

Magasinet Bus

Mandag 23. december 2024 - nummer 12 - 12. årgang

Fjernbusoperatør har erfaren busmand med i driften

Læs mere side 7-13

Politiet sluttede festen for 13 ud af 14 partybusser

Læs mere side 36 og 37

Minister udskyder ændring af busloven

Læs mere side 14 og 15

Passagertallet stiger år for år

Læs mere side 46

Letbanetog skal være
50 meter lange

Læs mere side 47

AMU-center i Esbjerg er gået konkurs

Læs mere side 39 - 42

Glædeligt, at sammenhold betyder noget

I sommer barslede transportministeren med et forslag, der skulle forenkle transportområdet. Et af forslagene var ændringer af loven om buskørsel, så det ville blive lettere at køre med passagerer mod betaling - uden tilladele.

Forslaget udløste en kraftig reaktion fra organisationer på persontransportområdet. Her i december skulle transportminister Thomas Danielsens (V) forslag så behandles i Folketinget - og op til førstebehandlingen havde fire organisationer - både chauffør- og vognmandsorganisationer - skrevet et brev til Folketingets Transportudvalg, hvor de advarede mod konsekvenserne, hvis transportministerens forslag blev vedtaget, som han havde lagt det frem.

Busbranchen var og er alvorligt bekymret for konsekvenserne.

Ud over brevet fra de fire organisationer, havde Rigspolitiet også udtrykt bekymring - en bekymring, som i første omgang ikke kom videre til Folketingets Transportudvalg - men i en efterfølgende omgang.

Folketingets Transportudvalg har nu ønsket mere betænkningstid - og derfor er behandlingen af transportministernes lovforslag udsat.

Lovforslaget vil med eventuelle ændringer kunne træde i kraft til april næste år.

Der er nok ingen tvivl om, at de fire organisationer er glade for, at loven ikke bare er blevet ekspederet videre, fordi SVM-Regeringen som udgangspunkt har et flertal bag sig. Der er nok heller ikke nogen tvivl om, at organisationerne stadig er bekymrede.

Det glædelige er, at organisationernes sammehold viser, at de har deres berettigelse. Det betyder noget, når fire organisationer, der taler for både busvognmænds og chaufførers interesser, går sammen om et fælles brev til politikerne.

Hvad skulle den enkelte vognmand og chauffør have gjort, hvis de ikke havde nogen til at repræsentere dem.

Hermed også en opfordring til at bakke op og gøre sin indflydelse gældende i de organisationer, der kan, vil og skal repræsentere vognmænds og chaufførers interesser.

Med disse ord og dette nummer af Magasinet Bus ønsker vi alle en glædelig jul og et godt nytår

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

Magasinet Bus udsendes frit til alle med interesse i området for passagertransport - med fokus på transport med bus, minibus og taxi. Magasinet Bus ser også på andre områder for passagertransport, der berører transport med bus, minibus og taxi - eksempelvis tog og færger. Magasinet Bus udkom første gang i efteråret 2012.

IVECO
BUS



More than electric.

eDAILY



Transportministeren vil med lovændring stille krav om egnede dæk i forhold til føret

Med et forslag, som transportminister Thomas Danielsen (V) sender i høring, vil Færdselsloven blive strammet, så det står helt klart, at førerne af både lastbiler og personbiler ikke må køre ud i vintervej med uegnede dæk. Samtidig vil kravet til dækmønster for lastbiler blive øget

Baggrunden for den ændring, som transportministeren vil have gennemført, er, at der hvert år er eksempler på både lastbiler og personbiler tager chancen og kører ud på vinterveje med uegnede dæk på deres biler.

- Jeg har netop sendt et lovforslag i høring, hvor vi skærper kravene, så det bliver helt klart, at det er førerens pligt - med bødestrafansvar - at sikre, at man ikke kører med uegnede dæk, når der er sne, is og sjap. Det er samme princip, som man har i Tyskland og Sverige, og det er helt grundlæggende sund fornuft, siger Thomas Danielsen.

Samtidig vil der blive gennemført en kampagne, der skal sætte fokus på dækkene.

- Det er et område, som jeg kommer til at følge tæt sammen med Transportudvalget. Nu lægger vi op til at skærpe kravene om at have ordentlige dæk og sørger for en informationsindsats, så ingen bør være i tvivl om reglerne. Samtidig holder vi øje med, om andre lande har gode erfaringerne med endnu strengere krav, men nu ser jeg i første omgang frem til at læse høringssvarene, siger Thomas Danielsen.

Transportministeren vil efter planen fremsætte lovforslaget, der nu sendes i høring, efter nytår, så det - hvis det bliver vedtaget - kan træde i kraft 1. juli næste år.

Parallelt med kravet om egnede dæk på bilen bliver kravet til dækmønster på lastbilers dæk hævet fra 1 mm til 1,6 mm, hvilket er det samme som i Tyskland og Holland. Denne ændring bliver justeret administrativt i detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr og forventes klar til sommer.

Transportministerens forslag baserer sig blandt andet på en analyse af biles vejgreb, som Færdselstyrelsen har udarbejdet. Vejgrebsanalysen kan hentes via dette link - klik her:

<https://www.fstyr.dk/publikationer/vejgrebsanalyse>

Du kan automatisk få
Magasinet Bus
hver gang det udkommer
direkte i den indbakke
Klik **her** og skriv dig på vores mail-liste
Det er ganske uforpligtende
og uden omkostninger



Farver skal hjælpe buspassagerer på vej

Som de første i Danmark tester FynBus i samarbejde med Tide Bus farver på bussernes destinationsskilte. Pilotprojektet er en del af introduktionen af det nye A-net på Fyn og Langeland, hvor seks regionale ruter med høj frekvens har fået hver sin linjefarve

De tildelte linjefarver - eksempelvis orange, grøn og blå - bruges allerede på rutekort, Rejseplanen.dk, stoppesteder, infotavler og terminaler. Nu er farverne også på vej til bussernes destinationsskilte foran, bagpå og på siden af busserne. I første omgang er en enkelt el-bus på rute 200A mellem Otterup og Odense udstyret med et destinationsskilt, der viser både rutenummer og den tilhørende farve.

En sammenhængende rejseoplevelse

Formålet med linjefarverne er at skabe en sammenhængende og genkendelig rejseoplevelse for buspassagerne. Når farven genkendes - eksempelvis den grønne linje mellem Otterup og Odense - vil det være lige så intuitivt som at genkende rutenummeret.

Farvernes tilstedeværelse på både digitale platforme og fysiske elementer langs ruterne styrker orienteringen for kunderne og gør det lettere at finde den rigtige bus.

Test af teknologi og arbejdsgange

Pilotprojektet på rute 200A skal sikre, at teknologien fungerer optimalt, og at arbejdsgange omkring implementeringen er på plads, før linjefarverne bliver rullet ud til resten af A-nettets destinationsskilte i forbindelse med et kommende udbud.

Med dette initiativ tager FynBus endnu et skridt mod at forbedre passagerernes oplevelse og gøre den kollektive trafik på Fyn og Langeland mere overskuelig og intuitiv.

Fredag 13:

Letbanestation i Odense skulle have haft ny fjernbusforbindelse til København

Fredag 13. december ville fjernbusselskabet Pendulfart.dk, der har hjemsted i Aarhus, begynde at køre mellem Aarhus og København med et enkelt stop undervejs - i Odense ved letbanestationen Parkering Odense Syd (Park + Ride).

Pendulfart.dk vil til at begynde med have to-fire daglige afgangene i begge retninger mellem Aarhus og København. Prisen for en tur mellem Odense og København er ifølge selskabets web-side 99 kroner - og 169 kroner for en billet mellem Aarhus og København.

Pendulfart.dk markedsfører sig i med et tilbud om, at man kan rejse gratis med selskabet om mandagen.

I øjeblikket har fjernbusselskabet FlixBus et stort antal daglige afgangene fra Parkering Odense Syd i retning mod Jylland og Sjælland/København.

Tidligere standsede fjernbusselskaberne Kombardo Expressen og Fleet ved Parkering Odense Syd. Fleet lukkede



Letbanestationen/busstoppestedet Parkering Odense Syd mandag 16. december. Pendulfart-passagerne fra København kom med en minibus, som passede bedre til passagertallet end en stor turistbus.

Kollektiv transport

ned i juni, mens Kombardo Expressen for længe siden har opgivet at køre via Fyn og i dag alene kører via Molslinjen, der er medejer af selskabet.

Men fredag 13. december blev letbanestationen ikke det nye stoppested for den nye fjernbusforbindelse, da der ikke var pasagerer til den planlagte busafgang fra Aarhus. Så bussen stoppede ikke i Odense. Pendulfart oplyser, at der var nok passagerer til en afgang fra Odense, som dermed mere blev et udgangspunkt frem for et stoppested på.

Pendulfart.dk har siden har passagerer nok til at få busser på vejen mellem Aarhus og København - og den modsatte vej.



Mandag 16. december holdt en Pendulfart-bus klar på Aarhus Rutebistation. Bussen var ankommet med passagerer fra København aftenen før.

Erfaren busmand står for driften hos ny fjernbusoperatør

Pendulfart.dk, som blandt andet via facebook lancerede, at Danmark har fået en ny fjernbusoperatør, der fra fredag 13. december ville forbinde Aarhus med København via Odense, manglede pasagerer til den første gang fra Aarhus - og annullerede derfor afgangene. Driftschefen hos pendulfart, Thomas Hintze - ja, der er manden, der stod bag Rødbillet, som han solgte til Flixbus i 2017 - forklarer til Magasinet Bus, at Pendulfart.dk er baseret på online-billetsalg og ikke sælger kontantbilletter. - Derfor ved vi altid, om der er passagerer til en afgang og hvormange, siger Thomas Hintze

- Vi kører ikke uden passagerer, siger han videre og forklarer, at Pendulfart dermed i en vis udstrækning kan vælge en mindre bus, når der er solgt få billetter.

Kollektiv transport



Mandag 16. december. Pendulfartbussen fra Aarhus ankommer til Odense.

Den første dag, hvor Pendulfart kørte - fredag 13. december var der ikke solgt billetter fra Aarhus - men 7 fra Odense. Derfor kørte bussen ikke til Aarhus, men til fjernbusstoppet i Odense.

Thomas Hintze siger videre, at pendulfart kører, når folk vil med. Af hensyn til både økonomi og miljø sender Pendulfart ikke en tom bus over Storebælt.

- Og er der få passagerer på en afgang, kører vi med en minimus frem for en stor turistbus, fremhæver han. Det var blandt andet tilfældet, da vi her på Magasinet Bus var et smut forbi stoppet i Odense mandag 16. december. Her kom en stor turistbus fra Aarhus, men en minibuss fra København.

Thomas Hintze understreger, at passagertallet vil være højere lige op til jul og nytår.

Erfaringer fra Rød Billet skal hjælpe Pendulfart

I 2017 solgte Thomas Hintze fjernbusselskabet Rødbillet til tyske Flixbus, som nogle måneder forinden havde overtaget Abilskou's Linie 888 mellem Aarhus og København. Siden har der været et par forsøg på at få alternativer på vejene - eksempelvis Lynbussen og faktisk også et selskab med Pendulfart.dk som domænenavn. Der til kommer

Kollektiv transport

Molsliniens Kombardoexpressen. De to første lukkede igen efter et stykke tid, mens Kombardoexpressen, som Molslinien og Herning Turist samarbejder om, er vokset siden starten i juli 2017.

Thomas Hintze siger til Magasinet Bus, at hans rolle i Pendulfart.dk er, at han skal tage sig af driften og komme med de gode ting, han har med fra tiden med Rødbillet. Og sørge for, at Pendulfart kører uden om de "huller i vejen", som han ind i mellem kørte i med Rødbillet.

- Jeg håber, jeg kan bidrage med driften, planlægningen og udviklingen, siger han.

Om han har investeret i Pendulfart?

- Nej, men jeg har option på at kunne købe anparter, siger han.

Ifølge Thomas Hintze har Pendulfart planer om at finde investorer og på sigt oprette flere ruter.

- Jeg hjælper til i starten - i første omgang et halvt år.

Thomas Hintze har efter sin tid med Rødbillet været involveret i et andet koncept under domænenavnet pendulfart.dk. Firmaet bag dette koncept, der byggede på at sælge ledige pladser i turistbusser, var Colour Tours ApS, der gik konkurs 25. maj 2020, og hvor konkursboet blev afsluttet og selskabet opløst 27. maj 2021.

