. artikel 8 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel, skal klart bevis for den indgående internationale transport og for hver efterfølgende cabotagekørsel som foreskrevet i forordningens artikel 8, stk. 3, foreligge ved standsningen af køretøjet og forevises for kontrolmyndighederne på forlangende.

Transportrammer

forsikring, er en medvirkende årsag til den aktuelle situation på landevejene.

- EU-Parlamentet har fået udført to undersøgelser om cabotage og sociale vilkår og konklusionerne er de samme og ret alarmerende, påpeger Søren H. Larsen, der er direktør i den dansk-svensk-norske interesseorganisation, NLA, i Bruxelles.

Søren H. Larsen fremhæver følgende konstateringer fra undersøgelserne:

"Løn og arbejdsvilkår er blevet forringet for chauffører grundet øget brug af midlertidig arbejdskraft, anvendelse af social dumping og større pres på chauffører for at opfylde tidsfrister. Samtidig er kontrollen utilfredsstillende, og der mangler samarbejde mellem myndighederne i medlemslandene og myndighederne internt i medlemslandene. Det skaber konkurrenceforvridning på markedet".

Et billede af et presset erhverv

Ifølge Søren H. Larsen tegnede høringen et billede af et erhverv, der er presset så voldsomt, at det er mere og mere vanskeligt at drive en ordentlig og hæderlig vognmandsforretning med attraktive og interessante job. Søren H. Larsen refererer formanden for EU-Parlamentets transportudvalg, Brian Simpson (Storbritannien), at tilstandene minder om "forholdene i det mørkeste Afrika".

På høringen var kontrolmyndighederne i EU-landene også repræsenteret. Formanden for foreningen af kontrolmyndigheder - Euro Controle Route - tegnede et billede af chauffører og køretøjer, der er længere og længere tid væk hjemmefra.

Situationen forværrer arbejdsvilkårene for chaufførerne og gør kontrolopgaven mere og mere umulig og det forværrer færdselssikkerheden. En yderligere liberalisering vil kun gøre situationen endnu værre, var pointen fra Euro Controle Route.

Resultater skyldes bort

- Det var tydeligt, at medlemmerne af udvalget forstod budskabet. Fra alle de store politiske grupper - fra venstre til højre - blev der udtrykt bekymring for situationen og udviklingen. Politikerne var ikke tilfredse med resultatet af den lovgivning, der var blevet vedtaget for et par år siden, siger Søren H. Larsen, der fortsætter:

- Alle de resultater, der er blevet opnået de seneste år for harmonisering og professionalisering af vejtransportsektoren hen mod en attraktiv og bæredygtig sektor, der tiltrækker kvalificeret arbejdskraft, risikerer at blive skyllet bort i løbet af ganske kort tid. Ikke af de vognmænd, der driver en hæderlig, ordentlig forretning, men af de vognmænd der udnytter smuthuller, uklarheder - og chaufførerne.



Transportrammer

Den finske regering har strammet transportlovgivningen op

Torsdag 25. april træder en række stramninger af den finske transportlovgivning ifølge den finske vognmandsorganisation, SKAL, i kraft. Stramningerne skal lukke lukke smuthuller og give nye værktøjer til bekæmpelse af gråzonerne i finsk vejtransport

Ifølge den danske vognmandsorganisation, DTL, der henviser til SKAL, betyder det finske tiltag: øget kundeansvar for, at transporterne foregår lovligt tilladelseskrav til transport med traktorer krav om registrering af udenlandske transporter i Finland inden syv dage

DTLs administrerende direktør Erik Østergaard, der er formand for den nordiske interesseorganisation, NLA i Bruxelles, finder det positivt, at en nordisk regering går foran.

Samtidig efterlyser Erik Østergaard en melding fra den danske transportminister Henrik Dam Kristensen (S), som efter Erik Østergaards og DTL's opfattelse arbejder på sin holdning til spørgsmålet om udenlandsk konkurrence og cabotagekørsel.

- Der er angiveligt tale om en samlet pakke, der ikke blot tager isoleret fat på cabotageproblemerne, men også luger ud i mulighederne for som transportkøber at fremkalde et transportmarked udelukkende på købers betingelser. Skal der komme fair konkurrencevilkår på transportmarkedet,

så kræver det faktisk også købernes aktive og positive medvirken, siger Erik Østergaard.

Transportkøbere skal se sig for

I en pressemeddelelse fra finske SKAL fremhæves det, at ulovlige, billige transportopgaver med udenlandske operatører er blevet et stort problem efter udvidelsen af EU.



SKAL fastslår også, at tilsyn med disse regler har haft svære betingelser, og de finske transportfirmaer og iværksættere har tabt markedsandele til konkurrenter, der har valgt ikke at overholde cabotagereglerne.

Transportkøberne vil med de nye regler være forpligtet til at kontrollere, at de transportvirksomheder, de indgår aftaler med, har en vognmandstilladelse og har opfyldt deres arbejdsgiver- og skattemæssige

forpligtelser.

Hvis kunden får mistanke om, at den finske transportør ikke følger reglerne - eksempelvis ved at fragtpriisen er urealistisk lav - er kunden forpligtet til ikke at indgå en transportaftale, forlyder det fra SKAL. På cabotagesiden vil der blive stillet krav om, at chauffører skal medbringe et CMR-fragtbrev på det transporterede gods i deres lastbil.

Administrerende direktør for SKAL Iiro Lehtonen konstaterer, at indkøb af transport ikke længere vil være et moralsk, men et juridisk spørgsmål. SKAL-direktøren mener, at et nyt samarbejde mellem politi, toldmyndigheder og transportkøbere er nødvendigt for at udnytte de nye muligheder, lovgivningen nu giver for at stække den grå økonomi.

Materiel



Per Fischer tester

de nye MAN Euro 6: Lidt men godt

Prøvekørsler af MANs nye euro 6 lastbiler i området omkring München afslørede, at mindre men gode positive forandringer i forhold til de nuværende Euro 5 lastbiler fra tyske MAN

Og det er vel heller ikke nødvendigt at puste mere liv i lastbiler, som har klaret sig godt på markedet i flere årtier.

Apropos markedets højt teknologisk udviklede lastbiler er der over en kam efterhånden tale om produkter med god brændstoføkonomi, forfinede køreegenskaber og højt komfortniveau.

Den remse gælder også for den MAN TGX 18.440 4x2 trækker, som efterlod de mest interessante indtryk ved indtil flere prøvekørsler i Sydtykland.

Trækkeren var naturligvis kombineret med en tre-akslet trailer, som var lastet til 38 ton vogntogsvægt. Og for at fuldende indledningen, skal det bemærkes at prøvekørselen foregik på en 90 kilometer lang strækning med en perfekt blanding af flad motorvejskørsel og landevejskørsel i kuperet terræn.

God harmoni

At mit valg faldt på en trækker med 440 hestekræfter skyldes primært, at netop den motorversion har mere end rigeligt potentiale til dansk indenrigskørsel.

I og med 440 hk motoren genererer et maksimalt drejningsmoment på 2.100 Nm mellem 930 og 1.400 omdr/min og drivlinen på sædvanlig vis er kombineret med automatiseret MAN TipMatic gearskifte, kan ingen lastbilkendere være i tvivl om, at køretøjets fremdrift er knyttet sammen med en god harmoni. Dels tilstrækkelig



Materiel



Per Fischer tester



trækraft. Dels med hurtige og præcise gearskift, som kun efterlader ringe krafttab.

Med til god harmoni hører også et støjniveauet i førerhuset, som i denne sammenhæng er noget af det laveste, jeg har oplevet i nogen af dagens topmoderne lastbiler.

Altså er vi ovre i et støjniveau, hvor fører og passager kan tale sammen med lav stemmeføring.

Nyt eksteriør

Samtlige MAN lastbiler i Euro 6 trim har fået opdateret førerhusets eksteriør. Derimod er der for de tungeste bilers vedkommende ikke ændret væsentligt på førerhusenes interiør og indretning.

Modsat er det mellemtunge segment, TGL og

TGM blevet begavet med det meste af det interiør, som før var forbeholdt MAN familiens ”overhoveder”.

Interiøret i TGS og TGX førerhusene er koncentreret omkring det allerede kendte instrumentbord, hvori der er placeret let læselige instrumenter, som end ikke lader sig forstyrre af reflekser fra stærk sol gennem sideruden. Med andre er det nemt at overvåge instrumenterne samt diverse kontrol- og advarselsslamper.

Ordet nemt kendetegner også betjening af indstilling af den luftaffjedrede og multijusterbare førerstol, som sammen med det variabelt indstillelige rat giver gode bidrag til almen høj kørekomfort.

Hvad angår indretning opfylder det store XXL førerhus alle krav som kan og bør stilles til en topmoderne lastbil. Herunder rummelige skabe med låger, som er placeret



Materiel



Per Fischer tester

over frontruden, og fornuftigt store aflæggerpladser overalt, hvor det er muligt.

For helheden skyld skal naturligvis også næves nævnes, at indretningen er suppleret med multifunktionsrat, som er monteret med knapper til betjening af eksempelvis cruisekontrol, mobiltelefon, ACC, motorbremse eller retarder og musikanlæg.

Generelt fine køreegenskaber

Med til enhver prøvekørsel hører også en nærmere vurdering af den pågældende bils køreegenskaber.

Tekniske specifikationer

Model:	MAN TGX 18.440 4x2 BLS.
Motor:	D2676 common rail.
Effekt:	440 hk ved 1.600 - 1.800 omdr/min.
Moment:	2.100 Nm ved 930 - 1.400 omdr/min.
Gearkasse:	MAN TipMatic.
Affjedring:	Mekanisk på foraksel. Luft på drivaksel.

I tilfældet med den aktuelle MAN-trækker er det - med undtagelse af Euro 6 motoren - et allerede kendt og populært produkt, der står for skud.



Derfor kræver en sådan vurdering fra min side ikke mere spaltepads end forholdsvis få rosende ord. Min personlige vurdering er, at der er tale om generelt fine køreegenskaber med nem og neutral styring, god retningsstabilitet, god afstemt chassisaffjedring, kraftige og for alt i verden let doserbare bremsere. Fra førerstolen bemærkes med alt tydelighed et af markedets bedste udsigtsforhold til medtrafikanter.

