

Magasinet Bus

Fredag 20. december 2013 - Nummer 2 - 1. årgang

Kontrollen af miljøzonekrav handler om mere end miljø

Læs mere side 4, 5, 6 og 7



Mr. Neoplan takker af - Thydrenge, der satte sit præg på busserne fra

Neoplan.

Læs mere side 14

Silkebus vinder udbud

Læs mere side 12

Gasbusser er på vej til Holstebro

Læs mere side 13

Politikere giver penge til mobilitetsprojekter

Læs mere side 10



Mød os på
Facebook

Følg med hver dag på transportnyhederne.dk

Busser kører også cabotage

Hvad har cabotagekørsel med passagertransport at gøre, når de fleste tænker på godstransport. Det spørgsmål blev sat i fokus, da Folketinget i denne uge behandlede et forslag fra S-R-SF-Regeringen om højere bødetakster for lovbrud på dette område.

Nogle organisationer og politikere mente, at godstransportens uregelmæssigheder skulle holdes uden for busområdet - flertallet argumenterede for, at gods- og buskørselsloven normalt følges ad.

I skrivende stund ser det ud til, at et flertal i Folketinget vedtager forslaget om de højere bøder uden at tage hensyn til de fremførte argumenter.

Måske har nogle tænkt på, hvor lovforslagets formuleringer var undfanget. Det kunne være de samme embedsmænd i Justitsministeriet, som for syv-otte år siden forfattede lovteksterne til den daværende VK-Regerings stramninger.

Den gang var det politiske flertal - selvom flertallet er skiftet - lige som i dag afvisende over for at se lempeligere på bagateller, som ikke kunne henføres til målrettet snyd.

Det var ellers en oplagt chance til at indføre lidt mere nuancerede sanktioner til afløsning for de nuværende regler, der i mange tilfælde administreres meget stramt.

Med ønsker om en glædelig jul og et godt nytår.

Jesper Christensen, chefredaktør

Nyheder fra Mekasign

Tænk grønt og spar brændstof!

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

Klik på billedet og se mere om ULTIMA.



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



Klik på billedet og se mere om vores Video Optager.



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

Transportrammer

Kontrollen af miljøzonekrav handler om mere end miljø

Det skulle være så nemt at kontrollere miljøzonereglerne i København og på Frederiksberg. Lovgiverne har nemlig bestemt, at en miljøzonemærkat i forruden af en bus eller en lastbil er garant for, at køretøjet enten overholder Euro 4 normen eller er forsynet med katalysator. Og det er de almindelige bilsynsvirksomheder, som foretager den tekniske kontrol og køretøjerne eller vurderer den fremsendte producentdokumentation. Og så kan miljøzonemærkatet udstedes – mod behørig betaling selvfølgelig

af Mikael Hansen mikael@transportnyhederne.dk

Selv om det er nemt at kontrollere miljøzonemærkater, har kontrollen tilsyneladende et begrænset omfang. Det er først og fremmest politiet, der skal kontrollere lastbiler og busser, i København suppleres betjentene af de kommunale parkeringsvagter, som dog kun kan registrere manglende miljøzonemærkat og herefter overgive informationerne til politiet.



Turistchauffører: Kontrollen er ikke-eksisterende

Både vognmænd og chauffører har længe efterlyst mere kontrol af reglerne, men formanden for Turistchaufførernes Landsklub, Kai Hoffmann, har med stor beklagelse ikke hørt om politikontroller på dette område.

Det er faktisk meget nemt at kontrollere, om miljøzonereglerne er overholdt, men skal bare se efter om bussen har en miljøzonemærkat, siger Kai Hoffmann.

- Jeg må på egne og kollegernes vegne konstatere, at kontrollen er ikke-eksisterende. Jeg har ikke hørt om én eneste politikontrol i de seneste mange måneder.

Et eksempel kan være sigende: Jeg mødte for nogle uger siden en russisk turistbus uden miljøzonemærkat på p-pladsen ved Amaliehaven. Oven i købet var dækkene på bussen i så slidte, at ståltråden stak ud flere steder. Jeg ringede op til Københavns Politi for blot at få den besked, at det havde de sandelig ikke tid til at tage sig af, siger Kai Hoffmann.