Interesserede kan læse mere om konceptet om at sælge ledige sæder i turistbusser i følgende artikel fra transport-nyhederne.dk:

Ny net-side bygger på ledige bussæder

Lidt om Pendulfart:

- Pendulfart Drift ApS med binavnene Pendulfart ApS og Pendulfart.DK ApS har adresse på Marselis Boulevard 169 i Aarhus
- Selskabet er 100 procent ejet af Torben Jensen via Ttr 2023 Holding ApS
- Den registrerede selskabskapital var pr. 31. december 2023 på 40.000 kroner. Selskabet havde ingen aktiviteter i regnskabsåret 2022-2023
- Pendulfart Salg ApS deler adresse med Pendulfart Drift ApS på Marselis Boulevard 169 i Aarhus
- Selskabet er ejet af: Ttr 2023 Holding ApS - ejet af Torben Jensen
- Bohl Goll Invest ApS i Sabro - ejet af Betina Bohl Goll og Simon Bohl Goll (Danmark)
- Martin Elsborg Holding ApS i Børkop - ejet af Martin Elsborg
- Equalizer Holding ApS i Aarhus - ejet af John Sebastian Nielsen, der har adresse i Colombia

Regionaltog på Sjælland åbner dørene for cykler uden billet

DSB er ude med en tidlig julegave til togrejsende på Sjælland, der gerne vil have en cykel med. Gaven er, at DSB udvider og forlænger det nuværende forsøg med gratis cykler uden for myldretiden på hverdage til nu at gælde alle regionaltog på Sjælland og Falster - frem til søndag 1. juni næste år

- Muligheden for at kombinere toget med cyklen er rigtig populær. Det ved vi fra S-toget, hvor man i flere år har kunnet tage cyklen gratis med. Vi vil gerne gøre det nemmere for endnu flere af vores kunder, og derfor forsøger vi nu at gøre det gratis i regionaltrafikken på hele Sjælland. Vi håber, at det vil få endnu flere til at tage toget, når det kan kombineres med cyklen, siger DSB's informationschef Tony Bispeskov.

De forbedrede muligheder vækker glæde hos Cyklistforbundet, der mener, det vil bidrage til en mere sammenhængende og fleksibel kollektiv transport:

- Gratis cykelmedtagning i tog er en måde at udbrede brugen af cyklen på. Det skaber bedre, mere fleksibel, men også bæredygtig transport. Muligheden er med til at fremme sundheden for den enkelte, men gør også, at flere ser en mulighed i at lade bilen stå, når man rejser over længere strækninger, og er dermed med til at mindske trængslen på vejene, siger direktør for Cyklistforbundet, Kenneth Øhrberg Krag.

Det har siden sommeren 2024 som et forsøg været gratis på strækningen Helsingør-København-Næstved at tage cyklen med udenfor myldretiden. Fremover inkluderes alle regionale strækninger på Sjælland - eksempelvis Sydbanen mellem København-Næstved og Nykøbing F, Kystbanen mellem Helsingør og København og Nordvestbanen mellem Kalundborg - Holbæk og København.

Hvis man vil tage cyklen med i regionaltog i myldretiden, skal kunderne som tidligere købe en cykelpladsbillet til 20 kroner. Myldretiden er i tidsrummet mellem klokken 6 og 9 og mellem klokken 15 og 18 på hverdage. Man kan købe en cykelpladsbillet i DSB's app, i billetautomaterne og i 7-Eleven på stationerne.

DSB gør plads til flere cykler

DSB er allerede i gang med at ombygge dobbeltdækker-vognene, der kører i regionaltrafikken, så der bliver plads til flere cykler. Lige nu er cirka halvdelen ombygget, og de sidste ventes at være færdige i første halvår af 2025. Et ombygget dobbeltdækker-tog kan have 18 cykler med i modsætning til 4 inden ombygningen.

Er der undtagelsesvis ikke plads til en cykel, kan togføreren - det er ham eller hende, der tjekker billetterne - henvise til at tage næste tog. I sidste ende er det togføreren, der beslutter, hvornår der ikke kan være flere cykler ombord. Af sikkerhedshensyn er det ikke tilladt at placere cykler og bagage i gangene, der fungerer som flugtveje.

- Vi kommer til at holde nøje øje med kapaciteten. Vi vil selvfølgelig gerne have, at flere tager cyklen med, men der skal også være plads til alle, og derfor er det stadig uden for myldretiden at forsøget gælder, siger Tony Bispeskov.

Interesserede kan læse mere om forsøget med gratis cykler **her**:



Udspil fra Kommunernes Landsforening:

Kommuner og Staten skal have ansvaret for at drive den kollektive transport

Med et nyt udspil om kollektiv transport "Danmark skal hænge sammen" foreslår Kommunernes Landsforening, KL, at landets kommuner sammen med Staten skal have ansvaret for at drive den kollektive transport i stedet for regionerne

Det skal være attraktivt at bo, leve, arbejde, uddanne sig og drive virksomhed i alle dele af landet. Det skal den kollektive trafik være med til at understøtte. Derfor foreslår KL en helt ny model, hvor kommunerne og staten er ene om at have ansvaret.

KL peger på, at den kollektive transport i dag er udfordret af blandt andet en stigende urbanisering, faldende passagerantal, klimaudfordringer og rigide rammer. Og den nuværende model kan efter KL's opfattelse ikke løse dem.

- Selvom Danmark er et lille land, er der forskellige behov for kollektiv transport i alle landsdele. Selv ned på de enkelte bysamfund kan behovene variere. Og danskernes behov er også forskellige. Det løses ikke ved at centralisere og standardisere den kollektive trafik. Løsningen er, at den kollektive trafik besluttet af dem, der er tættest på bor-

Kollektiv transport

gerne, kender deres hverdag og de lokale behov, siger Johannes Lundsryd Jensen (S), der er formand for KL's Klima- og Miljøudvalg - og borgmester i Middelfart Kommune.

KL kommer derfor med et udspil til en model for fremtidens kollektive trafik - og tre overordnede anbefalinger:

Den kollektive trafik skal besluttes af dem, der er tættest på borgerne

Kommunerne skal have friere rammer til at tilpasse transportmulighederne til de behov, som borgerne har lokalt. Trafikselskaberne skal have friere rammer til at tænke i nye løsninger og udnytte ny teknologi og bruge innovative transportformer.

- Vi foreslår, at kommunerne sammen med Staten får ansvaret for at drive den kollektive transport i Danmark. Staten skal have ansvaret for alt det, der kører på skinnerne, bortset fra metro og letbaner. Mens kommunerne - i samarbejde med trafikselskaberne og på tværs af kommunegrænser - får ansvaret for resten. Kun sådan kan vi sikre, at der kommer transportformer helt ud i alle afkroge af landet, og at transportformerne er tilpasset borgernes behov, siger Johannes Lundsryd Jensen og fortsætter:

- Planlægningen af den kollektive trafik skal foregå nært. For det er lokalt, man for eksempel ved, hvornår eleverne har brug for at blive bragt til og hentet fra den lokale folkeskole. Det er lokalt, man ved, om der i et socialt udsat område er behov for særlige transportløsninger for at fastholde borgerne i job, uddannelse eller at deltage i sociale arrangementer. Og det er lokalt, man kan tænke den kollektive transport sammen med byplanlægning, de grønne løsninger og det lokale butiksliv.

Johannes Lundsryd Jensen peger på, at det er vigtigt, at kommuner og trafikselskaber sættes fri fra rigide regler, så de kan udnytte ny teknologi og teste lokale løsninger.

- Vi skal ikke nødvendigvis have almindelige busser kørende rundt i alle yderområder. Men kommunerne skal have mulighed for lokalt at finde ud af, hvordan man vil sikre, at alle borgerne kan komme rundt, hvad end de skal i skole, på arbejde eller til stologymnastik. Det kan for eksempel være med delebiler og elcykler, med skolebusser, som også kan tage andre passager med, med førerløse busser eller med busser betjent af frivillige, siger han.

Interesserede kan se KL's udspil "Danmark skal hænge sammen - December 2024" [her](#):

Kommune på Fyn åbner for gratis by- og lokalbusser til børn og unge

[Er man under 16 år, så kan man fra 1. januar 2025 køre gratis med by- og lokalbusserne i Nyborg Kommune. Det oplyser FynBus](#)

Det betyder, at man ikke længere behøver at vise gyldigt skolekort eller købe billet, når man vil med by- eller lokalbussen og er under 16 år.

Hvis man skal med regionalbusserne - eksempelvis Rute 800A - skal man fortsat tjekke ind eller købe billet.

18-12-2024 kl. 12:00



Pkt. 1 Åbent samråd i Transportudvalget om politiets advarsler i forbindelse med lovforslag L 107

Interesserede kan se Folketingets optagelse af det åbne samråd i Transportudvalget om politiets advarsler i forbindelse med lovforslag L 107 ovenfor.

Minister udskyder ændring af busloven

Transportminister Thomas Danielsens (V) forslag om ændringer af buskørselsloven vil først kunne træde i kraft til foråret, fordi Folketingets Transportudvalg har bedt om at få lovbehandlingen udskudt. Det sker, efter at lovforslaget er blevet mødt med kritik fra flere sider

Transportminister Thomas Danielsens (V) fremlagde sit lovforslag L 107 20. november, hvor han i sin fremlæggelsestale sagde:

»Formålet med lovforslaget er at gøre det lettere at være transportvirksomhed i Danmark og være konkurrencedygtig på EU-niveau. Det sker ved at fjerne, forenkle og ændre krav, som overimplementerer EU-retten, ikke længere er nødvendige og ikke bidrager til hverken høj færdselssikkerhed eller sunde konkurrencevilkår. Eksempelvis ved at fjerne nationale dokumentationskrav, forenkle krav til chaufførvirksomheder og ændre definitionen for erhvervmæssig buskørsel.

Herudover vil lovforslaget sikre, at gyldighedsperioden for allerede udstedte tilladelser til sygetransport forlænges med 18 måneder dog maksimalt til og med den 31. december 2027.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og de ledsagende bemærkninger, skal jeg hermed anbefale lovforslaget til det Høje Tings velvillige behandling«.

Lovforslaget indeholder en række ændringer af buskørselsloven, som eksempelvis giver mulighed for, at virksomhe-

Kollektiv transport

der, der ikke har buskørsel som deres primære formål, vil kunne udføre buskørsel uden tilladelse. Dansk PersonTransport, der er organisation for bus- og taxivognmænd peger i den forbindelse på, at den kan betyde, at eksempelvis diskoteker kan drive partybusser, og at kioskejerne kan tilbyde buskørsel i weekenderne uden at skulle indhente tilladelse.

I forbindelse med forhandlingerne i Folketinget er det kommet frem, at Rigspolitiet har advaret mod de konsekvenser, som lovforslaget vil kunne få på busområdet.

Folketingets Transportudvalg har på baggrund af Rigspolitiets advarsler og kritik fra Dansk Persontransport, DI Transport og Danske Erhverv ønsket længere betænkningstid, så forslaget kan umiddelbart først træde i kraft til april næste år.

Hvis loven bliver vedtaget i sin nuværende form, vil det blive lettere at udføre buskørsel uden nødvendige tilladelser og kontroller. Dansk PersonTransport og resten af busbranchen frygter, at forslaget vil åbne for mere ureguleret buskørsel med potentielt alvorlige konsekvenser for trafiksikkerhed, arbejdsmiljø og fair konkurrence.

Dansk PersonTransport anser derfor udsættelsen som et positivt skridt, fordi den giver tid til en grundigere vurdering af forslaget og dets konsekvenser.

I forbindelse med Folketingets behandling af transportminister Thomas Danielsens lovforslag L 107 har han været i samråd i Folketingets Transportudvalg for at forklare, hvorfor Rigspolitiets advarsler mod lovforslaget - advarsler, der peger på, at kontrol af busser vil blive væsentlig sværere - ikke er blevet delt med Folketinget.



Få transportnyheder dagligt
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

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

Fælles branche råber op mod konsekvenser af ændring af busloven

Transportminister Thomas Danielsens forslag om ændring af busloven - L 107 - kan ifølge organisationerne Dansk PersonTransport, 3F Transport, DI Transport og Dansk Erhverv, som samlet repræsenterer både busvognmænd, chauffører og busoperatører, føre til både omgåelse af regler, dårligere vilkår for chauffører og unfair konkurrence

Organisationerne står samlet i sin modstand mod transportminister Thomas Danielsens ønske om ændringen og har sendt fælles anbefalinger til Folketinget om ændring af loven, hvis SVM-Regeringen insisterer på at gennemføre den.