Materiel

Demo-slamsuger var det hele værd

I november sidste år kunne VM Tarm A/S begynde en rundtur til en stor del af slamsuger-kunderne i Danmark. VM Tarm kom standsmæssigt frem i en tre-akslet demo-slamsuger

Sælger Jacob Hindsig har siden november besøgt en stor del af alle slamsugervirksomhederne i demo-slamsugeren og fik en god modtagelse og mange positive tilkendegivelser.

Besøgene udløste mange forespørgsler og ordrer på flere nybygninger.

- Vi synes helt bestemt, at demo-slamsugeren har været det hele værd. Reklameværdien har været rigtig stor sammenlignet generel markedsføring i for eksempel magasiner. Med demo-slamsugeren rammer vi det helt rigtige segment af kunder, siger folkene hos VM Tarm A/S til Ugens transport.

Succesen har været så stor, at VM Tarm A/S overvejer at bygge en demo-slamsuger nummer 2, så dem, som ikke fik besøg i første omgang, også kan få besøg.



(Foto: VM Tarm A/S)

Trænger din hjemmeside til en kærlig overhaling?

Mangler du tiden til at skrive tekster og sørge for fotos til din hjemmeside? Er indholdet forældet og står nogle af siderne gabende tomme? Så overlad arbejdet til os.

Transportpakke 2

Du får:

- * Professionelle tekster
- * Flotte fotos
- * 12 årlige opdateringer af din hjemmeside
- * Søgeords-optimering
- * Firma-profil på Facebook
- **og meget mere!**

Abonnement på Transportnyhederne

- * Års-abonnement på Transportnyhederne.dk
- * 1 adgang til transportnyhederne.
- * Adgang til transportjob
- * Fri adgang til Ugens Transport
- * Fri adgang til at bruge transportkalenderen.dk
- * Gratis annoncering på transportnyhederne.dk

Se mere **HER**



TRANSPORTNYHEDERNE.DK

Tlf. +45 2720 2531 - +45 2720 2532
jesper@transportnyhederne.dk

lundblad

KOMMUNIKATION

Tlf. +45 2494 3711

peter@lundbladkommunikation.dk

Uddannelse

Private kursusudbydere vil også have lov til at tilbyde ADR-repetitionskurser

Området for arbejdsmarkedsuddannelser - AMU-uddannelser - har gennem de seneste år været gennem en række omlægninger. Udbud af uddannelserne har åbnet for, at private kursusudbydere er kommet på banen med blandt andet grundkurser i ADR, mens repetitionskurserne fortsat ligger hos de offentlige AMU-skoler.

Men de private kursusudbydere - blandt andet AMU-skolerne UC-Fyn i Odense og TUC A/S vil også gerne have adgang til det område og argumenterer for deres synspunkt.

De peger på, at vognmænd spørger, hvorfor de og deres chauffører ikke kan komme på det krævede repetitionskursus i ADR hos de private udbydere efter fem år, og heller ikke tage ADR-specialiseringskurser klasse 1 - klasse 7 og tank.

Når de private skoler kun kan udbyde ADR-grundkursus, afskæres chauffører og vognmænd muligheden for at tage repetitionskurserne det sted, hvor de gennemførte grundkurset. Hvis de alligevel ønsker at benytte en privat kursusudbyder, må de sætte sig på skolebænken og gennemgå et nyt grundkursus på tre dage. Kunne de have taget repetitionskurset hos en privat udbyder, ville det kun have lagt beslag på to dage. Men det er i dag kun de offentlige AMU-skoler, der må udbyde de to-dages repetitionskurser i ADR.

- Altså tvinges kursisterne reelt til at bruge 3 dage

på et 2-dages kursus. Det er u hensigtsmæssigt for alle parter, at regler er skruet således sammen. Og vi ærgrer os over, at vi ikke har mulighed for at hjælpe de kunder, der er fanget i nogle regler, som ingen forstår, siger Peter Laursen, der er administrerende direktør i TUC A/S.

TUC A/S mener, at forholdet forringer konkurrenceevnen hos den enkelte arbejdsgiver, når man får en merudgift til tre kursusdage i stedet for to, fordi de offentlige skoler efter TUC A/S opfattelse ikke leverer fleksibilitet. Ifølge TUC A/S udbyder de offentlige AMU-skoler repetitionskurserne som aften- eller weekend-undervisning.

TUC A/S fremfører også, at det er fordyrende for de offentlige kasser at skulle betale for en kursusdag mere end nødvendigt.

Ifølge TUC A/S er det ikke en helt lille sag, da der er tale om ca. 3.500 kursister hvert år.

The screenshot shows the homepage of TUC DK (The Transport Education). The header includes the logo and navigation links: Forside, Om os, Uddannelser, Værd at vide, Selskaber i TUC DK, Hushjælp, Jobcenter & A-kasser, and Pressemateriale. Below the header, there are four main tiles: 'Uddannelse til Buschauffør', 'Uddannelse til Lastbilschauffør', 'Uddannelse til Taxachauffør', and 'Spørgsmål? Ring 43 425 425'. To the right, there are sections for 'Uddannelser' (listing NYVED - Køreuddannelse, Informationsmateriale, Lastbil, Taxa, Bus, Vognmand, ADR Færdig gods, EU efteruddannelse, and Flytning) and 'Nyheder' (listing TUC tilbyder julegaver...). At the bottom, there are two circular icons: 'Efteruddannelse' (with a hand holding a red ribbon) and 'SMART UDEN FART!' (with a red circle and a white exclamation mark). On the far right, there is a 'Kursuskalender' section with a dropdown menu for 'Vælg kursus...' and a 'Support' section with a link 'Klik og vi ringer dig op...'. The footer contains the text 'Ugens transport - ugenstransport.dk - bliver udgivet af transportnyhederne.dk' and contact information: 'Skolebakken 7, 1. tv - DK-8000 Aarhus N - tlf: +45 27202531 - e-mail: redaktionen@transportnyhederne.dk'.

Uddannelse

TUR arbejder på at revidere rammerne

Da Undervisningsministeriet tilbage i 2003 under den daværende VK-Regering skulle godkender private udbydere af kurser på transportområdet var ønsket at sikre den faglige kompetence. En analyse fra slutningen af sidste år, som Transporterhvervets Uddannelser offentliggjorde først i april viser behov for en revision

Transporterhvervets Uddannelser, TUR, har haft lejlighed til at kommentere artiklen "Private kursusudbydere vil også have lov til at tilbyde ADR-repetitionskurser", hvor eksempelvis TUC A/S fremfører et ønske om at få lov til at tilbyde repetitionskurser i ADR.

TUR peger over for transportnyhederne.dk på, at TUR er meget optaget af den problemstilling, som transportnyhederne.dk rejser med artiklen med udgangspunkt i TUC A/S argumenter.

TUR har derfor fået foretaget en analyse af eventuelle uhensigtsmæssigheder i rammerne for udbud under de eksisterende fælles kompetencebeskrivelse på vejgodsområdet.

Til de manglende muligheder for private udbydere for at udbyde repetitionskurser på ADR-området - transport af farligt gods - forklarer TUR, at det skyldtes at Undervisningsministeriet som udgangspunkt ved godkendelsen af nye private udbydere i 2003, ønskede at etablere en ramme under den eksisterende fælles kompetencebeskrivelse - grundkompetence chauffør - der gav disse udbydere en begrænset portefølje for udbud med baggrund i, at udbyderne var nye, uerfarne og ofte køreskoler med meget smalle faglige kompetencer på det samlede chaufførområde.

TUR peger på, at situationen siden hen har ændret sig. Analysen, der er nævnt ovenfor, anbefaler således, at TUR søger ændringer der kan imødekomme et bredere udbud for alle udbydere, såvel private som offentlige, der befinder sig i en situation som beskrevet artiklen "Private kursusudbydere vil også have lov til at tilbyde ADR-repetitionskurser".

TUR arbejder derfor på en revision af rammerne.

Transportuddannelser har været gennem en analyse

Ny analyse af udvalgte fælles kompetencebeskrivelser inden for vejgodstransport peger på en række uhensigtsmæssige forhold. Transporterhvervets Uddannelser (TUR) har med analysen har fået et grundlag for et videre arbejde med en revision af forholdene på området og fået et overblik over indholdet i de forskellige udvalgte fælles kompetencebeskrivelser (FKB'er) inden for vejtransport, de tilhørende arbejdsmarkedsrelevante kompetencer (TAK'er) og de dertil knyttede AMU-mål. Ud fra analysens konklusioner kan TUR vurdere, om den nuværende struktur er den mest hensigtsmæssige.

Analysen er gennemført af konsulent Lizzie Mærsk Nielsen fra konsulentvirksomheden Mærsk Nielsen HR i et tæt samarbejde med sekretariatschef Hans Kjeldgaard Christiansen fra TUR.

Analysen anbefaler, at TUR overvejer at foretage en revision af de fælles kompetencebeskrivelser (FKB'er) inden for vejgodstransport.

Uddannelse

Privat kursusudbyder: Offentlige AMU-skoler gennemfører ikke kurser i weekenderne

TUC A/S, der er en af flere private kursusudbydere på transportudbydere fremfører, at vognmænd henvender sig til eksempelvis TUC A/S, når de skal have chauffører på kurser for at få repeteret deres ADR-kurser

De private skoler står for 75-80 procent af de tre dage lange ADR-grundkurser. Den høje procent skyldes ifølge TUC A/S, at de private skoler tilbyder kurserne i aftentimerne og i weekenderne, hvor det for både vognmænd og chauffører er mest bekvemt at afvikle de lovpligtige forløb.

Men når det gælder repetitionskurserne, har vognmænd og chauffører ifølge TUC A/S ikke de samme muligheder.

TUC A/S peger på, at de offentlige AMU-skoler ikke gennemfører kurser i weekender eller aftentimer.