Transportrammer

Kai Hoffmann fortæller om andre tilfælde, hvor politiet godt nok rykker ud ved den type anmeldelser, men de kommer typisk for sent: Fuglen er fløjet.

Men som regel foregår det på den måde, at jeg eller andre turistchauffører tager en snak med vores udenlandske kolleger og fortæller dem om miljøzonemærket og hvordan de kan få fat i det, siger Kai Hoffmann.

- Mange af dem ved godt, at de skal have mærkaten, men der er også nogle, der virker totalt overraskede. Det er temmelig uforståeligt, at det kan være tilfældet.

- Jeg og mine kolleger ikke forstår ikke, at vi har nogle regler, som der er gode argumenter for at have, men hvor Folketinget åbenbart ikke har sat ressourcer af til kontrollen, konkluderer Kai Hoffmann.

- Resultatet er, at det bliver de lovlydige bus- og godstransportvirksomheder, som bliver sorteper i det spil. De investerer i nye køretøjer eller i partikelfiltre til gavn for miljø og sundhed, men det koster åbenbart ingenting for dem, som ikke har ofret noget på sagen.

København Politi har udstedt 14 miljøzonebøder i 2013

Mogens Knudsen fra Københavns Politi oplyser over Magasinet Bus, at han ikke umiddelbart kan genkende Kai Hoffmanns kritik. Københavns Politi foretager løbende kontrol af miljøzonereglerne og har f.eks. i 2013 rejst bødekraft i 14 sager – tendensen er faldende i forhold til tidligere år.

Og sagerne fordeler sig sådan: Danske busser står for 0 sager, udenlandske busser 6 sager, danske lastbiler står for 3 sager og udenlandske lastbiler står for 5 sager, fortæller Mogens Knudsen.

For de udenlandske køretøjer gælder det, at bøden skal betales på stedet, for at køretøjet kan få lov til at køre videre.



Transportrammer



Billederne er taget af Kai Hoffmann i København.

Mogens Knudsen oplyser, at der desuden har været yderligere et antal sager, hvor køretøjet har opfyldt de tekniske og miljømæssige krav – typisk i form af en euro 4 motor i køretøjet – men mærkaten i forruden har manglet. I disse tilfælde udstedes en mindre bøde end lovens takst på 500 kr. til chaufføren og 1500 kr. til vognmanden.

Hos de udenlandske chauffører er vi ofte ude for bemærkninger om, at det er meget kompliceret at finde ud af, hvordan man i det hele taget får fat i en miljøzonemærkat, fortæller Mogens Knudsen.

- Og vi kan ikke totalt tilbagevise dette, for informationen på diverse hjemmesider er måske ikke helt opdateret, og noget kan jo gå galt i de digitale procedurer, der er angivet. Og der er helt sikkert et sprogproblem for nogle af de udenlandske chauffører og vognmænd.

Politiets kontrol af busser består hovedsageligt af runder på de steder, hvor mange turistbusser holder, bl.a. Langelinie, Amaliehaven og Ingerslevsgade i København. Mogens Knudsen fortæller, at der også er kontrol ude i trafikken.

Magasinet Bus:

Rykker politiet rent faktisk ud, når danske buschauffører anmelder tilfælde af overtrædelser?

Mogens Knudsen:

- Som hovedregel er svaret ja. Men jeg kan da ikke afvise, at vi nogle gange må afvise en sådan anmeldelse, fordi vi f.eks. er ude til færdselsuheld. Vi er nogle gange nødt til at foretage en benhård prioritering, og færdselssikkerheden er altid



Transportrammer

høj prioriteret. Der er også en tidsfaktor. Ofte er den pågældende bus kørt, hvis vi først kan komme f.eks. 45 minutter senere.

Center for parkering kontrollerer også mærkater

Det fremgår af den informerende hjemmeside www.miljoezone.dk, at parkeringsvagterne i København også har en kontrolfunktion i forhold til miljøzonereglerne.

Sekretariatschef i Center for Parkering i Københavns Kommune, Ole Isgaard, oplyser overfor Magasinet Bus, at P-vagterne kun kan registrere sagerne, som herefter sendes til Københavns Politi. Parkeringsvagterne har ikke myndighed til at udskrive bøder. Center for Parkering har ikke overblik over antallet af anmeldelser, men vurderer, at antallet af sager er faldende.