Tirsdag 3. december var Thomas Danielsens forslag til ændring af busloven til førstebehandling i Folketinget. I den forbindelse sendte Dansk PersonTransport, 3F Transport, DI Transport og Dansk Erhverv i et fælles brev til Folketingets Transportudvalg hvor de udtrykte deres bekymring over de konsekvenser, som lovforslaget vil kunne få for den etablerede busbranche.

“Vi er dybt bekymrede for, at det vil føre til omgåelse af reglerne, skævvridning af konkurrencevilkårene, sikkerhedsproblemer og forringede arbejdsvilkår”.

Bekymringen skyldes især, at Thomas Danielsens lovforslag giver mulighed for, at virksomheder, der ikke har buskørsel som deres primære formål, fremover kan udføre buskørsel uden tilladelse. Det kan eksempelvis betyde, at diskoteker kan drive partybusser, og at kioskejere kan tilbyde buskørsel i weekenderne uden at skulle indhente tilladelse. Organisationerne mener, at lovforslaget reelt er en afregulering af busbranchen, hvilket kan få alvorlige konsekvenser for den professionelle busbranche.

Samtidig mener de fire organisationer, at lovforslaget ikke er i overensstemmelse med EU-reglerne, som meget tydeligt skriver, at man ikke kan lave alle mulige undtagelser til kravet om tilladelse. Derfor ser busbranchen helst, at SVM-Regeringen dropper sit forslag, når branchen er imod.

Men da SVM-Regeringen har fremsat forslaget og har flertal i Folketinget, vurderer Dansk PersonTransport og de øvrige organisationer, at det svært at få transportministeren til at trække lovforslaget tilbage.

De fire organisationer præsenterer derfor i et fælles brev to konkrete anbefalinger til lovbehandlingen i Folketinget, som skal afbøde de allermest utilsigtede konsekvenser af lovforslaget.

Den første anbefaling handler om at få skabt klare definitioner i busloven, så reglerne ikke fører til større usikkerhed. Det gælder blandt andet en præcisering af, hvornår buskørsel skal betragtes som en virksomheds primære formål, og hvornår det er en underordnet aktivitet.

Det mener organisationerne, er afgørende for at sikre, at lovforslaget ikke resulterer i skævvridning af konkurrencevilkårene, sikkerhedsproblemer eller forringede arbejdsvilkår.

Derudover anbefaler organisationerne, at der laves en evaluering af lovens konsekvenser for busmarkedet, og at det sker i tæt samarbejde med både Folketinget og busbranchen.

Den fælles henvendelse kan ses på de følgende sider.



26. november 2024

ANBEFALINGER TIL AT UNDGÅ UTILSIGTEDE KONSEKVENSER AF L 107: FORSLAG TIL LOV OM ÆNDRING AF LOV OM BUSKØRSEL, LOV OM GODSKØRSEL OG TAXILOVEN

Opsummering

Regeringens forslag til ændring af busloven (L 107) ændrer definitionen af erhvervsmæssig buskørsel, så alle tre kriterier skal være opfyldt samtidig, før der kræves en tilladelse. Det åbner for, at aktører kan udføre buskørsel mod betaling uden erhvervstilladelse, hvis buskørsel ikke er deres primære formål. Vi er dybt bekymrede for, at det vil føre til omgåelse af reglerne, skævvridning af konkurrencevilkår, sikkerhedsproblemer og forringede arbejdsvilkår. Som repræsentanter for branchen har vi ikke kunnet få klarhed over, hvem der har efterspurgt denne ændring. Det er ikke os, og vi er heller ikke bekendt med, at nogen aktører har ønsket det. Derfor har vi nogle klare anbefalinger til Transportudvalgets medlemmer, som vi håber I vil tage med i jeres behandling af lovforslaget:

Anbefalinger til lovbehandlingen i Folketinget

Anbefaling 1: Klare definitioner og afgrænsninger

- **Definér centrale begreber:** Præcisér definitionen af centrale begreber som "primære formål" og "sekundær aktivitet" for at forhindre misbrug af reglerne.
- **Tydeliggør krav:** Angiv klart, hvilke typer buskørsel der fremover kan undtages fra kravet om tilladelse, så der ikke åbnes en ladeport for kommerciel udnyttelse af reglerne.

Anbefaling 2: Evaluering af lovens konsekvenser

- **Forpligtende evaluering:** Indfør en bindende plan for evaluering af loven, som skal ske i samarbejde med Folketinget og branchen, for at evaluere lovens effekt på markedet.
- **Håndhævelse og kontrol:** Sikr, at der er tilstrækkelige ressourcer til at håndhæve reglerne og undgå yderligere administrative byrder.

Baggrund

I den nuværende buslov er der tre kriterier, hvor opfyldelsen af blot ét af dem udløser krav om erhvervstilladelse:

1. Kørsel med personer uden tilknytning til virksomheden eller organisationen.
2. Kørsel mod betaling.
3. Kørslen er en del af virksomhedens primære formål.

Regeringens lovforslag foreslår, at alle tre kriterier skal være opfyldt samtidig for, at der er tale om erhvervsmæssig buskørsel, der kræver en tilladelse. Det betyder, at aktører, hvis primære formål ikke er buskørsel, kan udføre buskørsel mod betaling uden at skulle have en erhvervstilladelse.

Vores bekymringer

1. **Omgåelse af reglerne**
 - **Risiko:** Virksomheder kan undgå buslovens krav ved at indrette sig strategisk, og uden klare definitioner og begreber i loven kan det være umuligt at håndhæve uden store ekstra omkostninger, som Rigspolitiet har nævnt i deres høringssvar.

Kollektiv transport

- **Eksempler:**
 - *Partybusser hævder, at deres primære formål er underholdning eller festvirksomhed, ikke transport, og kører derfor uden tilladelse.*
 - *Idrætsklubber udfører kørsel mod betaling for sponsorer uden at opfylde buslovens krav.*
 - *Andre virksomheder som kioskere udfører buskørsel som bibeskæftigelse uden erhvervstilladelse.*

2. Sikkerhed og arbejdsvilkår

- **Trafiksikkerhed:** Uden tilladelseskrav mangler der kontrol med uddannelse og tekniske standarder.
- **Arbejdsvilkår:** Chauffører risikerer at arbejde under dårlige forhold, hvilket kan føre til social dumping.

3. Fair konkurrence

- **Skævvridning:** Professionelle busvirksomheder opfylder strenge krav, mens andre opererer uden, hvilket giver en urimelig fordel. Fx kan offentlige institutioner konkurrere på ulige vilkår med private vognmænd, hvilket kan føre til offentligt opgavetyveri.
- **Arbejdspladser i fare:** Det truer arbejdspladser i den etablerede busbranche.

4. EU-lovgivning

- **Implementering af EU-regler (Forordning 1071/2009):** Heri fremgår det tydeligt, at undtagelser for tilladelseskravet skal fortolkes restriktivt og have ringe betydning for markedet.
- **Risiko:** Ændringen kan være i strid med EU-reglerne og medføre en sag mod Danmark, hvis der ikke er sikkerhed for klare definitioner og afgrænsninger (fx målt på omsætning eller kørte km)

Vi forstår ønsket om at lave regelforenklning, men det bør ikke ske på bekostning af sikkerhed, ordnede arbejdsvilkår og fair konkurrence. Uden klare definitioner og afgrænsninger risikerer vi at skabe usikkerhed og uretfærdighed i busbranchen.

Den mest simple måde at undgå alle potentielle huller i og risiko for misbrug af lovforslaget er, at udvide de eksisterende undtagelser til tilladelsesfrikørsel i busloven i stedet for at ændre definitionen af erhvervsmæssig buskørsel, hvilket branchen tidligere har stillet forslag om.

Uanset hvad opfordrer vi Transportudvalgets medlemmer til at tage vores bekymringer alvorligt og arbejde for klare definitioner og afgrænsninger i lovforslaget samt sikre en reel evaluering af loven senest 2 år efter vedtagelse. På den måde kan vi i fremtiden bevare en velfungerende og ansvarlig bussektor i Danmark og undgå, at uklare regler fører til øget bureaukrati og dårligere håndhævelse.

Vi står til rådighed for yderligere dialog og ser frem til at samarbejde om en løsning, der tilgodeser alle parter.

Med venlig hilsen

Michael Nielsen,
Adm. direktør, Dansk PersonTransport

Jan Villadsen,
Gruppeformand, 3F Transport

Karsten Lauritzen,
Branchedirektør, DI Transport

Jesper Kronborg,
Branchedirektør, Dansk Erhverv Transport

Trafikselskab flytter billetsalget til anden app

Fra mandag 31. marts næste år indstiller Midttrafik salget af Ungdomskort i sin Midttrafik app. Ungdomskort bliver dermed den første billet, der flytter fra Midttrafik app til Rejsebillet. I løbet af 2025 og 2026 vil Midttrafik løbende udfase salget af de forskellige billetter på sin Midttrafik app og flytte det over på Rejsebillet, der udbyder de samme billettyper. Undtaget er PendlerKlip og klippekort, der udgår helt

Billetløsninger som Midttrafik app og Rejsekort som kort er på vej ud til fordel for landsdækkende produkter som Rejsebillet og Rejsekort som app.

Sammen med Rejseplanen smelter de to billetapp en dag sammen til den landsdækkende MaaS-app (Mobility as a Service), så man som rejsende får alle rejseinformationer samlet i én app, når man skal afsted med kollektiv trafik eller delemobilitet.

Da Ungdomskort er den første billettype, der flytter, anbefaler Midttrafik, at Ungdomskort-kunderne skifter over til Rejsebillet, når de skal købe deres næste Ungdomskort til januar 2025.

En vejledning på midttrafik.dk guider med 10 trin til et let skifte fra Ungdomskort i Midttrafik app til et Ungdomskort i Rejsebillet. Pris og betingelser er ens i de to apps.

Sidste chance for at købe et Ungdomskort i Midttrafik app er 31. marts 2025. Midttrafik håber dog, at de fleste kunder vil skifte over til Rejsebillet allerede nu.

Udfasning af billetter sker løbende i 2025 og 2026

Midttrafik app udbyder i dag mange forskellige slags billetter og dækker dermed behovet hos de faste rejsende og de dem, der ikke rejser så tit. Fra november 2024 har man kunne købe stort set de samme billetter på den landsdækkende app, Rejsebillet.

Da klippekortene blev udfaset hos de øvrige trafikselskaber i forbindelse med takstreformen Takst Vest i 2018 til fordel for rejsekortet, valgte Midttrafik at tilbyde et digital klippekort i Midttrafik app som alternativ. I skiftet fra regional app til landsdækkende app bortfalder muligheden for at købe klippekort. Kunderne kan i stedet bruge Rejsekort som app, hvor de kan optjene mængderabat og rejse billigere uden for myldretiden.

Tidsplan for udfasning af billetter i Midttrafik app:

- Ungdomskort: 31. marts 2025
- Pendlerkort: 30. april eller 31. maj 2025
- Specialbilletter (eksempelvis dagsbilletter): 31. august 2025
- PendlerKlip: 30. september 2025
- Klippekort: 30. september 2025
- Enkelbilletter: 28. februar 2026

Midttrafik vil med informationskampagner og tilbud om vejledning vis Midttrafik kundeservice gøre en indsats for at gøre overgangen fra Midttrafik app til Rejsebillet så let som muligt.

Færdselsstyrelsen har opdateret gebyrer og afgifter

Gebyr- og afgiftsatserne skal genberegnes og reguleres én gang årligt. Målet er at skabe balance mellem omkostninger og indtægter på det enkelte gebyrområde. Færdselsstyrelsen har derfor opdateret bekendtgørelse om gebyrer og afgifter på Færdselsstyrelsens område. Der er både tale om fald og stigninger

Regulering omfatter:

- Gebyrer på vejtransportområdet
- Afgiften for uddannelsesbevis til fører af køretøjer til vejtransport af farligt gods
- Gebyrerne på kørekortområdet

Færdselsstyrelsen har i forbindelse med justeringen af gebyrer med mere offentliggjort følgende oversigt:

Gebyrer på vejtransportområdet:

Gebyret for behandling af ansøgning om udstedelse og fornyelse af tilladelse til at udføre godskørsel for fremmed regning i varebiler falder fra 1.700 kroner til 1.550 kroner pr. udstedelse.