Men da TUC A/S ikke må tilbyde repetitionskurser i ADR - og derfor heller ikke kan tilbyde repetitionskurser i ADR i weekender og i aftentimer, er TUC A/S' tilbud til vognmænd og chauffører et tredages grundkursus frem for et todages repetitionskursus.

Hos flere af de offentlige AMU-skoler, der udbyder kurser på transportområdet, genkender de ikke TUC A/S påstand.

- Vi tilbyder både kurser i weekender og i aftentimerne, siger eksempelvis uddannelseschef Poul Viggo Fischer, AMU Vest i Esbjerg.

Offentlige AMU-skoler underviser også i weekenderne

Hos flere af de offentlige AMU-skoler, der udbyder kurser på transportområdet, genkender de ikke TUC A/S påstand om, at de ikke underviser i aftentimerne og i weekenderne

- Vi tilbyder både kurser i weekender og i aftentimerne, siger eksempelvis uddannelseschef Poul Viggo Fischer, AMU Vest i Esbjerg til transportnyhederne.dk.

For Poul Viggo Fischer er det afgørende, at der er en efterspørgsel og at der i den sidste ende er deltagere nok.

Han vedgår, at AMU Vest ikke udbyder kurser i aftentimerne og i weekenderne. Men det betyder ikke, at det ikke kan lade sig gøre.

- Hvis nogen spørger, om vi underviser i aftentimerne og i weekenderne, siger vi ja. Vi er vant til det fra off-shore virksomheder, siger han og tilføjer:

Uddannelse

- Hvis virksomhederne vil betale for det, så kan det lade sig gøre, siger han.

Han forklarer, at hvis en virksomhed ønsker det - og der er tilslutning nok - gennemfører AMU Vest gerne kurser i weekender og i aften timerne.

Mindste-tilmelding, for at et kursus bliver gennemført, er som udgangspunkt 12 deltagere. Med et deltagerantal på 12 holder økonomien.

Arbejder på garantikurser

Hos AMU Vest's kolleger i Nordjylland - AMU Nordjylland er udmeldingen det samme. her er underviserne også parate til at gennemføre kurser i aften timerne og i weekenderne.

Uddannelseschef Michael Egense siger til transportnyhederne.dk, at AMU Nordjylland også gerne afholder kurser ude hos virksomhederne - blot der er deltagere nok - og virksomheden er parat til at betale omkostningerne.

- Vi arbejder i øjeblikket på, at tilbyde repetitionskurser i ADR som garantikurser, siger han.

Det betyder, at de også bliver gennemført, selvom der er færre tilmeldte, end det normale antal på 12 kursusedtagere.



Kursus-portal er blevet udvidet

AMU-mulighederne er nu blevet mere synlige. Medarbejderes og arbejdsgiveres muligheder for at finde og målrette deres valg af AMU-kurser blevet udvidet sammen med kursusportalen amukurs.dk

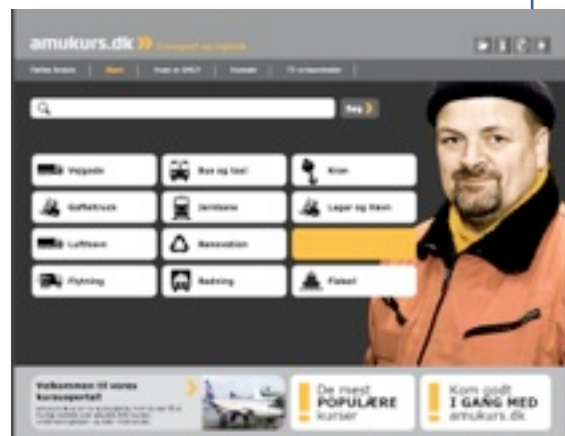
Kursusportalen amukurs.dk viser nu både kurser og kursuspakker, der retter sig mod konkrete jobfunktioner indenfor industrien, transport og kommunikation, handel, administration og ledelse.

Med udvidelsen tilbyder amukurs.dk en endnu bredere vifte af kurser og kursuspakker, der nemt og hurtigt findes frem med få klik på computermusen, mobilen eller tabletten. Det er også blevet endnu nemmere og mere overskueligt at få et overblik over hvilke kurser,

der hænger sammen.

Målet er, at endnu flere brugere finder vej til at lade sig inspirere og gøre brug af de mange muligheder, der er for at

efteruddanne sig indenfor AMU. Web-siden amukurs.dk, som betegnes som brugervenlig og hvor man ikke behøver et kursus for at bruge den, er blevet godt modtaget af både medarbejdere og arbejdsgivere. Portalen blev lanceret i juli 2012, og havde på det første halve år over 90.000 brugere.



Flydende forbindelser

TT-Line er eneste færgeoperatør mellem Helsingborg og Travemünde

Swedish Orient Line har lukket sin færgerute mellem Helsingborg og Travemünde. Det svenske rederi begyndte i september 2010 at sejle mellem de to havne med et ønske om at tilbyde markedet et alternativ til de eksisterende store aktører. Vigende marked og direkte togforbindelser har spillet ind på lukningen

Med tiltaget ville Swedish Orient Line forsøge at stabilisere prisbilledet på søfragt mellem det sydlige Sverige og Tyskland.

I løbet af de godt to et halvt år, som Swedish Orient Line har sejlet på ruten, har markedsvilkårene ændret sig - markedet har mistet volumen, og de direkte tog mellem Sverige og Tyskland har taget markedsandele.

- Vi ser også en tydelig overflytning fra løstrailere til chaufførledsagede enheder, siger Ragnar Johansson, der er administrerende direktør i Swedish Orient Line.

Siden midten af marts har Swedish Orient Line sejlet på ruten med kun en færge for at tage højde for de stadigt faldende godsmængder.

Ragnar Johansson fremhæver, at mange lokale kunder har støttet rederiet.

- Men vi kan konstatere, at godsmængderne ikke rækker til.

Derfor har rederiets ledelse besluttet at indstille færgeruten.

Ragnar Johansson beklager beslutningen og takker alle de kunder, der har støttet rederiet i den tid, det har sejlet på ruten mellem Helsingborg og Travemünde.

Med lukningen af færgeruten er TT-Line eneste færgeoperatør mellem Helsingborg og Travemünde.

Swedish Orient Line sejler fortsat på ruten mellem Rostock i Tyskland og Hanko i Finland. Swedish Orient Line købte denne rute, der besejles med tre skibe - blandt andet af færgen »Urd« - af Scandlines i september 2012.

Mols-Liniens hurtigefærge er langsomt på vej mod Aarhus Havn

KatExpress 2 - Mols-Liniens nye hurtigfærge, som bliver vist frem på mandag på Kaj 77 i Aarhus Havn, sejler et sted i Nordsøen

Det kan man se, hvis man klikker ind på web-siden www.marinetraffic.com.

Torsdag formiddag klokken 11.55 befandt hurtigfærgen sig på en position ud for Thyborøn. Den sidste havn, som

KatExpress 2 besøgte, er ifølge web-siden Panama Anch Atlantic. Kursen er sat nord om Skagen og ned gennem Kattegat til Aarhus Havn.

Hastigheden for hurtigfærgen har været på omkring 15 knob over Atlanterhavet. Gennem Den Engelske Kanal var hastigheden omkring 14 og op gennem Nordsøen var den til at begynde med på omkring 18, mens den torsdag morgen lå på omkring 10 knob - cirka 17 km/time.

Ny møbeltransporter kører ind hos JF Trans

Alsidighed og fleksibilitet er grundlaget for JF Trans. Firmaets nye vogntog, der består af en MAN TGX forvogn med tilhørende kærre, supplerer forretningens aktiviteter

Det er altid godt at have flere ben at støtte på, og JF Trans i Århus er et eksempel på en transportvirksomhed, der spænder vidt - møbeltransport, krankørsel, affaldscontainere, levering af sten og grus og meget mere.

Firmaet har netop indsat et nyt vogntog til lettere godstyper. Det nye vogntog består af en to-akslet MAN TGX 18.400 og en to-akslet kærre - begge opbygget med kasse og bagmonterede lifte.

Vogntoget er beregnet primært til møbeltransport mellem Danmark og Sverige, og det er afstemt til denne form for overvejende volumentransport. MAN-lastbilen er specificeret i samarbejde med Sebastian Jacobsen, MAN i Århus.

Ugens citat:

- - Vi ser det som en korrekt og velkommen konstatering af, at myndighederne ikke ændrer signaler med hensyn til kontrollen af cabotage her i landet.

*Administrerende direktør
Martin Aabak i en
kommentar til et
høringsnotat fra
Trafikstyrelsen om kontrol
af udenlandske lastbiler.*

*Ugens transport er udgivet af
transportnyhederne.dk
Skolebakken 7, 1. tv
DK-8000 Aarhus C
Telefon: +45 2720 2531*

*Ansvarshavende chefredaktør er:
Jesper Christensen*

*Redaktionen kan også kontaktes på
email: ugenstransport@transportnyhederne.dk*

*Velkommen til
Danmarks første
digitale
månedsmagasin
om busbranchen*

Premierenummer!

**Computeren giver
løft til fynske
buschauffører**

Side 13

**Tempo 100:
Endelig kommer
Danmark med**

Side 3

**Minibusser og
taxier under pres**

Side 6

**Nyt helårsdæk
fra Goodyear**

Side 11



**Midttrafik: Kontrollører
bortvist for snyd**

Side 4



Busbranchens pionérer

**Sådan kom
Danmark på hjul**

Side 20

Se også www.busnyhederne.dk

Velkommen til netmagasinet BUS-nyhederne

Set med journalistiske briller er rutebusser, turistbusser og skole og handicapkørsel praktisk taget uopdyrket land i det danske medielandskab.

Det er en af grundene til, at du nu sidder med premiereudgaven af det elektroniske netmagasin BUS-nyhederne, der kan læses på pc, tablet eller smartphone.

Vi er tre journalister, der i al beskedenhed mener, at busbranchen fortjener sit eget uafhængige, journalistiske magasin, hvor fokus udelukkende er på jeres verden. Derfor kan du nu 11 gange om året læse om, hvad der rører sig på busområdet i Danmark.