Gebyret for ansøgning om udstedelse, fornyelse, erstatning og udskiftning af takografkort til førere, virksomheder eller værksteder falder fra 425 kroner til 350 kroner

Bekendtgørelsens øvrige gebyrer på vejtransportområdet bliver ikke justeret.

Afgiften for uddannelsesbevis til fører af køretøjer til vejtransport af farligt gods

Afgiften stiger fra 320 kroner til 330 kroner

Gebyrerne på kørekortområdet:

Gebyrerne på kørekortområdet bliver pris- og lønfremskrevet til 2025-priser.

Gebyrer for afholdelse af køreprøver og kørelærerprøver - paragrafferne 15-20

Gebyret for afholdelse af køreprøve stiger fra 970 kroner til 1.000 kroner

Gebyret for afholdelse af den første køreprøve til erhvervsmæssig personbefordring samtidig med køreprøve til bus stiger fra 970 kroner til 1.000 kroner, mens gebyret for den anden prøve stiger fra 700 kroner til 720 kroner

Arbejdsforhold

Gebyret for praktisk prøve til mellemstor motorcykel, stor motorcykel, almindelig bil med stort påhængskøretøj og den i kørekortbekendtgørelsens paragraf 13, stk. 1, nr. 4, foreskrevne prøve (B+) stiger fra 360 kroner til 370 kroner.

Gebyret for afholdelse af køreprøve til stor knallert stiger fra 380 kroner til 390 kroner.

Gebyret for afholdelse af teoriprøve og udstedelse af kørekort til lille knallert til personer, der er fyldt 18 år, stiger fra 180 kroner til 190 kroner.

Gebyret for udstedelse af kørekort til lille knallert til personer under 18 år, som har modtaget undervisning i færdselsreglerne og kørsel med lille knallert og bestået en teoriprøve og en praktisk prøve i tilknytning hertil stiger fra 660 kroner til 680 kroner.

Gebyret for afholdelse af teoriprøve eller praktisk prøve til lille knallert for personer under 18 år ud over første prøve stiger fra 300 kroner til 310 kroner.

Gebyret for kontrollerende køreprøve stiger fra 1.170 kroner til 1.210 kroner.

Gebyret for kontrollerende køreprøve til stor knallert stiger fra 380 kroner til 390 kroner.

Gebyret for afholdelse af den første kørelærerprøve stiger fra 440 kroner til 450 kroner, mens gebyret for hver efterfølgende kategori stiger fra 420 kroner til 430 kroner.

Gebyrer for udstedelse af kørekort - paragrafferne 21-28.

Gebyret for ansøgning om udstedelse af duplikatkørekort stiger fra 360 kroner til 370 kroner.

Gebyret for ansøgning om udstedelse af duplikatkørekort til lille eller stor knallert stiger fra 180 kroner til 190 kroner.

Gebyret for ansøgning om udstedelse af kørekort til lille knallert efter udløbet af en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, jf. færdselslovens paragraf 129, stk. 3, stiger fra 180 kroner til 190 kroner.

Gebyret for ansøgning om udstedelse af kørekort til lille knallert til personer, der har ret til at føre lille knallert, og som har måttet aflevere deres kørekort i medfør af færdselslovens paragraf 60 d, stiger fra 180 kroner til 190 kroner.

Gebyret for ansøgning om udstedelse af kørekort til personer, der har førerret til en eller flere kategorier, og som har måttet aflevere deres kørekort i medfør af færdselslovens paragraf 66 a, stk. 4, 1. pkt., stiger fra 180 kroner til 190 kroner.

Gebyret for ansøgning om udstedelse af kørekort til personer, der har fører til en eller flere kategorier, og som har måttet aflevere deres kørekort i medfør af færdselslovens paragraf 63, stk. 7, eller paragraf 129 b, stk. 5, stiger fra 180 kroner til 190 kroner.

Gebyret for ansøgning om udstedelse af kørekort i forbindelse med generhvervelse af førerretten uden krav om kontrollerende køreprøve, jf. færdselslovens paragraf 60 a, stk. 11, eller paragraf 129, stk. 4, stiger fra 180 kroner til 190 kroner.



Fransk busoperatør bestilte de to første elektriske regionalbusser på messe

Iveco Bus skal levere de to første elektriske Crossway Elec, som blev præsenteret på den nyligt afholdte messe Autocar Expo i Lyon, til busoperatøren APS - Autocars des Pays de Savoie

APS - Autocars des Pays de Savoie - har base i La Roche-sur-Foron i Haute-Savoie i regionen Auvergne-Rhône-Alpes i det sydøstlige Frankrig.

De to Iveco Crossway Elec vil blive leveret, så de kommer ud at køre i begyndelsen af skoleåret 2025. De skal anvendes til skolekørsel i Proxim'iti-netværket i Bonneville, som dækker fire kommuner i hjertet af Haute-Savoie. Bussene skal køre i Arve-dalen, der er et område underlagt en luftbeskyttelsesplan.

Ordren på de to busser omfatter også tilhørende ladeinfrastruktur, og Iveco Bus vil levere en mobil oplader.

De to 12,96 meter lange Crossway Elec vil være udstyret med fire NMC-batteripakker og have plads til 63 passagerer.

Busser bliver undtaget krav i ny lov om nulemissionszoner

Et flertal bestående af SVM-Regeringen, SF, Enhedslisten, Radikale og Alternativet har vedtaget en lov, som giver landets kommuner mulighed for at oprette en nulemissionszone, hvor der kun er adgang for el-biler og andre fossilfrie køretøjer. Busser over 12 tons er undtaget fra de nye krav

- Den grønne omstilling er en vigtig dagsorden, og vi i busbranchen er fast besluttet på at bidrage. Men det er ingen hemmelighed, at særligt turistbusser står over for store udfordringer, fordi udbuddet af nulemissionsbusser endnu er meget begrænset. Derfor er det klogt og nødvendigt, at busserne er undtaget. Det giver os den tid og ro, der skal til for at finde langsigtede løsninger, der kan bidrage til den grønne omstilling. siger Dansk PersonTransports kommunikations- og sektorchef, Jens Hvid Bang.

Den nye lov, som SVM-Regeringen har fået gennemført med opbakning fra SF, Enhedslisten, Radikale og Alternativet, giver landets kommuner mulighed for at etablere nulemissionszoner i byerne. I disse zoner må kun fossilfri køretøjer som eksempelvis el-biler køre. Aftalepartierne beskriver det som en vigtig milepæl for at reducere luftforurening og fremme grøn transport.

Politikerne har i forbindelse med loven undtaget busser over 12 tons fra de nye krav. Dermed vil konventionelle busser fortsat kunne køre i byerne, selvom der oprettes nulemissionszoner.

Det sikrer, at busser fortsat kan levere mobilitet til borgerne, hvis og når kommunerne opretter nulemissionszoner. Dansk PersonTransport ser det som en stor sejr, at Folketinget har lyttet til branchens behov og taget højde for de udfordringer, som omstillingen til nulemissionsbusser indebærer for særligt turistbusserne.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



Du kan hente tidligere numre af Magasinet Bus **her**:



Januar var den mest snerige siden 2013, hvilket skabte stort kaos på de danske veje og udfordrede mange bilister og transportører - og fik debatten om vinterdæk til at blusse op.

Transportministerens forslag om vinterdæk er sendt i høring

Tidligere i december bebudede transportminister Thomas Danielsen (V) at han ville sende et lovforslag om skærpede krav til vinterdæk i høring. Det er nu sket

Lovforslaget lægger op til, at det fremadrettet skal være et krav for førerne af lette og tunge køretøjer at køre med vintereggede dæk (3PMSF-mærket), når der køres på sne- eller isdækkede veje. Dertil står reglerne for tunge køretøjer til at blive ændret, så kravene til dækmønsterdybden bliver sat til minimum 1,6 mm, som det i dag er for personbiler.

Hos transportorganisationen ITD tager man positivt imod udspillet til ændringerne i Færdselsloven, men organisationen savner konkrete svar på kravene til dækkene på de forskellige aksler. De vil følge i en kommende vejledning fra Færdselsstyrelsen, men de står ikke nævnt i selve lovarbejdet forud for lovforslaget.

Fra øverste hylde. Klar til levering.

En ny rejsesæson står for døren, og kun det bedste er godt nok. Med SETRA og Mercedes-Benz busser giver du din chauffør de bedste arbejdsforhold og de rejsende en uforglemmelig oplevelse i særklasse. Kan du ikke vente? Bare rolig. De første lagerbiler er allerede ankommet, og er klar til deres første rejse. Vi ses hos Hessel Bus i Køge.



HESSEL BUS

Hessel Bus A/S | Centervej 3, 4600 Køge | info@hesselbus.dk | +45 56 37 00 00

Ifølge ITD peger det umiddelbart i retning af, at kravet om anvendelse af vintereggede dæk (3PMSF) på tunge køretøjer i vinterføre vil gælde trækende aksler og styrende foraksler. På øvrige aksler samt påhængskøretøjers aksler vil der umiddelbart ikke blive stillet særlige krav om vintereggede dæk (3PMSF), hvilket også svarer til de tyske og svenske bestemmelser på området. Og netop Tyskland og Sverige har ministeren selv peget på i sine tidligere udmeldelser.

Som forberedelse til ændringer af loven bad transportministeren tilbage i marts Færdselsstyrelsen om at udarbejde en vejgrebsanalyse med et opdateret grundlag, der præsenterer, hvorvidt det er nødvendigt at indføre lovkrav om brug af vinterdæk for henholdsvis tunge og lette køretøjer i Danmark.

Hvis lovforslaget vedtages, vil de nye regler træde i kraft 1. juli 2025, og er der sne- eller isdækkede veje, og man kører i et køretøj, som ikke er monteret med forskriftsmæssigt vintereggede dæk, så kan man risikere en bøde på 1.000 kroner pr. ikke-vintereggede dæk på køretøjet.

Interesserede kan læse lovforslaget, der blandt andet omhandler et krav om egnede dæk på Høringsportalen - [klik her](#):

Den nævnte vejgrebsanalyse fra Færdselsstyrelsen kan hentes [her](#):

Dieselbus pegede mod en fremtid med selvkørende busser

Blandt busserne på Innotrans-messen i Berlin i september, var der også lidt fra en måske selvkørende fremtid. Bussen var en ældre dieseldrevet Mercedes-Benz Citaro, som hollandske Qbuzz havde udbygget med udstyr til selvstyring fra hollandske robotTUNER

Den udbyggede bus skal køre med udgangspunkt i Qbuzz's garage i Groningen og uden chaufførinteraktion på en busgade langs Peizerweg. Det er bystyrets plan, at busserne skal køre uden chauffør på delstrækninger, der er

nemme at køre på, og hvor det ellers ikke vil være rentabelt at indsætte busser, hvis de skal have en chauffør bag rattet.



På næste side er der flere billeder af den udbyggede bus.

Materiel





Busmesse i Rimini rimede på rimeligt mange busser

Den ellefte udgave af IBE (Intermodality and Bus Expo) fandt sted i Rimini i dagene fra 19 til og med 21. november. Og havde man glædet sig til lidt sol i den grå november, kunne man godt glæde sig om igen. Tåge og regn var på vejprogrammet, men heldigvis var det er busprogram, vi var rejst - og det fandt vi i et par store haller

Tesk og foto: Rolf Brems

For det danske busmarked er en italiensk messe måske ikke så relevant, og selvom man på den officielle side slog sig op på, at der var flere fossilfri udstillere af køretøjer, kunne man godt se, at det med batteridrevne busser i støvlelandet ikke har den største interesse.

Og derfor var det måske meget belejligt, at det første nationale forum om bæredygtig mobilitet, Intermodality Future Ways (IFW), fandt sted i Rimini. Arrangementet samlede administratorer og fagfolk involveret i de strategiske og organisatoriske aspekter af mobilitet indenfor bus og jernbane.

Materiel

Et højdepunkt på Future Ways-konferencen var sessionen om Italiens erfaringer med Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs), med titlen "SUMP 2.0: New Goals for Cities". Her skal man i fremtiden indarbejde en bæredygtig strategi i byerne, understøttet af det italienske ministerium for infrastruktur og transport.

Så jo, de er på vej til at opnå en mindre fossil udledning fra transportbranchen, og Rimini har for øvrigt nogle trolleybuslinjer som dog var ude af drift på grund af vejarbejder.

Bus-udstillerne talte Iveco Bus, Irizar, Sitcar Mobility Vehicles, Scania, Volvo Buses og Otocar, MAN, Isuzu Bus Italia, King Long, Troiani, Gruppo D'Auria, Indcar og andre måske ikke så kendte spillere på vores breddegrader.

Ti busser fra forskellige busproducenter var stillet til rådighed for en prøvekørsel ud nord for byen. Scania havde to dieseldrevne busser ude at køre i pendulfart. Her fik jeg prøvekørt den ene, og jo det var skam en fin og velkørende bus, men en nøjere test var der ikke mulighed for. En anden bus, jeg prøvekørte, var en King Long på knap 10 meter - også på diesel. Den virkede i sin indretning og kørsel lidt forældet, og den har jo nok heller ikke den store mulighed for at komme ind på det skandinaviske marked. King Long havde også en batteribus med - en 12 meter bybus. Men da jeg skulle prøve den, udgik den af ukendte årsager af programmet for den dag.

Svenske Volvo

Men inde i hallerne var der flere spændende ting. For undertegnede var det interessant at se Volvo Busser's nye dobbeltdækker 9700 DD. Det er lidt trist at Volvo Busser har fravalgt det danske marked, for det var på alle måder et flot og imponerende køretøj. Modellen havde fået nogle opgraderinger - eksempelvis på instrumenteringen i førerummet, men også et nyt motorrumslayout med et kølesystem drevet af elektriske blæsere. Bussens 13-liters motor og drivlinje har adskillige brændstofbesparende teknologier, der hjælper med at reducere brændstofforbruget med op



Materiel

til 9 procent sammenlignet med den tidligere motor - blandt andet ved lavere motoromdrejninger ved marchhastighed. Euro 6 motoren fås i to effektive niveauer, 460 hk og 500 hk. For forbedret miljøpræstation kan de begge køre på HVO og biobrændstof. Motoren er Volvo's seks-cylindrede D13K rækkemotor på 500 hk. med en Volvo I-Shift AT2512G gearkasse. Den fås i en både 13 og 14,8 meter version og har en maksimal vægt på op til 26,5 tons og kan indrettes til 100 passagerer.

Den kan fås med fire tanke - plus en - der i alt kan rumme op til 1.050 liter, så den kan næsten køre København-Rom og retur. Bagagerummet kan konfigureres op til 11 kubikmeter. Volvo-bussen har selvfølgelig alt det krævede sikkerhedsudstyr og kan også indrettes med tre-punktsseler til alle passagerer.



Spanske Irizar

Irizar havde flere modeller med, Flagskibet må nok siges at være den spanske producents i8, som var indrettet i en VIP-udgave. Modellen på 15 meter rummede blot 45 sæder, til gengæld var det "hvilestole", der kan lægges ned for større komfort, hvis man vil have en lur. I den mere dagligdagsudgave fås den med sæder op til 59 stole.

I8 er udstyret med en seks-cylindret DAF-motor på 530 hk og en ZF Traxon 12 trins gearkasse. I8 fås i fire versioner fra 12,4 meter til den udstillede på 14,98.

Irizar's Tram er en 100 procent elektrisk nul-emission bus (med udseendet af en sporvogn), der kombinerer en sporvogns store kapacitet, lette adgang og interne konfiguration med fleksibiliteten fra en bybus.

Irizar's Tram er udviklet i versioner fra 12 meter og op til 18 meter i leddelt version og med en maksimal kapacitet på 155 passagerer. Irizar's tram-udgave, eller sporvogn som den vil hedde på dansk, men som måske klinger lidt nedladende, er et futuristisk køretøj, som måske kan tilfredsstille politikere eller byboere, som har et ønske om en "rigtig" letbane, men må "nøjes" med en tram-udgave. Irizar's Tram er beregnet til BRT, hvor den kører i egne kørebaner med

Neoplan Skyliner L - 1. reg. maj 2019

Km. 535.370 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 79+1+1

Ny motor skiftet ved 806.881km
(kørt ca. 30.000 km)

ABS, ASR, EBS, fartpilot, toilet,
køkken, microovn, klima, USB,
justerbare stole, borde mm.

Pris: 2.200.000 Kr.



Isuzu Visigo HP - 1. reg. juli 2021

Km. 34.000 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 37

Toilet, hattehylde,
magasinet, fodstøtte,
armlæn mm.

Pris: 1.050.000 Kr.



MAN Lions Coach L - 1. reg. december 2015

Km. 957.000 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 57

ABS, ASR, EBS, fartpilot,
køkken, toilet, klima,
justerbare sæder mm.

Pris: 750.000 Kr.



Kontakt:

Salg: Jylland & Fyn

Leif Brændekilde • Tlf. +45 4035 9308

E-mail: lb@busimport.dk

Salg: Sjælland

Mark Petersen • Tlf. +45 4020 3680

E-mail: mp@busimport.dk

Værksted/Lager

Tlf. +45 7456 1326

E-mail: info@busimport.dk

CEO: Dan B. Pedersen • Tlf. +45 4035 6252 • E-mail: dbp@busimport.dk

Svend K. Pedersen • Tlf. +45 4017 4791

Materiel



præference i lyskryds med mere.

Irizar Tram tilbyder indvendigt et rent, minimalistisk design, som leder tanken hen på et industrikøkken, og dens ejendommelige udseende - som nok er mere specielt end kønt - vil sikkert skabe sin egen identitet i bybilledet.

Den kommer med sine tre døre, lavt gulv i hele sin længde og store rummelighed til sin ret i et travlt bybillede, hvor man har et stort passagererflow. Der er god plads til både cykler, barnevogne og kørestole. Komforten på de rene aluminium eller rustfri sæder er nok heller ikke beregnet til længere ture, selvom man nu sad behageligt.

Irizar's Tram kan i 12 meter-udgaven rumme op til 105 passagerer. Lithium-ion-batterierne på 510 kWh tilfører energi til en centralt placeret

Irizar i3 i en elektrisk udgave til inter-city-ruter



Materiel

motor på 185 kW og giver bussen en rækkevidden på 300 kilometer - måske ikke overvældende, og selvfølgelig alt efter klimatiske forhold.

Irizar havde også sin elektriske intercitybus, i3, med i Rimini. Den elektriske intercitybus på 12,75 meter blev præsenteret på FIAA-messen i Madrid i oktober og har op til 49 sæder.

Det er en Klasse II intercitybus med et fornyet design med en mere aggressiv front og skarpere linjer. Den har lav indstigning ved begge døre, men har en opbygning i den bageste del af kabinen. Opbygningen begynder med to trin fra indgangspartiet og derefter skråner det op mod bagenden. Det skrående gulv er måske ikke så heldigt under vores breddegrader, hvor gulve i sne eller på regnvåde dage kan blive glatte.

Irizar i3 set forfra - et lidt anderledes indtryk af det spanske busmærke, end det fra turistbusserne.



Irizar har brugt lettere og stærkere komponenter, hvilket resulterer i en reduceret vægt på 1.000 kg. Rækkevidden er ifølge Irizar over 400 kilometer på en enkelt opladning. Instrumentbrættet er blevet redesignet, og førerkomforten er blevet maksimeret. Alle modeller leveres med to døre, som begge kan være dobbeltdøre.

I3 fås i yderligere to versioner på henholdsvis på 12,05 meter med op til 41 sæder og 14,90 meter. Sidstnævnte er med tre aksler og har batterier på 716kWh, som giver en rækkevidde på over 500 kilometer. Sædeantallet er mellem 53 og 57. Alle modeller kan fås med pantograf for en hurtig opladning, på garageanlægget eller ved en endestation.

Alle i3 har en tophastighed på 100 km/t og kan således indsættes i - som navnet antyder - imellem by og land på motorveje. Køretøjet opfylder de nye GSR2-regler såsom kameraer og radar for at sikre fører- og passagersikkerhed. Irizar i3-modellen fås også stadig med en diesel-, biodiesel-, HVO-, hybrid- eller gasmotor.



King Long Merry Combo er en elektrisk tursitbus med et lidt anderledes udtryk.

Kinesiske King Long

Kina investerer mange penge i den Italienske infrastruktur, hvad enten det er jernbaner eller veje, og ser selvfølgelig også gerne at kinesiske busser køre på de italienske veje. King Long var som før nævnt repræsenteret i Rimini med både kørende modeller - og i hallen med flere modeller, og her var det nok en bus i turistbusklassen, som havde den største interesse.

King Long havde en prototype med af sin Merry Combo-model - en elektrisk turistbus på 12,25 meter, der med sit ydre udseende gjorde et godt indtryk. Merry Combo har en totalvægt på 19.500 kg, den har en højde på 3880 millimeter og for undertegnede på 179 cm en god ståhøjde i kabinen. Den kan tage op til 50 passagerer alt efter konfiguration. Den udstillede model havde plads til 40 i nogle brede og behagelige stole. Man har formået at skabe 10 kubikmeter bagagerumsplads, hvilket er helt flot.

Der var dog en større divergens imellem det udleveret materiale og den udstillede bus. I prospektet var bussens bagaksel placeret med et minimalt udhæng, som efter min mening absolut ikke vil give bussen en venderadius på 9,5 meter. Men den udstillede bus havde, hvad man kan kalde en normal akselafstand på 6,5 meter, og repræsentanten mente heller ikke, at typen med lang akselafstand ville komme på det europæiske marked. Jeg havde andre spørgsmål til repræsentanten, blandt andet til bagagerumsplads, men det virkede til, at bussen egentlig ikke var helt færdig - der var kun én bagagerumsklap åben.

Rækkevidden angives til at være 500 kiloemter og energien kommer fra en batteripakke på 528 kWh.

Fronten på bussen har et meget aerodynamisk udseende, og man må formode, at det vil give en lav luftmodstand.

Materiel

Chaufførens arbejdsplads virker meget rummelig og velindrettet, føreren holdes informeret med to skærme, hvoraf den ene bag rattet udgør bussens basale infocenter med informationer om hastighed, forbrug, batteriniveau samt regenerering. Nogle af menuerne kan ændres på multifunktionsrattet, som også har fartpilotfunktionen, og som ser ud til at være enkel at betjene.

Men ellers er de fysiske knapper reduceret væsentligt, og funktionerne - eksempelvis temperatur og kabinelys - findes sikkert på den store touchskærm til højre for chaufføren, som dog ikke viste andet end de forskellige menuer.

Holdbarhed, funktionalitet og køreegenskaber må vi have til gode, når demomodellen kommer på gaden i 2025, og der måske bliver lejlighed til en test.

Om King Long bliver konge i det elektriske turistbussegment, eller om den bliver en slags King Kong, der ikke hører hjemme i sin nye verden, må tiden vise.



Politiet sluttede festen for 13 ud af 14 partybusser - en festede dog videre og blev stoppet igen

Politiet har de seneste to weekender kontrolleret partybusser i København med det resultat, at 13 ud af 14 kontrollerede partybusser blev indkaldt til syn. Politiet peger på, at der på flere områder var problemer med køretøjernes stand

Ud af 14 kontrollerede partybusser, blev de 12 indkaldt til syn, mens en fik kørselsforbud på stedet. Det er resultatet af en kontrol, som Tungvognscenter Øst under Midt- og Vestsjællands Politi, de sidste to weekender har gennemført i København. Kontrollen skete i samarbejde med Færdselsstyrelsen.

- Det er et absolut nedslående resultat. Når man tager i betragtning, hvor meget debat, der har været om netop partybusserne, så kunne man formode, at der i branchen ville være en større opmærksomhed på at sørge for, at tingene er i orden, siger politikommissær Henrik Haensel.

Den første kontrol blev gennemført fredag 29. november, hvor der i alt blev kontrolleret seks partybusser. Politiet kunne blandt andet konstatere følgende fejl på de kontrollerede busser:

- Løs styreforbindelse på den ene aksel
- En bus, hvor der i alt var 13 fejl og mangler (diverse seler, der ikke kunne bruges samt lygtefejl)
- En bus med fem fejl og mangler (kraftig oliespild og en halv dobbeltdør, der ikke kunne åbnes)
- Manglende chaufføruddannelsesbevis
- Manglende eller ej medbragt tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring
- En bus, der manglede tre nødhammere
- Sag vedrørende manipulation af diagramark
- Kørekort ej medbragt

Desuden var der enkelte andre sager, som skal undersøges nærmere - eksempelvis en sag om mulig social løndumping.