Bag BUS-nyhederne står transport-journalisterne Jesper Christensen, Mikael Hansen og Peter Lundblad, der alle tre har stor erfaring på transportområdet.

I denne første udgave af netmagasinet kan du bl.a. læse om, at det snart med al sandsynlighed bliver muligt at køre 100 kilometer i timen i bussen. Og det er på tide, for i Europa er det udover Danmark, kun Albanien og Norge, hvor højest tilladte hastighed på motorvejen er 80 km.t.

Du kan også læse om effektivisering, der klemmer minibusser og taxier, og om en IT-løsning, der giver et løft til buschaufførerne på Fyn.

Under stoppestedet får du et overblik over månedens vigtigste nyheder, og i hver udgave tager vi et historisk tilbageblik i serien Busbranchens Pionérer - og meget, meget mere.

Holdet bag BUS-nyhederne



Peter Lundblad



Jesper Christensen



Mikael Hansen

Kun i to andre lande må busser køre 80 i timen

Kun i Norge, Albanien og Danmark må busser i dag højst køre 80 km.t. på motorveje, og snart er der højst sandsynligvis kun to europæiske lande tilbage, hvor busserne er nødt til at snegle sig afsted i højre spor på motorvejen. Nemlig Norge og Albanien.



Justitsminister Morten Bødskov.

Tekst: Peter Lundblad
Foto: Justitsministeriet

Danske busvognmænd kan sandsynligvis snart se frem til at måtte køre 100 km.t. på motorveje, lige som det er tilfældet i langt de fleste europæiske lande.

I fem EU-lande må busser i dag køre op til 90 kilometer i timen, mens de i resten af landene må køre 100. I Kroatien og Schweiz er grænsen den gyldne middelvej - nemlig 90 km.t.

Det er justitsminister Morten Bødskov (S) der efter opfordring fra brancheorganisationen Danske Busvognmænd har fremsat lovforslaget, og han bakkes op af transportminister Henrik Dam Kristensen. I Folketinget er der bred støtte til forslaget, kun Enhedslisten er skeptiske.

Baggrunden er, at en moderne bus i dag er udstyret med langt mere sikkerhedsudstyr end for blot nogle få år siden. ABS, EPS, sporassistent og et automatisk system, der bremser bussen, hvis der er fare forude. Fremover skal Tempo 100 busser, som de kaldes, opfylde en række særlige krav til sikkerhed og indretning. Justitsminister Morten Bødskov siger bl.a. i sine kommentarer til lovforslaget: "Vi skal løbende overveje, om vores hastighedsgrænser er tidssvarende. Men det skal selvfølgelig altid være sådan, at hensynet til færdsels-sikkerheden vægtes højt. I de senere år er det blevet mere sikkert at færdes på de danske

veje. Samtidig er busserne blevet mere moderne og langt bedre udstyret.

Derfor finder vi i det helt forsvarligt at hæve hastighedsgrænsen til 100 km/t for Tempo 100-busser. Dermed lægger vi os på niveau med den hastighedsgrænse, der gælder i de fleste andre EU-lande." Rigspolitiet er dog betænkelig.

I et høringsvar til Justitsministeriet skriver Rigspolitiet at "det er Rigspolitiets umiddelbare opfattelse, at en forhøjelse af hastighedsgrænsen for busser på motorveje til 100 km/t - på trods af en positiv sikkerhedsmæssig udvikling af busserne gennem årene - vil kunne indbære færdselssikkerhedsmæssige betænkeligheder".

STOPPESTEDET

Midttrafik bortviser kontrollører for snyd



STOPPESTEDET

Otte af 22 buskontrollører i Aarhus er blevet suspenderet, bortvist eller fritaget for tjeneste i Midttrafik. Det sker med anklager om, at medarbejderne har snydt med kontroller og desuden misbrugt CPR-oplysninger, skriver Jyllands Posten.



Foto: Midttrafik

“Vi har begrundet mistanke om, at der er foregået uregelmæssigheder, dels misbrug af adgang til cpr-registret, dels uregelmæssigheder med kontroller, der er foretaget,” siger vicedirektør Mette Julbo, Midttrafik til Jyllands Posten.

»Nu afleverer vi, hvad vi har af materiale om, hvad vi mener, at der er af uregelmæssigheder, og som vi gerne vil have vurderet.

FOA's i Aarhus, som er kontrollørernes fagforening, er

chokeret over Midttrafiks fremfærd, som de kalder “brutal” og det værste, fagforeningen nogensinde har oplevet.

FOA påpeger, at stort set alle sagerne drejer sig om fagligt aktive personer.

De fremhæver samtidig, at sagerne er rejst nogenlunde samtidig med, at Arbejdstilsynet har pålagt Midttrafik at forbedre kontrollørernes arbejdsmiljø.

(Red.)

Gennembanket og smidt af bussen

Gennembanket, med 18 slag og smidt af bussen, var, hvad en passager på en bus i Nebraska i USA måtte finde sig i, skriver Ekstra Bladet.

Baggrunden for det voldsomme overfald udspringer af, at

passageren havde stillet en række spørgsmål. Lige inden chaufføren angreb manden, råbte han:

“Hvad sagde jeg, hvis du stillede mig et spørgsmål mere?”

I første omgang blev chaufføren suspenderet, men en høring

afgjorde, at han skulle fyres uden løn.

“En sådan opførsel, kan ikke tolereres i vores by, siger chefen for offentlige anliggender, Miki Esposito, til nyhedsbureauet AP.

STOPPESTEDET

Principisag afgjort:

Servicekørsel skal aflønnes med timeløn

En gruppe nordjyske vognmænd tabte den såkaldte NOTRA-sag, som blev afgjort den 18. april 2013 i Vestre Landsret i Viborg. Retten slog fast, at servicekørsel udført med taxier, OST-vogne eller minibusser, og som styres af koordineringscentraler i trafikselskaber eller kommuner, ikke kan aflønnes med provisionsløn.

Tekst: Mikael Hansen

I sagen med en gruppe nordjyske vognmænd i sammenslutningen NOTRA mod Trafikstyrelsen hævdede vognmændene, at den provisionsløn, som er almindelig for taxakørsel (kaperkørsel) også kunne anvendes til servicekørsel på kontrakt for offentlige myndigheder, bl.a. trafikselskabernes Flextrafik.

Vestre Landsret afsagde den 18. april dom i sagen, og dommen gik vognmændene imod. Provisionsløn kan ikke bruges til servicekørsel.

Sagen er principiel og har blandt andet betydning for 3F's konflikt mod tre taxivognmænd, som udfører Flextrafik for trafikselskabet FynBus. 3F's påstand er præcis den, at de tre vognmænds brug af provisionsløn hverken er i overensstemmelse med vognmandstilladelserne eller kontrakten med FynBus. Dette synspunkt støttes nu af dommen i NOTRA-sagen.

Den ellers næsten usynlige Direktør Thomas Sig Jensen fra det konfliktramte taxifirma Taxi 7-9-13 Bus siger i en udtalelse til DR P4 Fyn:

“Hvis man vælger at sige at det er sådan, det skal være, så må vi jo rette ind. Det er vi nødt til.”

Se også side 6 og 10



STOPPESTEDET

33 dræbt i busulykke

Mindst 33 personer blev dræbt, efter en bus kørte ud over en bjergside og ned i en flod ved Trujillo i Peru, oplyser EB.

Bussen havde plads til 43 siddende passagerer, men mange flere stod på gangen.

Bussen faldt ned i den smalle flod Moche, der har stejle bjergskråninger på begge sider.

Bussen var på vej fra Huamacho til Trujillo, da den styrtede i floden.

(Red.)

Tur-bus kørte ud over bro

En bus med 40 russiske teenagere kørte tidligere på måneden galt på E34 motorvejen øst for Antwerpen i Belgien, oplyser Ritzau. Buschaufføren mistede kontrollen over bussen og kørte ud over en bro.

Buschaufføren, en turguide og tre teenagere blev dræbt i ulykken.

Der er ikke nogen bremsespor på vejen forud for ulykkesstedet, og politiet mener derfor, at den nu afdøde polske chauffør er faldet i søvn bag rattet. Bussen kørte direkte ind i et autoværn og faldt herefter 18 meter ned fra broen.

(Red.)

MINIBUSSER OG TAXIER

Minibusser og taxier er under pres

Tekst: Mikael Hansen

Foto: Team

Minibusser med eller uden kørestolslift og taxaer er en fast del af gadebilledet i små og store byer og på landet. Hvad kører de egentlig med, alle disse køretøjer?

I dagtimerne køres rigtig mange ture for kommuner og regioner. Det er lægekørsel, skolekørsel, kørsel til dagcentre, kørsel til genoptræning, patientbefordring, og handicapkørsel – alt sammen for det offentliges regning. Og den slags kørsel er under forvandling over hele landet. Kommuner og regioner er begyndt at indkøbe og udbyde på nye måder og på skrappe betingelser. Og det presser økonomien hos bus- og taxivognmændene. Hos kommuner og regioner er overskriften: Effektivisering. Det lyder ikke så hårdt som ”besparelser”, men det er det samme. Det handler om bedre udnyttelse af vogne og chauffører. Det er for



dyrt at have flere vogne kørende efter hinanden med forskellige grupper af passagerer, når regningen alligevel ender samme sted.

Bedre arbejdsdag

Hvis kommunerne indretter skolernes ringetider lidt smartere, hvis lægehusene kan acceptere, at de ældre patienter kommer lidt senere, og hvis aktivitetscentrene flytter deres mødetid en halv time, så kan minibusser og taxierne køre fra den ene opgave til den anden og chaufførerne får en bedre arbejdsdag uden delevagter. Her kan kommuner, vognmænd og chauffører nemt blive enige: Det er en fornuftig effektivisering. Og den type koordinering kan gennemføres for op mod halvdelen af denne type kørsel. Men det handler selvfølgelig også om penge. Om kommuner og

Handicapkørsel - og meget andet kørsel for kommuner og regioner - er under forandring.

regioner er blevet meget skrappe i deres udbudskrav. Det gælder især, hvis kommunen eller regionen vælger at udbyde kørslen i større klumper eller gennem deres trafikelskabers koordinerede kørsel, Flextrafik. Og konkurrencen er blevet hårdere, for der er pludselig mange flere om budet.