Fem af de busser, som blev kontrolleret fredag 29. november, blev indkaldt til syn.

Den anden kontrol blev gennemført fredag 6. december, hvor der i alt blev kontrolleret otte partybusser. Politiet kunne blandt andet konstatere følgende fejl:

Materiel

- En bus, som i forbindelse med den første kontrol var indkaldt til syn, kørte med en farlig gennemtæring af karrosseriet til trods for, at den tidligere samme dag havde været til syn med krav omsyn. Den havde desuden et knust sidespejl
- Manglende betaling af vægtafgift
- Manglende dør i bagenden og manglende muligheder for at fjerne nødudgangsvinduerne uden brug af værktøj
- Ikke korrekt monterede seler
- En bus med manglende blinklys
- 10 forhold vedrørende fejlagtig udfyldelse af diagramark
- Manglende beskyttelsesbøjle ved passagersæde for at beskytte passageren mod at blive slynget frem gennem køretøjet ved en eventuel hård opbremsning
- En bus med 10 fejl og mangler (herunder manglende piktogrammer, otte fejl på lygter og reflekser, nødudgang spærret)
- For høj udledning af dieselpartikler

Syv af busserne blev indkaldt til syn, mens en fik nummerpladerne inddraget på stedet.

- At vi ser et selskab, der sender en bus på gaden fuld af unge mennesker, selvom man ved, at der er fejl på karrosseriet, vidner om, at man ikke tager sit ansvar særligt alvorligt. Jeg kan allerede nu love, at vi kommer til at lave opfølgende kontroller i løbet af 2025, siger Henrik Haensel.

En af de motorcykelbetjente, der deltog i kontrollen fredag 6. december, mødte dagen efter en af de busser, som fredag havde fået besked på at køre til syn. Færdselsbetjenten kunne konstatere, at problemerne med for lille nødudgangsåbning og manglende piktogrammer ikke var bragt i orden og at bussen var kørt videre til trods for, at den var blevet indkaldt til syn.

Du kan automatisk få **Magasinet Bus**

hver gang det udkommer
direkte i den indbakke

Klik **her** og skriv dig på vores mail-liste

Det er ganske uforpligtende
og uden omkostninger



Esbjerg får endnu et AMU-center

I begyndelsen af januar åbner Dekra-organisationen et nyt AMU-Center i Esbjerg. Den nye Esbjerg-afdeling vil i første omgang tilbyde EU-efteruddannelse for bus- og lastbilchauffører, men fra februar udvider Dekra udbuddet til også at omfatte kørekort til lastbil, bus og påhængsvogn. Fra marts planlægger Dekra også kurser til truckcertifikat til gaffeltruck. Esbjerg har i forvejen et AMU-center, der tilbyder kurser inden for samme kategorier

- Vi har længe ønsket at kunne tilbyde vores AMU-kurser i Esbjerg, og det er derfor også med stor glæde, at vi nu kan gøre det til virkelighed. Med vores nye afdeling styrker vi vores tilbud i regionen, og kan nu tilbyde endnu bedre muligheder for at styrke og opnå de kompetencer, som er efterspurgt i transportbranchen, siger administrerende direktør i Dekra Syd, Torben Laesen.

Dekra er i dag etableret i Esbjerg med både Dekra Bilsyn og hovedafdelingen for Industriel Inspektion. Med det nye AMU-center styrker Dekra sin tilstedeværelse i Esbjerg-området.

Esbjerg har i forvejen et AMU-center - AMU-Vest på Spangsbjerg Møllevej - som også tilbyder uddannelse og efteruddannelse for eksempelvis chauffører og lagerarbejdere. Torsdag 5. december indgav bestyrelsen for AMU-Vest en konkursbegæring mod AMU-centeret. Kurser med videre bliver indtil videre videreført af Rybners Erhvervsskole i Esbjerg.

AMU-center i Esbjerg er gået konkurs

AMU-Vest indleverede torsdag efter flere års økonomiske udfordringer en egenbegæring om institutionens konkurs. Bestyrelsen for institutionen AMU-Vest har vurderet, at AMU-Vest ikke længere har mulighed for at opretholde driften og svare sine økonomiske forpligtelser. AMU-Vest udbyder en række erhvervs- og arbejdsmarkedsuddannelser i Esbjerg

AMU-Vest har i flere år været udfordret økonomisk med årlige underskud og gældsætning samt et faldende antal elever og kursister. Styrelsen for Undervisning og Kvalitet (STUK) har siden 2017 forsøgt at understøtte institutionen med blandt andet tilsyn og likviditetslån ad flere omgange. På trods af det har institutionen ikke udsigt til at opnå en bæredygtig drift.

- Min absolutte førsteprioritet er, at elever og kursister i Esbjerg og omegn kan begynde på og færdiggøre deres uddannelse som planlagt. Og at de får så få dage som muligt uden undervisning. Det er fuldstændig afgørende for regeringen, at vi kan tilbyde uddannelser af høj kvalitet i hele landet. Jeg vil gerne garantere, at der fortsat bliver mulighed for at tage de erhvervsuddannelser og kurser, som AMU-Vest hidtil har udbudt, i den del af landet, siger børne- og undervisningsminister Mattias Tesfaye (S).

Underskud og skærpet tilsyn

AMU-Vest er godkendt til at udbyde en række erhvervsuddannelser og arbejdsmarkedsuddannelser inden for blandt andet vejgodstransport, anlægsarbejde samt havn og terminal.

AMU-Vest har været under skærpet økonomisk tilsyn siden 2017. Institutionen har igennem flere år haft årlige underskud som følge af et faldende antal elever og kursister og høje omkostninger til eksempelvis bygninger. I 2021 udtrykte AMU-Vests revisor bekymring for institutionens økonomiske situation, og institutionen satte gang i en mere fokuseret tilpasning og genopretning af økonomien. AMU-Vests revisor har også i 2022 og 2023 udtrykt bekymring for institutionens økonomiske situation. Styrelsen for Undervisning og Kvalitet har løbende været i dialog med AMU-Vest og understøttet tilpasningen.

Fortsættes næste side.

Om AMU-Vest:

- AMU-Vest var en selvejende institution, der modtog taxametertilskud for antallet af kursister/elever, som institutionen underviste
- Institutionen blev ledet af en uafhængig bestyrelse, der over for Børne- og Undervisningsministeriet var ansvarlig for institutionens drift. Bestyrelsen var blandt andet ansvarlig for at forvalte institutionens midler, der overvejende bestod af statstilskud, så de var til størst mulig gavn for institutionens formål
- AMU-Vest havde i 2023 149 årselever på AMU og 28 årselever på erhvervsuddannelser. Institutionen havde i 2023 ca. 50 årsværk ansat
- AMU-Vests portefølje af udbud bestod af arbejdsmarkedsuddannelser betegnet som fælles kompetencebeskrivelser (FKB) og erhvervsuddannelser relateret hertil. For tre af institutionens FKB-uddannelser gjaldt det, at AMU-Vest var eneudbyder eller afholdthovedparten af aktiviteten i landet

Uddannelse

Generelt er AMU-området løbende blevet prioriteret de seneste år. I 2020 og 2021 blev alle AMU-udbydere som følge af corona-hjælpepakkerne kompenseret for deres aktivitetsfald. Med trepartsaftalen mellem SVM-Regeringen og arbejdsmarkedets parter fra 2023 blev der blandt andet afsat 119 millioner kroner årligt til varigt at videreføre takstforhøjelser samt en kvalitetspulje til udbydere af arbejdsmarkedsuddannelser, som AMU-Vest har modtaget en del af.

AMU-Vest er derudover løbende blevet understøttet i form af statslige likviditetslån samt tildelt afdragsfrihed i dele af perioden. I perioden 2017-2022 bevilgede Børne- og Undervisningsministeriet institutionen likviditetslån for i alt 20,4 millioner kroner.

På trods af flere års forsøg på økonomisk genopretning har institutionen dog ikke udsigt at kunne opnå en bæredygtig drift.

Erhvervsskole i Esbjerg overtager midlertidigt udbuddet af uddannelser fra konkursramt AMU-center

Erhvervsskolen Rybners i Esbjerg overtager midlertidigt udbuddet af erhvervs- og arbejdsmarkedsuddannelserne, som det nu konkursramte AMU-Vest udbød. Det oplyser børne- og undervisningsministeriet

Skifteretten i Esbjerg afsagde i sidste uge konkursdekret over AMU-Vest, hvilket betyder, at institutionen er gået konkurs. Styrelsen for Undervisning og Kvalitet har dermed fratrækket AMU-Vest godkendelsen til at udbyde erhvervs- og arbejdsmarkedsuddannelser i Esbjerg, hvilket betyder, at al uddannelsesaktivitet på AMU-Vest ophørte med det samme.

Elever og kursister på AMU-Vest kan dog se frem til at kunne begynde på eller fortsætte deres uddannelse i Esbjerg inden for kort tid, da Styrelsen med henblik på at videreføre udbuddene på kort sigt har besluttet at erhvervsskolen Rybners i Esbjerg kan overtage udbuddene midlertidigt.

Rybners udbyder i forvejen erhvervs- og arbejdsmarkedsuddannelser i Esbjerg. Den primære hensigt har været at sikre det bedste forløb for kursisterne, og at de får så kort tid som muligt uden undervisning. Nuværende elever og kursister vil inden længe modtage et brev fra Styrelsen for Undervisning og Kvalitet med oplysninger om forventet start med videre.

På længere sigt får alle udbydere mulighed for at søge om udbudsgodkendelserne.

- Det er et rigtig stort arbejde og ansvar, vi nu beder Rybners om at løfte. Det er jeg sikker på, de er i stand til. Jeg er utrolig glad for, at der så hurtigt er fundet en anden institution til at overtage undervisningen fra AMU-Vest, så elever og kursister kan begynde eller fortsætte på deres uddannelse hurtigst muligt, indtil der er fundet en mere permanent løsning, siger børne- og undervisningsminister Mattias Tesfaye (S).

Styrelsen for Undervisning og Kvalitet har afdækket, hvor AMU-Vest's uddannelser bedst kunne placeres med hen-

Uddannelse

blik på at sikre det bedste forløb for kursisterne. På kort sigt er det vurderet mest hensigtsmæssigt at pålægge Rybners uddannelsesudbuddene. Pålægget af AMU-kurserne sker efter høring af Rådet for Voksen- og Efteruddannelse, mens erhvervsuddannelsesloven giver børne- og undervisningsministeren mulighed for at pålægge en statsligt selskabelig uddannelsesinstitution at videreføre erhvervsuddannelsesudbud.

Børne- og undervisningsministeriet oplyser, at en privat udbyder, der allerede udbyder voksen- og efteruddannelser, har vist interesse for at overtage AMU-Vest's udbudsgodkendelser. Der er dog ikke hjemmel i uddannelseslovgivningen til at tildele uddannelsesudbuddene direkte til en privat udbyder.

På længere sigt kan alle udbydere, herunder også private udbydere, søge om udbudsgodkendelserne. På AMU-området er der en udbudsrunde i januar 2025, hvor private udbydere også vil kunne søge om de AMU-udbud, som AMU-Vest har haft.

På erhvervsuddannelsesområdet tildeler Børne- og Undervisningsministeriet løbende godkendelser på baggrund af ansøgninger fra interesserede aktører. Ministeriet vil sørge for at tilrettelægge en særlig proces for udbud af de erhvervsuddannelser, AMU-Vest hidtil har dækket, med afklaring hurtigst muligt i 2025.

Beslutning om godkendelse af ansøgninger om udbud skal udarbejdes på baggrund af udtalelser fra henholdsvis Rådet for Voksen- og Efteruddannelse (VEU-rådet) og Rådet for grundlæggende Erhvervsrettede Uddannelser (REU). De to råd rådgiver børne- og undervisningsministeren om forhold om henholdsvis erhvervsrettet og almen voksen- og efteruddannelse samt erhvervsrettede uddannelser.

Privat udbyder af AMU-kurser står klar til at tage over

Med AMU-Vests konkurs står Esbjerg over for en markant ændring i uddannelseslandskabet - blandt andet på transportområdet. Trafikskolen i Esbjerg, der siden 2019 har været godkendt udbyder af AMU-kurser, peger på, at AMU-Vest i årevis har været en vigtig aktør inden for transport- og erhvervsuddannelser, og at lukningen skaber et tomrum, der kræver en hurtig og effektiv løsning. Umiddelbart er Rybners udpeget til at skulle tage sig af de kursister, som AMU Vest havde indskrevet

Trafikskolen i Esbjerg melder sig klar til at tage over og sikre, at transportuddannelserne forbliver lokalt forankrede.

Trafikskolen i Esbjerg tilbyder:

EU-efteruddannelse:

Trafikskolen vil fremover tilbyde den obligatoriske fem-dages EU-efteruddannelse for lastbil- og buschauffører med opstart hver mandag. Det betyder, at chauffører i hele området kan finde et kursus, der passer ind i deres kalender. Trafikskolen tilbyder også fleksible løsninger med hold i weekender og ferier, så både erhvervsaktive chauffører og ledige kan finde tid til at opdatere deres kvalifikationer

ADR-Kurser:

Som en del af Trafikskolens udvidede kursustilbud har skolen lanceret ADR-kurser for transport af farligt gods. Kurserne er afgørende for chauffører, der transporterer materialer som kemikalier, brændstoffer og andre farlige stoffer

Uddannelse

I forbindelse med AMU-Vest's konkurs peger Trafikskolen på, at mange virksomheder havde Full-Service aftaler med AMU-Vest, hvor al administration og planlægning af medarbejdernes kurser blev håndteret. Også på det punkt melder Trafikskolen klar til at tage over, så ingen virksomhed står uden en løsning. Trafikskolen fremhæver, at en Full-Service aftale omfatter alt fra planlægning af kurser til håndtering af tilskud og dokumentation. Hvis en virksomhed tidligere har haft en aftale med AMU-Vest, tilbyder Trafikskolen at sørge for en gnidningsfri overgang.

Flere kurser er på vej

Trafikskolen er i gang med at planlægge yderligere kursustilbud for at dække behovet efter AMU-Vests lukning og kan i den forbindelse oplyse, at kran- og truck-kurser fortsat vil blive tilbudt i Esbjerg. Kurserne er afgørende for både virksomheder og medarbejdere i transport- og logistikbranchen.

Om Trafikskolen:

- Trafikskolen startede i 1993 under navnet Underbjerg's Køreskole, hvor der udelukkende blev undervist i personbil, men hurtigt ændrede dette sig til alle kategorier af kørekort og snart også til den erhvervsmæssige del af person- og godsbeholdning
- I 2009 ændrede Underbjerg's køreskole til Trafikskolen
- I begyndelsen foregik undervisningen fra Underbjergs privatbolig i Hjerting, men udvikling gjorde, at skolen i 2011 rykkede Torvegade. I 2013 flyttede Trafikskolen til Lillebæltsvej, hvor den havde til huse frem til 2020, hvor man flyttede til Ravnevej, hvor Trafikskolen råder over store lokaler.
- Trafikskolen har siden 2009 afholdt AMU-kurser inden for transportområdet, herunder gods-, bus- og taxichauffør uddannelser samt relaterede kurser. Det er sket som udlicitering fra eksempelvis AMU-Vest og Uddannelsescenter Fyn. Med den store erfaring for at afholde AMU kurser, blev der sendt en ansøgning om egen godkendelse, som Trafikskolen fik i 2019

Godkendelsen gælder alle kurser inden for:

- Personbefordring med bybus og rutebil FKB 2288
- Personbefordring med mindre køretøjer FKB 2859
- Vejgodstransport FKB 2280

Trafikskolen kan dermed tilbyde kursister, at de kan tage kørekort til:

- Lastbil
- Bus
- Taxi
- Vogntog
- ADR - farligt gods
- Trailer
- MC
- Bil

Anklagemyndigheden i København har tiltalt ni mænd for tyverier og røverier i pirattaxier

De ni mænd i alderen 21-37 år er tiltalt for at have samlet berusede personer op i nattelivet og udsat dem for berigelseskriminalitet. Anklageskriftet mod de ni mænd, der er i alderen 21 - 37 år, rummer 300 forhold - hovedsageligt berigelseskriminalitet begået i pirattaxier i nattelivet

Ifølge Københavns Politi har de forurettede i de fleste tilfælde siddet foran på passagersædet i den tro, at de har været alene med chaufføren, men på bagsædet har endnu en gerningsmand afluret passagerernes pinkode eller MobilePay-kode.

Herefter har gerningsmændene stjålet passagerernes telefoner og/eller betalingskort, som efterfølgende er blevet misbrugt til pengeoverførsler og kontanthævninger.

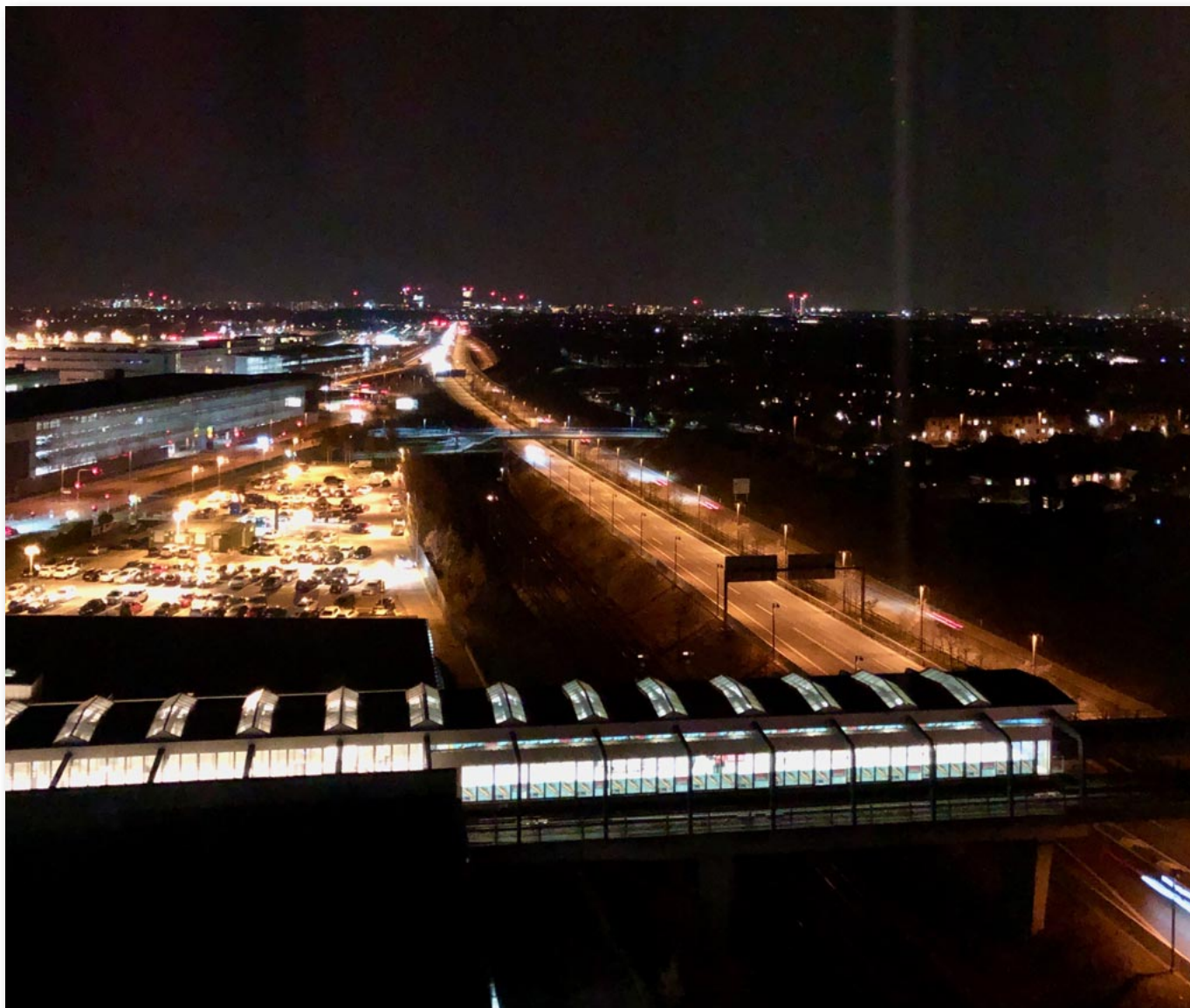
I enkelte tilfælde har de forurettede gjort modstand, og tyverierne har dermed udviklet sig til røverier.

- På baggrund af en omfattende efterforskning af sagen mener vi at kunne bevise, at de ni mænd systematisk har udnyttet berusede personer i nattelivet. Over 50 personer har mistet penge eller andre værdier, og der er rejst tiltale for i alt 300 lovovertrædelser, siger anklager Mads Hilleke.

Forholdene er begået i perioden september 2023 til april 2024 - først og fremmest i København, men anklageskriftet indeholder også forhold begået i andre politikredse.

En nu 18-årig mand er blevet idømt et års ubetinget fængsel efter at have tilstået sin deltagelse i otte af forholdene. Han var under 18 år på gerningstidspunktet, og retten lagde i formildende grad vægt på hans tilståelse og unge alder.





Kandidat til overborgmesterposten i København: Det skal være dyrere at komme til lufthavnen

Pernille Rosenkrantz-Theil (S), der stiller op til posten som overborgmester i København vil gøre det dyrere at køre med offentlig transport til lufthavnen på Amager. En dyrere billetpris på 50 kroner skal være med til finansiere byggeriet af en ny metrolinie, M5, som ventes at stå færdig i 2035

Ifølge dagbladet politiken mener Pernille Rosenkrantz-Theil (S), at rejsende til og fra lufthavnen skal betale en ekstra takst for at køre det sidste stykke vej ud til lufthavnen. Pernille Rosenkrantz-Theil vil ifølge Politiken have forandret den måde, man hidtil har finansieret byggeriet af de forskellige metro-linier i Hovedstaden på. En del af finansieringen skal ifølge Pernille Rosenkrantz-Theil komme fra andre indtægtskilder end salg af byggegrunde.

Med en højere takst for at køre med kollektiv transport det sidste stykke til og fra lufthavnen på Amager peger Pernille Rosenkrantz-Theil på, at turister og besøgende fra udlandet dermed vil bidrage økonomisk til udbygningen af metroen. Det vil andre rejsende til og fra lufthavnen også.

Pernille Rosenkrantz-Theil (S) vil fritage medarbejdere i lufthavnen for den ekstra takst.

Et opslag i Rejseplanen onsdag 18. december klokken 15.23 viser, at man skal købe en tre-zoners enkeltbillet til 30 kroner, hvis man skal fra Københavns Hovedbanegård og Københavns Lufthavn. Den hurtigste forbindelse onsdag eftermiddag tager 12 minutter og er med regionaltoget.

Lidt om metro-linien M5:

M5 er en ny metrolinje med 10 stationer, der skal forbinde Københavns Hovedbanegård via Islands Brygge, Amagerbrogade, Refshaleøen og Lynetteholm med Østerport.

M5 får 10 stationer:

København H

Bryggebroen (ny)

DR Byen

Amagerbrogade Syd (ny)

Lergravsparken

Prags Boulevard (ny)

Refshaleøen (ny)

Lynetteholm Syd (ny)

Lynetteholm Nord (ny)

Østerport

I 2020 var der et bud på en pris på godt 20 milliarder kroner for den samlede M5, som efter planen skal udbygges i etaper.



Måned	L1	L2	Samlet
Januar	148.287	369.713	518.000
Februar	153.268	387.664	540.932
Marts	156.129	375.266	531.395
April	166.363	402.936	569.299
Maj	176.671	396.924	573.595
Juni	159.636	342.058	501.694
Juli	143.750	260.604	404.354
August	171.777	356.667	528.444
September	174.111	425.823	599.934
<i>Oktober</i>	<i>179.482</i>	<i>446.877</i>	<i>626.359</i>
<i>November</i>	<i>179.775</i>	<i>428.021</i>	<i>607.697</i>

Tallene i kursiv er anslåede tal, da dataindsamlingen endnu ikke er helt afsluttet og bekræftet. (Kilde: Aarhus Letbane/Midttrafik)

Passagertallet stiger år for år

Hvor Aarhus Letbane i 2021 lagde tog til 3.978.596 passagerer, vil passagertallet ende på omkring 6.000.000 i år

Sidste år var passagertallet på 5.762.093, mens det i 2022 var på 5.474.521.