I Flextrafik kan det være den samlede kørsel i en hel region eller mere, der udbydes under ét. Det har medført en meget hård priskonkurrence.

Flextrafik bygger på, at kommuner og regioner gennem deres trafikelskab koordinerer kørslen ved brug af et avanceret IT-system, som løbende planlægger kørslen, og nærmest fra minut til minut kan

MINIBUSSER OG TAXIER



Foto: Mercedes Benz Danmark

finde den mest effektive løsning

til en ny

kørselsbestilling. Og mest effektiv betyder den billigste, når der tages hensyn til muligheden for samkørsel med andre passagerer, vognens timepris, længden af tomkørsel, passagerkrav til vogn og udstyr m.v.

Flextrafik har på få år bredt sig til hele landet, og er i dag det største og vigtigste koncept til kørselskoordinering. Den voldsomme vækst skyldes, at kommunerne og regionerne kan spare mange penge, og at de får meget bedre styr på kørslen end tidligere.

Et helt nyt overblik

”Flextrafik har nedbrudt grænserne mellem de offentligt betalte kørsler til forskellige kørselsformål, og det har givet et helt nyt overblik og nogle muligheder for effektivisering, som i princippet ikke koster noget”, siger Jens Peter Langberg, områdechef for

”Leverandørmarkedet er i øjeblikket meget kaotisk”, mener direktør i Dansk Taxi Råd, Trine Wollenberg.

Flextrafik i trafikselskabet Movia. ”Flextrafik har også givet mulighed for at give et langt mere ensartet serviceniveau end tidligere.”

Jens Peter Langberg påpeger, at Flextrafik har skabt nyt fokus på de individuelle kørselsordninger og har givet området et transportfagligt løft.

”Samtidig arbejder vi i trafikselskaberne hårdt på at yde en optimal service til vores mange brugere. Det gør vi bl.a. gennem uddannelse og en aktiv kommunikationsindsats overfor alle parter i kæden – fra bestiller til chauffør.”

Kritikken af Flextrafik fra taxibranchen og chaufførorganisationerne besvarer Jens Peter Langberg sådan:

”Jeg tror ikke at kommuner og regioner vil gå tilbage til ukoordineret kørsel.

Trafikselskaberne, kommunerne og

regionerne har vist at de offentligt betalte kørsler kan koordineres på kryds og tværs og vi har samtidig fastholdt og som det fremgår af kundeundersøgelserne endda forbedret serviceniveauet. Flextrafik har bevist sin værdi.”

Et vanskeligt marked

Principperne bag Flextrafik er de fleste enige om er fornuftige. Men markedet er vanskeligt, det er organisationerne, vognmændene og chaufførerne enige om. Vognmænd med minibusser eller taxier kan ikke tillade sig at vende ryggen til Flextrafik, selv om nogle kunne have lyst til det.

”Leverandørmarkedet er i øjeblikket meget kaotisk”, siger Trine Wollenberg til Busnyhederne. Hun er direktør i Dansk Taxi Råd.

”Det skyldes først og fremmest, at taxier og busser er underlagt meget forskellige regler – og det er både forskellige tekniske regler, forskellige vilkår for vognmandstilladelser og forskellige overenskomster. Det er alt i alt et meget rodet billede, som gør det meget svært at konkurrere på lige vilkår i trafikselskabernes store udbudsrunder.”

Håber på gode løsninger

Trine Wollenberg håber, at det udvalg, som regeringen har nedsat til at kulegrave området, kan komme med gode løsninger.

”Det er de fundamentale problemer, der skal løses, og det

MINIBUSSER OG TAXIER

skal ske på nationalt plan, lokale lappeløsninger har vist sig ikke at fungere”, mener Trine Wollenberg.

Allan Andersen, forhandlingssekretær i fagforbundet 3F, ser også frem til resultaterne af udvalgsarbejdet, og det haster efter hans mening med konstruktive resultater.

”Det handler om at sikre ordnede løn- og arbejdsforhold for flextrafikchaufførerne, og vilkårene er desværre rystende dårlige i mange tilfælde”, siger Allan Andersen til Busnyhederne. ”3F’s vigtigste krav er, at flextrafikkørsel aflønnes efter en timelønsoverenskomst. På taxaområdet kan vi godt acceptere provisionsløn, men det forudsætter, at chaufføren kan være opsøgende i forhold til nye ture. Det er ikke tilfældet med flextrafikkørsel. Her er det trafikselskabet, der tildeler ture, og det er vognmanden som tilmelder vognen til Flextrafik. Dette gælder generelt, men det er helt skævt med provisionsløn for de såkaldte garantivogne, som arbejder for Flextrafik hele dagen. Desværre ser vi en del tilfælde, hvor vi ikke kan komme igennem med disse synspunkter overfor vognmændene.”

Senest har 3F iværksat blokade mod tre taxivognmænd på Fyn. S



Læs også side 10

Læs mere om sagen
i næste udgave af
Busnyhederne

STOPPESTEDET



STOPPESTEDET

Taxichauffører bliver truet

En undersøgelse fra Dansk Taxi Råd viser en voldsom stigning i antallet af taxichauffører, der føler sig truet og udsættes for vold i deres taxier. Det oplyser næstformanden for Folketingets Transportudvalg, Flemming Damgaard Larsen MF (V), som vil have transportminister Henrik Dam Kristensen til at gå ind i sagen. Han finder udviklingen fuldstændig uacceptabel, og han vil nu forelægge tallene fra

Dansk Taxi Råd for transportministeren "Det er fuldstændig uacceptabelt, at så mange



Flemming Damgaard Larsen (V) Foto: Lisbeth Thorlacius

taxichauffører føler sig truet på deres arbejdsplads," siger Flemming D. Larsen. 40

procent af taxichaufførerne har følt sig truet inden for det seneste år, og 31 procent af taxichaufførerne har været udsat for vold eller overfald inden for det seneste års tid.

(Red.)

Brug for mange flere busser

Borgere i byer af mellemstørrelse har brug for bedre bustrafik, hvis de skal få glæde af de kommende investeringer i toget.

Det vil også gøre de kommende års milliardinvestering i flere og hurtigere tog mere rentabel, fordi kundegrundlaget bliver større.

Sådan lyder meldingen fra Danske Regioner, der på deres generalforsamling har diskuteret, hvad der bør gøres, inden regeringens planlagte investeringer i den såkaldte timemodel bliver til virkelighed, oplyser Ritzau. Målet er, at det i fremtiden kun skal tage en time at køre mellem de største danske byer, og pengene kommer fra regeringens særlige togfond.

"Tanken om at lave en timemodel er utrolig god. Vi skal have CO2-udslippet bragt ned, og det kan kun lade sig gøre, hvis folk får et alternativ til bilen, Og det kan vi kun, hvis man kan komme hen til togene. Det kræver busser, siger næstformand i Danske Regioner Carl Holst (V), der også er formand for



Carl Holst (V)

Region Syddanmark, til Politiken.

Der er 17 danske byer med over 5.000 indbyggere, som har mere end 12 kilometer til den nærmeste jernbanestation.

Danske Regioner vurderer, at der er behov for investeringer på op mod 400 millioner kroner om året for at udnytte effekterne af timemodellen bedst.

(Red.)

STOPPESTEDET

Taxachauffører opgiver sympatikonflikt

Aktionerende

taxachauffører har opgivet deres sympatikonflikt, efter at trafikselskabet FynBus har truet med at ophæve TaxaFyns kontrakt på Flextrafikførsel. Én af de blokaderamte vognmænd svarer nu igen på kritikken.

Tekst: Michael Hansen

De aktionerende taxichauffører, som er organiseret i 3F, har nu besluttet at opgive blokaden af vogne fra Taxi 7-9-13 Bus, Munkebo Taxi og Mesinge Taxi. Blokaden var en del af en sympatikonflikt, som fagforbundet 3F har indledt, hvor taxichaufførerne ikke kunne påtage sig konfliktramte arbejde. Chaufførerne og Taxa Fyn det største taxiselskab har vurderet, at sympatikonflikten omfatter hele FynBus' Flextrafik-førsel. Taxa Fyn har med den begrundelse fremlidt de fleste af sine vogne, nemlig dem, som normalt køres af ansatte chauffører. FynBus' Flextrafik-ordning har siden foråret 2012 koordineret patientførsel, handicapførsel, lægeførsel m.v. Trafikselskabet FynBus har meldt hus forbi i forhold til medansvar for

overenskomstforholdene i de tre operatørselskaber.

Chaufførerne lange ud efter FynBus i forbindelse med afblæsningen af sympatikonflikten:

“Det er rene mafiametoder som FynBus har anvendt, men vi ser ingen anden mulighed end at ophæve blokaden nu,” siger Jimmie Rask Andersen til Fyens Stiftstidende. Han er tillidsmand og talsmand for de aktionerende taxichauffører.

Vognmand svarer igen

For første gang i den ugelange konflikt har Fyens Stiftstidende fået en udtalelse fra én af de konfliktramte taxivognmænd. Direktør i Munkebo Taxa, Tom Riis Jensen, mener konflikten handler om konkurrencen på markedet for førsel for det offentlige.

“Det er gangstermetoder Taxa Fyn bruger. De har forsøgt at dumpe prisen på taxaførsel i blandt andet Munkebo og Kerteminde, og nu bliver de selv ramt af deres egen prispolitik,” siger Tom Riis Jensen.

Han afviser at chaufførerne hos Munkebo Taxa ikke følger overenskomsten.

“Vores chauffører får fem procent mere i løn end deres kolleger hos Taxa Fyn, så deres chauffører bliver brugt af ledelsen i en kamp for at vinde kunder. Det har intet med en faglig kamp at gøre,” siger Tom Riis Jensen til Fyens Stiftstidende.

Dansk trafiksikkerhed er i top

Danmark ligger blandt de laveste i statistikken for dræbte i EU i 2012. Ud af 27 lande ligger kun Malta, England og Sverige bedre end Danmark

En netop offentliggjort oversigt fra EU om de foreløbige tal for dræbte i 2012 viser, at Danmark igen ligger på en fjerdeplads.

At Danmark fastholder placeringen i bunden af statistikken glæder transportminister Henrik Dam Kristensen (S)

- Det er meget tilfredsstillende, at Danmark ligger så fint blandt EU-landene. Det viser, at den store indsats, vi i Danmark har gjort på trafiksikkerhedsområdet gennem mange år, har haft en positiv virkning, siger han og fortsætter: - Arbejdet for bedre trafiksikkerhed skal dog stadig prioriteres højt, så vi kan fastholde den gode udvikling. (Red.)

Nyt helårs-dæk fra Goodyear

Goodyears første specialdesignede dæk til busser og rutebiler i Europa – til alle aksler - Marathon Coach og vinterdækket Goodyear Ultra Grip Coach er nu introduceret på det danske marked.

En undersøgelse foretaget af Goodyear i 2012 afslørede, at 89 % af bus- og rutebilflåder ser de stigende brændstofomkostninger som den største udfordring inden for transportsektoren. Undersøgelsen viste også, at omkostningen pr. kilometer er den vigtigste faktor, operatørerne ser på, når de køber bus- og rutebieldæk. 64 % af deltagerene angiver dette som den højeste prioritet eller som meget vigtig. Andenprioriteten var brændstofeffektivitet/rullemodstand (62 %) og tredjeprioriteten var kilometertal (58 %). Komfort og vådgreb lå på henholdsvis 54 % og 48 %. Undersøgelsen viste, at det nye sortiment af Goodyear Coach-dæk lever op til de europæiske busoperatørers behov. Både hvad angår allround-performance og klassificering. Marathon Coach er et helårsdæk til alle positioner. Det kendetegnes ved et unikt, asymmetrisk design med et fremragende jævnt slid, et højt kilometertal og god komfort. Ujævnt dækslid, og dermed kort levetid for dækkene har været et alvorligt problem for moderne rutebiloperatører. Nu gør det asymmetriske design, som Goodyear har udviklet specielt til Marathon Coach-dækket, noget ved dette problem. Desuden



forebygger en robust udvendig skulder uregelmæssigt slid, skævt slid og hurtig nedslidning af skuldrene. Det brede 5-ribbede mønster medfører et større kilometertal samt fremragende kørsels-, håndterings og komfortegenskaber, siger Goodyear.

Specialdesignet vinterdæk

Goodyear har samtidig lanceret Ultra Grip Coach. Det er et specialdesignet vinterdæk med forbedret træk i sne. Dækket har særlige fordele på busser og rutebiler, der kører i områder som f.eks. de nordiske lande og Alperne, hvor der ofte er is på vejen, og hvor pludseligt snefald kan give alvorlige forsinkelser. Selv om Goodyear har været storleverandør af dæk til rutebiler i mange år, er disse virksomhedens første specialdesignede dæk til busser og rutebiler. (Red.)

Ny alarm-app har succes



STOPPESTEDET



140.000 danskere har indtil nu downloadet en ny 112 app til deres smartphone, og den har allerede hjulpet udrykningen flere gange.

Danmark fik sin officielle 112 app den 8. april. Siden har den næsten dagligt været nummer 1 på hitlisterne for gratis apps, oplyser Miljøministeriet.

Alarmcentralen fortæller, at den har været i funktion flere gange og gjort en positiv forskel.

“Det er dejligt, at 112 app’en er en succes. Den gør det både nemmere at være borger og alarmcentral, når der er brug for hjælp. Jeg kan kun opfordre endnu flere til at downloade app’en”, siger miljøminister Ida Auken. Hvis man får brug for at ringe 1-1-2, skal man blot benytte 112 app’en på sin smartphone. Med den kan man starte et opkald til alarmcentralen, samtidig med at app’en sender GPS-koordinater af sted til alarmcentralen. Alarmcentralen ved dermed præcist, hvor man befinder dig, så hjælpen kan nå hurtigere frem.

Gratis data

Miljøministeriet stiller en stor mængde data om natur, kort, matrikelkort, flyfoto mv. gratis til rådighed for alle, der har lyst til at bruge dem. Vi kalder det ”frie data”. De frie data skal understøtte effektivisering af den offentlige sektor og økonomisk vækst i den private. - 112 app’en er et godt eksempel på en ny innovativ løsning skabt i synergi og samarbejde mellem den offentlige og private sektor. Med de frie data vil vi se endnu mere af den slags. Kun fantasien sætter grænsen, siger miljøminister Ida Auken. (Red.)

Buschauffør kørte galt – fik bolche galt i halsen

Det var et bolsje i den gale hals, der fik en buschauffør til at brage ind i et træ. Uheldet ved Korsør - heldigvis med lav hastighed, så alle slap med forskrækkelsen, skriver Ekstra Bladet.

Der var seks voksne og tre børn i bussen, men formentlig på grund af den lave fart kom de ikke alvorligt til skade. Om det lykkedes chaufføren at hoste bolsjet på afveje op igen, melder politiets rapport intet om.

“Vagtchefen hos politiet vil dog ikke gå så langt som til at fraråde bolsjespisning under kørslen.

Men man skal selvfølgelig lade være med at kigge ned i posen,” siger vagtchefen. (Red.)

E-læring giver løft til fynske buschauffører

Netportalen voresfynbus.dk er en internetside specielt for buschauffører, som kører på trafikskabet FynBus' ruter. Det er bybusser, regionale ruter og lokalruter på Fyn, Langeland og Ærø. Hver chauffør har sin brugerprofil med login og kan samle point og deltage i debatten med andre chauffører og med FynBus.

TEKST: Mikael Hansen

FOTO: Mikael Hansen og Fynbus

Netportalen drives af trafikskabet FynBus i tæt samarbejde med buschaufførernes arbejdsgivere, bl.a. busselskaberne Arriva Danmark, Tide Bus og Nyborg Rejser.

Formålet med voresfynbus.dk er først og fremmest at øge og opdatere chaufførernes viden om bustrafikken på Fyn, og det sker i øjenhøjde med chaufførerne. Der foregår hele tiden en dialog og tilpasning på siden, så informationerne svarer til behovet ude bag rattet i Fynbus' ca. 350 busser.

Det er også på voresfynbus.dk, at chaufførerne kan samle point ved at svare på en lang stribe af spørgsmål



om rejseregler, billettering, færdselsregler og meget mere. Og målet er, at chaufførerne bliver klogere og til sidst kan opnå FynBus' certificering.

Indlæringsformen på voresfynbus.dk er designet til at være sjov og indbydende, og samtidig kan chaufførerne selv bestemme, hvornår de vil logge på og svare på en håndfuld spørgsmål og tjene nogle points – eller måske slå op på et emne, der for fem minutter siden blev diskuteret blandt kollegerne i pauselokalet. Hvis svaret ikke lige kan findes på, kan problemet sendes videre til FynBus gennem sidens åbne debatforum ("Forum") eller den personlige kanal til FynBus ("Mening"). Og i den anden ende sidder FynBus' medarbejdere klar til at svare – måske ikke lige lørdag aften kl. 23, men så på én af de næste hverdage i ugen efter.

Mange rygter og negative informationer

"Det hele udsprang af en målsætning i Fynbus om at forbedre kommunikationen mellem chauffører og trafikskabet", fortæller Uffe Tokehøj, afdelingsleder i FynBus. "Der fløj en masse rygter og negative informationer rundt i systemet. FynBus søgte og

TEKNOLOGI

opnåede støtte fra Trafikstyrelsens daværende Passagerpulje til et incitamentsprojekt, som bl.a. indeholdt en styrkelse af chaufføruddannelsen og certificering. Resultatet af denne del af projektet blev chaufførportalen på nettet for at sikre en solid fælles viden og en bedre dialog. Portalen voresfynbus.dk har været en succes fra starten, og vi har fået opbakning til ideen fra alle sider.”

”Løsningen blev en kombination af chaufførcertificering og socialt forum”, fortæller Uffe Tokehøj. ”Vi valgte at give uddannelsesdelen en lethed og et lille konkurrencemoment. Når man har svaret rigtigt på spørgsmålene, får man point, og når man har været alle spørgsmål igennem er man certificeret. Der skulle være et mål med at deltage, og samtidig måtte det godt være sjovt at bruge portalen.” voresfynbus.dk er blevet en markant succes, hvor 60-70 pct. af alle chauffører logger sig på mindst en gang om ugen. FynBus så gerne, at endnu flere deltog, men der er fra begyndelsen lagt vægt på, at det skulle være frivilligt.

Erstatter chaufførkurser

”FynBus indgik den aftale med busselskaberne, at deltagelse i og opbakning om voresfynbus.dk kunne

voresfynbus.dk i tal

Antal personer med profil	719
Antal besøg	+70.000
Antal svar fra FynBus	+2.000
Antal besvarede spørgsmål (certificering)	+500.000
Point optjent	+ 48.000.000
Indlæg og svar i debatforum	+350 indlæg/ +4.200 svar
Nyheder	+300
Opdateringer/forbedringer af portalen	6 store og 15 små

Kilde: FynBus

erstatte vores kontraktlige krav om obligatorisk efteruddannelse af chaufførerne. Nogle chauffører har slet ikke mod på at bruge en computer og nogle få har den holdning, at de ikke vil bruge deres fritid på at deltage i voresfynbus.dk. Begge dele tager vi til efterretning, men med beklagelse”, siger Uffe Tokehøj. ”Til gengæld får vi nogle meget positive tilbakemeldinger fra det store flertal af chauffører, som bruger voresfynbus.dk.”

Uffe Tokehøj ser dog en tendens til at flere og flere chauffører logger sig på portalen, og det skyldes efter hans mening inspiration og overtalelse fra de kolleger, som bruger siden meget. Og der foregår mange forskellige ting på portalen – lige fra seriøse spørgsmål fra buskørsens brogede virkelighed til hyggelige kollegiale hilsner og humoristiske bemærkninger.