År	Antal passagerer
2024	6.001.703
2023	5.762.093
2022	5.474.521
2021	3.978.596

Aarhus letbane vil købe otte 50 meter lange tog

Tidligere på året godkendte Aarhus Kommune og Region Midtjylland, at Aarhus Letbane kunne købe flere letbanetog. Aarhus Letbane er klar med udbuddet, der lyder på otte nye letbanetog på 50 meter

Midttrafiks beregninger viser, at letbanen i Aarhus har et potentiale på 8-10 millioner passagerer i 2030. Det forudsætter flere afgang, blandt andet mellem Mårslet og Odder, og i den indre by. Derfor har letbanens ejere, Aarhus Kommune og Region Midtjylland godkendt, at Aarhus Letbane indkøber flere letbanetog.

- Allerede nu er der mange passagerer med togene, og flere myldretidsafgange er godt fyldt op. Siden sommeren i år har vi forsøgt os med flere afgang uden for myldretiden, og det har givet gode resultater, siger Michael Borre, der er administrerende direktør i Aarhus Letbane.

- For at kunne køre endnu flere afgang, også i myldretiden, og for at kunne rumme de mange flere passagerer, er det nødvendigt, at vi øger antallet af letbanetog, fortsætter han.

Aarhus Letbane har på baggrund af den politiske beslutningen i sommer om indkøb af flere letbanetog, udsendt udbudsmaterialet til prækvalifikation til interesserede bydere. Den foreløbige plan er, at der kan skrives kontrakt i efteråret 2025, og at de otte letbanetog kan være i drift i forbindelse med ny køreplan i sommeren 2029.

- Vi er glade for at Aarhus Letbanes ejere vil investere yderligere i at skaffe flere passagerer til togene, og vil gøre alt hvad vi kan for at leve op til de ambitiøse mål ejerne har, siger Michael Borre.

Lidt om indkøbet af flere letbanetog:

- Det er besluttet, at der indkøbes otte såkaldte tram-trains
- Letbanetogene skal kunne køre op til 100 km/t, så de kan køre på hele letbanestrækningen
- De bliver cirka 50 meter lange og er en mærkbar forøgelse af kapaciteten i forhold til de to nuværende togtyper, der henholdsvis 39 og 32 meter lange
- Aarhus Letbane råder i dag over 26 letbanetog, der består af to togtyper. De 12 letbanetog af togtypen Tango kan dække hele letbanestrækning, men kører primært på L1 mellem Aarhus H og Grenaa. De 14 letbanetog af togtypen Variobahn kører kun på L2 mellem Odder og Lisbjerg/Lystrup



Modelbane på Hovedbanegården kørte 55.884 kroner ind

DSB har valgt at donere 55.884 kroner til organisationen Gadens Stemmer, der arbejder for at hjælpe socialt udsatte borgere. Pengene kommer fra overskuddet på modeljernbanen, som står på Københavns Hovedbanegård.

Modeltogene på modelbanen på Københavns Hovedbanegård har kørt siden 1967 - og dermed kørt bidrag ind til velgørende formål. I år har DSB valgt af donere overskuddet på 55.884 kroner til organisationen Gadens Stemmer. Beløbet, der blev overrakt af DSB's administrerende direktør, Flemming Jensen, skal hjælpe med at støtte organisationens arbejde for udsatte borgere i Danmark.

- Vi har valgt at støtte organisationen Gadens Stemmer for arbejdet med at hjælpe socialt udsatte borgere. Vi møder mange hjemløse på vores stationer, og vi håber, at denne donation kan hjælpe nogle af disse borgere til en mere meningsfuld tilværelse, siger Flemming Jensen.

Organisationen Gadens Stemmer tilbyder byvandring i København, Odense, Aalborg, Esbjerg og Vejle. Guideerne er borgere, der selv har levet et liv på gaden. Det er derfor deres perspektiv, man oplever byen ud fra, og hører deres beretninger om, hvordan det er at leve et udsat liv.

Virksomhedsleder i Gadens Stemmer, Vickie Bak Laursen, er glad for donationen, og hun er overbevist om, at den vil gøre en forskel.

- Vi er meget taknemmelige for denne generøse donation fra DSB. Midlerne får en stor betydning for vores arbejde

med at sikre vigtige arbejdspladser til mennesker i udsatte positioner. Det er fantastisk at se, hvordan lokale initiativer kan skabe positive forandringer i samfundet, sige rhun.

Om Gadens Stemmer:

- Gadens Stemmer er en NGO, der tilbyder guidede byvandring i København, Odense, Aalborg, Vejle og Esbjerg
- Guiderne på byvandringerne er borgere, der selv har levet et udsat liv, og byvandringerne har fokus på personlige fortællinger fra et liv med hjemløshed, stofmisbrug, anbringelser, sexsalg, psykisk sårbarhed eller kriminalitet
- Gadens Stemmer arbejder for øget livskvalitet gennem mødet mellem mennesker og at bringe den enkelte guide tættere på selvforsørgelse
- Gadens Stemmers kunder er blandt andre folkeskoler, gymnasier, professionshøjskoler, kommuner og virksomheder

Om modeljernbanen på Københavns Hovedbanegård:

- Modeljernbanen på Københavns Hovedbanegård har eksisteret siden 1967, og er opført i skala 1:87. Det er dansk- og tyskbyggede tog fra Heljan, Hobbytrade, Roco og Brawa, som kører på banen
- Modellen er inspireret af landskabet på Sydsjælland. Den rummer både en miniaturemodel af Næstveds karakteristiske stationsbygning og en tro kopi af broen over Vrangstrup Å
- Det koster 5 kroner at prøve modeljernbanen, og betalingen sker med betalingskort
- Modeltogbanen tilhører Jernbanemuseet i Odense, og den drives og vedligeholdes af DSB Stationservice

Der er modelbaner på stationerne i Aalborg, Aarhus og København.

Rådgiver til jernbaneudvidelse er fundet

Sund & Bælt har valgt Rambøll som rådgiver til anlæg af overhalingsspor ved Kalvebod. Projektet er en del af Infrastrukturplan 2035 og skal udløse de fulde gevinster af en sydlig jernbanekorridor fra Roskilde via København Syd til Københavns Lufthavn

Projektet omfatter etablering af to overhalingsspor ved Kalvebod mellem stationerne København Syd og Ørestad. Overhalingssporene etableres for at forbedre togtrafikken og sikre kapacitet til både gods- og passagertog i forbindelse med den øgede jernbanetrafik, der forventes med den kommende Femern Bælt-forbindelse.

- Vi er meget tilfredse med at have Rambøll med ombord som rådgiver på projektet. Deres erfaring og tekniske ekspertise vil være en stor fordel i realiseringen af overhalingssporet ved Kalvebod, siger Klaus Jørgensen, der er direktør for Større Projekter hos Sund & Bælt.

Projektet indgår i det transeuropæiske transportnetværk, TEN-T, og har opnået støtte fra EU.

Rambøll er også rådgiver for Sund & Bælt på Femern Bælt-projektet.

Interesserede kan læse mere om projektet på Sund & Bælts hjemmeside - klik **her**:

Statsrevisorerne kritiserer:

Banedanmarks signalsystem har væsentlige sårbarheder i it-sikkerheden

Statsrevisorerne kritiserer it-sikkerheden i Banedanmarks signalsystem på baggrund af en ny undersøgelse fra Rigsrevisionen. Statsrevisorerne finder det kritisabelt, at Banedanmark har væsentlige sårbarheder i it-sikkerheden i signalsystemet

Statsrevisorerne udtaler kritikken på baggrund af en ny beretning fra Rigsrevisionen om it-sikkerheden i Banedanmarks signalsystem. Rigsrevisionens undersøgelsen viser, at Banedanmarks signalsystem ikke opfylder 10 af de 19 undersøgte vurderingskriterier i forhold til it-sikkerhed, og at yderligere 6 kriterier er delvist opfyldt. 3 ud af de 19 undersøgte vurderingskriterier er opfyldt.

Statsrevisorerne påpeger, at sårbarheder i it-sikkerheden indebærer en risiko for, at sikkerhedshændelser kan forstyrre og standse togdriften, hvilket vil være til stor gene for brugerne. Længerevarende nedbrud kan dertil have betydning for samfundsøkonomien.

Digitalt signalsystem et af statens samfundskritiske it-systemer

Banedanmark har ansvaret for at drive, vedligeholde og udvikle den statsejede jernbaneinfrastruktur. Frem mod 2033 udskifter Banedanmark alle analoge signaler langs jernbanen med et digitalt signalsystem. Signalsystemet styrer trafikken på jernbanen.

Signalsystemet er et af statens ca. 90 samfundskritiske it-systemer - det vil sige et system, hvor større driftsforstyrrelser resulterer i væsentlige udfordringer for samfundet. Center for Cybersikkerhed vurderer, at risikoen for cyberkriminalitet mod jernbanesektoren er meget høj.

Rigsrevisionens undersøgelse har til formål at vurdere, om Banedanmark har sikret en tilfredsstillende it-sikkerhed i signalsystemet, der kan modstå hændelser, der kan medføre nedbrud i signalsystemet. Undersøgelsens resultater er omgivet af fortrolighed, fordi oplysninger herom kan eksponere sårbarheder i signalsystemet og dermed øge truselsniveauet mod Banedanmark.

På baggrund af undersøgelsen påtaler Statsrevisorerne, at Banedanmarks it-sikkerhed ikke opfylder 10 af de 19 undersøgte vurderingskriterier. 6 af vurderingskriterierne er delvist opfyldt og 3 af vurderingskriterierne er opfyldt.

Rigsrevisionens beretning om it-sikkerheden i Banedanmarks signalsystem er blevet behandlet på statsrevisormødet 18. november 2024.

Rigsrevisionens beretning om Banedanmarks signalprogram med Statsrevisorernes bemærkninger kan hentes **her**:

Og i en kort fortalt form **her**:

Banedanmark efter kritik af signalsystem:

Rigsrevisionens rapport handler alene om infrastrukturens drift og tilgængelighed

Rigsrevisionen har mandag offentliggjort en rapport, der omhandler sikkerheden omkring det nye digitale signalsystem. Rigsrevisionen konkluderer, at Banedanmark har væsentlige sårbarheder i it-sikkerheden i signalsystemet. Banedanmark peger omvendt på, at kritikpunkterne i relevant omfang enten allerede er håndteret, eller også har Banedanmark en plan for håndteringen

- Det er vigtigt at slå fast, at Rigsrevisionens rapport ikke handler om passageres sikkerhed, men alene om infrastrukturens drift og tilgængelighed, siger Banedanmarks direktør for digitale signaler, Kirsten Winther Jørgensen.

Banedanmark har arbejdet hårdt for at højne IT-sikkerheden i takt med det ændrede trusselsbillede i de seneste år. Banedanmark er blevet ISO 27001-certificeret for anden gang i IT-sikkerhed i november i år. Banedanmark auditeres desuden hvert halve år af en ekstern auditor.

I forbindelse med signalnedbruddet i Jylland parallelt med nedbruddet på TDC's netværk 28. november kunne Banedanmark konstatere, at cyber-beredskabet for de digitale signaler fungerede tilfredsstillende.

Banedanmark peger på, at de forhold, som Rigsrevisionen peger på, i relevant omfang enten allerede er håndteret, eller også har Banedanmark en plan herfor.

Banedanmark har i lyset af trusselsituationen ikke yderligere kommentarer til Rigsrevisionens beretning.

Rigsrevisionens beretning om Banedanmarks signalprogram med Statsrevisorernes bemærkninger kan hentes **her**:

Og i en kort fortalt form **her**:



Magasinet Bus

Torsdag 5. december 2024 - nummer 11 - 12. årgang

Regionalbus har fået dieselmotor byttet ud med el-motor

Læs mere side 24 - 34

Busrute får
ny operatør

Læs mere side 1

Danske busandel

mod

procent i Aarhus

Læs mere side 14

Billig fast pris har haft en positiv effekt

side 12 - 13

kollektive trafik er
blevet billigere i drift

Læs mere side 4

Regional el-bus rækker op til 500 kilometer

Læs mere side 40 - 41