TEKNOLOGI

FynBus valgte at starte portalen med en hel AMU-kursusdag i traditionel stil – et forløb alle chauffører hos Fynbus' vognmænd nu har været gennem. voresfynbus.dk startede i mindre skala i 2011, men efter en forsøgsperiode på et år er alle chauffører nu kommet med på portalen.

Kontakt på tværs

Én af de flittige brugere er Lars Ulrich Hansen, som er buschauffør og kørselsleder hos Nyborg Rejser i afdelingen i Ørbæk.

”Jeg synes voresfynbus.dk er et fantastisk redskab i dagligdagen”, siger han. ”Jeg logger mig på stort set hver dag for at holde mig opdateret med billetter og rejseregler. Herude på lokalruterne på landet er der mange ting vi ikke bruger hver dag, så er det rart at kunne tjekke op på det en gang imellem.”

Lars Ulrich Hansen har været på voresfynbus.dk i et års tid, og han er glad for at portalen hele tiden udvikler sig, og at der hele tiden bliver lagt nye spørgsmål ind.

”En anden ting er, at vi har fået et godt samarbejde med og kendskab til chaufførerne i de andre selskaber. Der kommer hele tiden kommentarer og spørgsmål, og jeg skal da lige love for, at vi får besked, hvis vi kommer til at skrive noget forkert!” konstaterer han.

Også rubrikken ”Mening” er han meget glad for. Det er den varme linje til FynBus. Her kan chaufføren skrive en spørgsmål eller en kommentar direkte til FynBus uden at det kan læses af andre. Og der kommer altid et hurtigt svar.

”Du kan komme til at stille dit spørgsmål uden at skulle dumme dig overfor alle andre, ”, siger Lars Ulrich Hansen.

Ajour med buskørslen

Osman Yilmaz logger ind på voresfynbus.dk hver eneste dag. Han er bybuschauffør i Odense hos Tide Bus.

”Jeg tjekker nyhederne, f.eks. om der er omkørsel nogle steder eller FynBus fortæller om billettering eller hvad det kan være”, siger han til Busnyhederne. ”Jeg læser



også altid direktørens kommentarer og ser på de nyeste indlæg fra andre chauffører. Somme tider skriver jeg også et svar på noget af det.”

Osman Yilmaz svarer også på spørgsmål og samler points til certificeringen.

”Det er nemt at glemme nogen af de ting, man ikke bruger så tit, og så husker jeg det bedre, når det kommer som spørgsmål, ” siger Osman Yilmaz. Han er meget glad for at bruge voresfynbus.dk, og han foretrækker den skriftlige information. Nogle gange kan der være misforståelser i hurtige beskeder over telefonen, men næsten alt kan opklares bagefter på voresfynbus.dk.

TEKNOLOGI

”Jeg skriver tit noget under ”mening”, og så får jeg altid et hurtigt svar fra FynBus”, siger Osman Yilmaz. ”Det er meget vigtigt med dialog, og jeg er meget engageret i mit arbejde og i at gøre det så godt som muligt. Jeg synes, voresfynbus.dk er en rigtig god hjælp til det”, slutter han.

Konceptet breder sig

Chaufførportalen er blevet så stor en succes, at også andre busselskaber og trafikelskaber overvejer at bruge konceptet. Så Uffe Tokehøj og repræsentanter for IT-leverandøren bag siden ”A Close Shave” har de seneste måneder haft travlt med at lave oplæg om erfaringerne. ”Vi har åbnet en kanal, hvor chaufførerne kan komme til orde, og hvor de også får noget igen” siger Uffe Tokehøj. ”Og det står meget klart nu, at mange af de

tidligere negative rygter i branchen har haft deres udspring i chaufførernes oplevelse af ikke at blive hørt. FynBus har fået et langt bedre image blandt chaufførerne, og vi er godt på vej til at skabe et trafiksystem, som bygger på en solid fælles viden.” ”Nu skal man ikke tro, at en netportal kan løse alle problemer, det ville være en voldsom overfortolkning. Men vi har forbedret dialogen og har fået en kanal, som giver mulighed for hurtige informationer fra FynBus til chaufførerne og lige så hurtige tilbagemeldinger,” slutter Uffe Tokehøj.

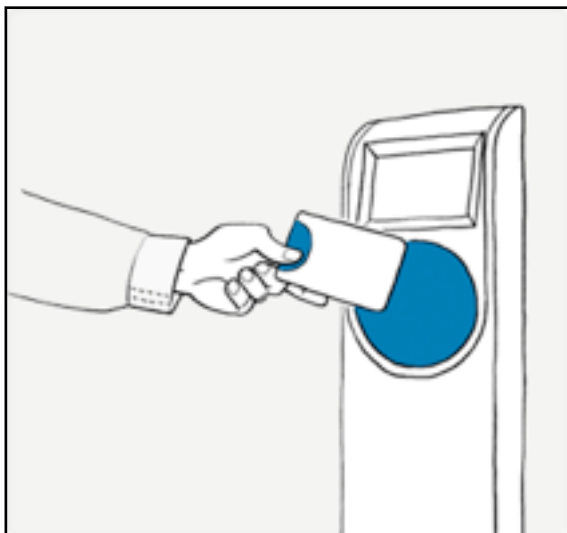


Rejsekortet er kommet til Vejle

Af Mikael Hansen

Foto: Rejsekortet

Sydtrafik har taget det nye elektroniske Rejsekort i brug i bybusserne i Vejle.



Rejsekortet betyder nye tider for passagererne fortæller Jytte Brink, trafikkontrollør ved Sydtrafik til DR P4 Trekanten:

”Inden ret længe skal de vænne sig til, at de ikke kan bruge deres gamle pap-klippekort længere. Så skal de have et Rejsekort i stedet

for, med mindre de vil købe en kontantbillet, for det kan man fortsat gøre.”

Rejsekortet er taget i brug i alle tog over hele landet samt i busserne i trafikelskaberne Movia og Nordjyllands Trafikelskab. Sydtrafik er i gang med en gradvis indførelse af Rejsekortet, som er indført i Esbjerg og Kolding. I løbet af 2013 følger de resterende

områder i Syd- og Sønderjylland. Klippekort kan stadig bruges. Men selv om det nye elektroniske kort skal erstatte de gamle papkort - så kan man altså godt holde på papiret lidt endnu.

”Det er ikke sådan, at man fra søndag ikke kan bruge sit klippekort længere i bybussen i Vejle. Det kan man godt, men man kan ikke købe et klippekort i bussen. Det skal man gøre på stationen i Vejle, men senere på året ophører salget af klippekortet,” siger Jytte Brink til DR P5 Trekanten.

Sydtrafik har endnu ikke fastlagt datoer for udfasningen af klippekortene.

Midttrafik siger ja til rejsekortet

Bestyrelsen for trafikselskabet Midttrafik har på et møde den 12. april besluttet, at Midttrafik tilslutter sig rejsekortprojektet. Beslutningen kommer efter et langt forhandlingsforløb, hvor nogle af de midtjyske kommuner har været meget kritiske overfor rejsekortet.

Tekst: Mikael Hansen

Foto: Rejsekortet

Midttrafik er et af de sidste trafikselskaber, der tilslutter sig rejsekortet. Det er relativt dyrt at indføre rejsekortet, og det har været centralt for Midttrafik, at systemet har vist at det virker i fuld skala, selvom der har været opstartsvanskeligheder. For Midttrafik koster det samlet set ca. 250 mio. kr. i investeringer og årlige ydelser på godt 30 mio. kr., når kortet er indført. Det skal ses i forhold til, at det nuværende udstyr er nedslidt, og der i forvejen skal foretages en reinvestering på et tidspunkt. Region Midtjylland og kommunerne har som Midttrafiks bestillere haft mulighed for at give Bestyrelsen for Midttrafik bemærkninger, inden beslutningen om tilslutning blev truffet. De fleste bestillere bakkede op om tilslutningen, men der er også en vis skepsis over for systemet, ikke mindst set i lyset af den medieomtale, der har været gennem tiden.

Realiseres i løbet af 2-3 år

Fra beslutningen om indførelse af rejsekortet går der mindst et år, inden kunderne kan benytte det i de første busser, og det vil vare 2-3 år, før rejsekortet er fuldt implementeret. Udrulningstakten afhænger af

muligheder for leverancer af udstyr og af de enkelte kommuner og regionens ønsker.

Bestyrelsesformand i Midttrafik Arne Læggaard (V) udtaler bl.a.:

“Jeg er glad for, at vi nu har truffet en beslutning. Midttrafik har siden sin dannelse i 2007 arbejdet med dette spørgsmål, og vi har aldrig rigtigt kunnet give kunderne et klart svar: ja eller nej til, om der kommer rejsekort. Nu kan vi sige et klart JA.”



Om Rejsekortet

Rejsekortet er et fælles elektronisk billet- og betalingssystem til busser og tog, som hovedparten af trafikmyndighederne i Danmark har valgt at indføre. Visionen er, at kunderne med et optanket rejsekort kan rejse med al kollektiv trafik i hele landet og opnå rabat, uden at kende til zoner og takstregler. Rejsekortet er allerede indført flere steder i landet, herunder på alle DSB og Arriva togstrækninger, også i Midtjylland.

STOPPESTEDET

Trafikanter fik 80 kilometer nye veje sidste år

Sidste år åbnede Vejdirektoratet syv motorveje og motortrafikveje over hele landet. Dermed blev der føjet 80 nye kilometer til statsvejnettet, hvilket indebar den største aktivitet på anlægsområdet i næsten 40 år

De nye vejstrækninger er med til at sikre, at det er blevet hurtigere og nemmere for trafikanterne at bevæge sig rundt i landet. Fem ud af de syv veje blev åbnet før tid. Et faktum som vejdirektør Per Jacobsen hilser med stor tilfredshed.

“Sidste år var et rigtig godt år for Vejdirektoratet. Vi havde særdeles travlt med at anlægge nye veje til danskerne. Men jeg synes også godt, at man kan sige, at vi leverede varen ved til trods for den store aktivitet - at åbne fem store vejanlæg før tid,” siger han.



STOPPESTEDET

Et større kloakarbejde i Assens betyder, at stort set alle FynBus' ruter må køre andre veje gennem byen frem til juni.

På FynBus.dk kan man se, hvilke alternative ruter busserne kører, og hvor de midlertidige stoppesteder er placeret.

Solaris leverer 200 busser til Beograd



Hver bus skal udstyres med syv overvågningskameraer.

Den polske bus-producent Solaris har underskrevet en stor kontrakt på levering af 200 lavtgulvsbusser af typen Urbino 18 til Beograd by's trafiksselskab, GSP.

Solaris vandt udbudsrunderen, der oprindeligt bestod af 180 busser, men med mulighed for at forhøje antallet med 15 procent. Ordren har en samlet værdi af 64 millioner euro, inklusive en to-årig servicekontrakt.

Allerede i juli leveres de første busser til Beograd, og i slutningen af oktober i år skal alle de nye busser være leveret. Busserne udstyres med klimanlæg, og deres dieselmotorer opfylder Euro 5 kravene til udledning af skadelige stoffer. Af hensyn til passagerenes sikkerhed, bliver hver bus udstyret med overvågning, som består af intet mindre end syv kameraer.

Foto: Solaris

Brug for en hjemmeside?

- så har vi et godt tilbud til dig!

Har du endnu ikke en hjemmeside?
Så har du nu en attraktiv mulighed for at få vist din
vognmandsforretnings ansigt udadtil – sammen med et
abonnement på transportnyhederne.dk

Se demo
af din nye
hjemme-
side [her](#)

TRANSPORTPAKKE 1

Du får:

Professionel webside

- * Fuldt færdig webside med tekst og fotos, m.m.
- * Gratis profil og markedsføring af dit firma på **Facebook**
- * Søgeords-optimering

Abonnement på Transportnyhederne

- * Års-abonnement på Transportnyhederne.dk
- * 1 adgang til transportnyhederne.
- * Adgang til transportjob
- * Fri adgang til Ugens Transport
- * Fri adgang til at bruge transportkalenderen.dk
- * Gratis annoncering på transportnyhederne.dk



TRANSPORTNYHEDERNE.DK

Tlf. +45 2720 2531 - +45 2720 2532

jesper@transportnyhederne.dk

lundblad

KOMMUNIKATION

transportpressen.dk

Tlf. +45 2494 3711

peter@lundbladkommunikation.dk

BUSHISTORIE

500 nye busruter satte danskerne på hjul



Tekst: Mikael Hansen

Foto: Jens Birchs fotoarkiv

På mindre end fem år fik Danmark 500 nye busruter. De mange ruter, der opstod for næsten 100 år siden, dannede grundlaget for nutidens kollektive bustrafik – og for turistbuskørslen. Læs den spændende historiske artikel om de fem år, der satte danskerne på hjul

Fra 1919 til 1924 opstod der 500 busruter over hele Danmark. Dengang blev de kaldt ”bilruter” eller ”omnibusruter”. Nogle kan undre sig over udtrykket ”bilrute”. Det bliver måske mere forståeligt, hvis man vender det om, for det var ”rutebiler”, der kørte på ”bilruterne”

Bag rattet sad en ny generation af iværksættere, som så muligheden i noget andet end landbrug. Efter Første Verdenskrig kom der så meget styr på automobilteknikken, at der kunne leveres rimelig driftssikre rutebiler.

Der findes ikke meget materiale om buskørslens første år, og antallet af ruter vurderes af nogle til op mod 1000, men en mere realistisk vurdering er 500 ruter.



Tre rutebiler klar til afgang fra i Gæstgivergården ”Børsen” i Tønder ca. 1925. Købmandsgårde og hoteller var endestation for de fleste busruter, før der blev oprettet rutebilstationer. De tre busser er alle af mærket Ford T.

BUSHISTORIE

Persontransport på professionel basis var ingen nyhed i 1919. En net af privatbaner havde forvandlet det danske landskab på 50 år, og de nye stationsbyer var blevet kraftcentre i udviklingen af provinsens handels- og erhvervsliv. København, Aarhus og Odense fik elektriske sporvogne i begyndelsen af århundredet. De hestetrukne dagvognsruter og postvognsruter var pressede, men det var ikke lykkedes at motorisere ruterne – før i 1920.

Den nærmest eksplosive udvikling i antallet af bilruter på kun fem år er der aldrig nogen, der fuldt ud har kunnet forklare. Det nærmeste man kan komme det, er IT-boblen i 1990'erne eller den hurtige udbredelse af fjernsynet i 1960'erne.

Men faktum er, at de 500 private busruter er oprindelsen til nutidens kollektive busstrafik. Og nutidens turistbuskørsel havde også busruterne som udgangspunkt. En helt ny branche så dagens lys. Rutebilerne passagerer var folk i landsbyerne, som for en rimelig betaling fik mulighed for at komme til købstaden. Endestationen var typisk en købmandsgård,



I 1925 var der 474 koncessionerede busruter i Danmark. Kortet blev udarbejdet af Stads- og Havneingeniørforeningen.

og chaufføren eller rutebilejeren købte også ind i byen for beboerne langs ruten. I de første mange årtier havde rutebilerne lige så stor en forretning fra gods- og pakker som fra passagerer. Rutebilerne



BUSHISTORIE

gjorde mobiliteten demokratisk. Rutebil-ejerne og rutebil-chaufførerne var jævne folk, som de første mange år levede enkelt og nøjsomt langt fra de velhavende og indflydelsesrige kredse i København og købstæderne.

Modstand

De 500 busruter blev i samtiden mødt med stor skepsis i samfundets højere kredse. Rutebilerne blev af mange anset for støjende og ildelugtende ”helvedesmaskiner”, som burde holdes langt væk fra de steder, hvor ordentlige folk færdedes. Et helt andet og mere alvorligt problem var, at rutebilerne gav jernbanerne en hård konkurrence. I perioden blev der investeret mange penge i nye privatbaner i rask tempo og ud fra optimistiske kalkulationer om et stadig stigende behov for transport af gods og personer! Forudsigelse om transportbehovet holdt i den grad stik, men udviklingen kom ikke banerne til gode. Væksten skete i vejtrafikken – en udvikling, der ikke kunne standses. De 500 ruter blev i årene 1919-1922 symbolet på denne vækst, og det skabte modstand i de kredse, som satsede på jernbanerne og den lokale udvikling, som banerne havde skabt rigtig mange steder.

I Folketing og Landsting arbejdede stærke kræfter for en begrænsning og regulering af de vildtvoksende private bilruter. En ny færdselslov i 1923 stillede krav om tilladelse til at drive en bilrute, og der blev også lagt en klækkelig afgift på ruternes drift.

Iværksætterne så rigtigt

Rutebilejerne nåede – nærmest med Fanden i hælene - at danne en landsdækkende brancheforening før den nye lovs vedtagelse, og med en hovedkulds rundrejse landet rundt lykkedes det for initiativtagerne at hjælpe rutebilejerne med at få koncessionerne i hus for hovedparten af ruterne. Mange parallel-ruter og lykkeridder-projekter opnåede ikke koncession. Set i det store perspektiv var loven en barsk men nødvendig ”gave” til det nye erhverv.

Afgiften blev afskaffet igen i 1927. På de fire år fra 1923 til 1927 lykkedes det trods de høje afgifter at konsolidere og udvikle rutebilbranchen. De oprindelige iværksættere havde set rigtigt. Der var basis for denne nye type forretning. Flere ruter kom til, og mange ruter fik flere afgang, rutebilstationer kom til i alle købstæder. De bedste ruter gik så godt, at rutebilejeren og hans familie ikke længere kunne klare driften selv. De måtte ansætte rutebilchauffører.

Busbranchen var ikke kun en døgnflue, men blev til et etableret erhverv.

Åben krig med jernbanerne

Kampen med jernbanerne var dog ikke forbi. I løbet af 1930’erne overtog DSB og privatbanerne en lang række rutebilkoncessioner, efter at loven blev lavet om. Det blev til en åben krig mellem de private rutebilejere og de offentlige baneselskaber. Men baneselskaberne accepterede også rutebildriften som en nødvendighed for den lokale og regionale passager- og godsbeholdning. Kampen mellem privat og offentlig drift af rutebilerne er fortsat helt op til vores tid. Et flertal af nutidens busruter har sin oprindelse i én



eller flere af de 500 busruter, som blev oprettet af de første iværksættere fra perioden 1919 til 1922. De satsede sparepenge og energi på at prøve noget helt nyt - og fik succes.



Scan koden og kom med hver gang
BUS-Nyhederne udkommer

Der er fri adgang på nettet.

MEDIE-INFORMATION

BUS-nyhederne er Danmarks første digitale månedsmagasin med fokus på bustransport. Vi skriver for busvogmænd, buschauffører, busleverandører, trafikelskaber og købere af bustransport. Vi har samtidig fokus på kommuner og rejsebureauer, der vid udstrækning også benytter bustransport. **BUS**-nyhederne udkommer 11 gange årligt, sendes elektronisk til op imod 5000 læsere – og kan læses på både pc, tablet og smartphone.

Annoncer

annoncer@busnyhederne.dk

Tlf. +45 2720 2531

Se mere på www.busnyhederne.dk

REDAKTIONEN



Journalist Jesper Christensen,
ansv. chefredaktør



Journalist Peter Lundblad,
redaktør



Journalist
Mikael Hansen

BUS-Nyhederne udgives i et samarbejde mellem [Lundblad Kommunikation](#), [Imagita Kommunikation](#) og transportnyhederne.dk

Redaktør:

Peter Lundblad - tlf: +45 2494 3711

Ansvarshavende chefredaktør:

Jesper Christensen - tlf: +45 2720 2531

*BUS-Nyhederne
transportnyhederne.dk
Skolebakken 7, 1. tv
DK-8000 Aarhus C
Tlf: +45 2720 2531*

*Redaktionen kan også kontaktes på
email: redaktionen@busnyhederne.dk*