Gode begrundelser for miljøzoner

Oprettelse af miljøzoner er ét af de emner, som de største bykommuner har kæmpet for i årtier. I 2008 lykkedes det så at få skabt et lovgrundlag, og kravene blev skærpet i 2010.

Baggrunden for miljøzonenloven er, at det kniber gevaldigt at opretholde en tilstrækkelig god luftkvalitet på gadeniveau i de store byer. København

har særlig store problemer med at opfylde EU's luftkvalitetsnormer. Og det er ikke bare en formalitet. Den dårlige luft giver konkrete sundhedsproblemer for byens borgere, bl.a. i form af overdødelighed og alt for mange lunge- og kredsløbssygdomme. Det er for længst påvist, at netop partikler og andre skadelige stoffer fra tunge dieselskøretøjer er én af de vigtigste årsager til den dårlige luftkvalitet – og køretøjerne kan man gøre noget ved. Den store mængde partikler, som stammer fra baggrundsforureningen, kan man til gengæld ikke påvirke.

De danske brancheforeninger for bus- og godstransport advarede i 2007 og 2008 om de ekstra omkostninger, som blev pålagt danske vognmænd. Det handlede dengang især om de køretøjer, som skulle have eftermonteret partikelfiltre. Men som årene er gået og bilerne er blevet udskiftet, er der færre og færre køretøjer, som ikke opfylder Euro 4 normen.

Mere end 14.000 miljøzonemærkater til udenlandske lastbiler og busser

Det er bilsynsvirksomheden Applus, der står for langt den største del af udstedelse af miljøzonemærkater til udenlandske lastbiler og busser. Det er Applus' miljøzonemærkatcenter i Padborg, som tager sig af denne opgave.



Transportrammer

Siden 2011 har Applus udstedt 14.117 miljømærkater til køretøjer fra 32 lande. Miljøzonemærkaten koster 93 danske kroner, når den købes over nettet og 165 kr., hvis en købes i synshallen.

Langt de fleste miljøzonemærker udstedes til nyere køretøjer, hvor vi blot skal kontrollere 1. indregistreringsdato for at konstatere, at der er en euro 4 motor eller bedre i køretøjet, fortæller kvalitetschef Morten Lang-Hansen, Applus, til Magasinet Bus.

- Hvis der er tvivl ud fra registreringsbeviset kan vi bruge hjælpeværktøjer fra bl.a. Tyskland og Sverige.

Morten Lang Hansen fortæller, at der er en klar nedadgående tendens i antallet af udstedte miljøzonemærkater, men der er dog udstedt ca. 2600 mærkater i 2013.

- Langt det største antal er til lastbiler og til store flådeejere i Tyskland, Holland, Sverige og Polen, siger Morten Lang-Hansen. Han har ikke konkrete tal på andelen af busser for de udstedte miljøzonemærkater, men han vurderer, at busserne udgør en meget lille del.

Miljø eller konkurrence

Motivationen for at kontrollere miljømærkater i forruden af udenlandske turistbusser er ikke helt den samme for de

involverede aktører. For politiet og Københavns

Kommune er det miljøhensynet, der er i centrum. Og kravet om en Euro 4-motor er i 2013 ikke et specielt hårdt krav. Euro 4 trådte i kraft 1. januar 2005 for nye køretøjer, og det næsten ni år siden. Der er ikke mange euro 2 og euro 3 busser tilbage i international trafik.

Men det er her turistchaufførernes og busvognmændenes motivation kommer ind: den hårde konkurrence fra udenlandske busser. Lave lønninger i udlandet kan man ikke gøre noget ved, men opmærksomheden overfor en række andre regler er derfor skærpet herunder miljøzonereglerne. Og de

relativt få busser, som vover sig ind i København uden euro 4 motor, kommer typisk fra de østeuropæiske lande. Det er ikke OK at snyde med miljøzonemærkaten, men det grundlæggende problem er konkurrencesituationen, og i det spil er miljøzonemærkater kun en detalje.

Miljøzoner findes også i Aarhus, Odense og Aalborg, hvor der gælder tilsvarende regler som i København/Frederiksberg. Også her, er det de lokale politikredse, der står for kontrollen.



Transportrammer

Politisk flertal kritiserer transportminister og regering

Under behandlingen af transportministerens forslag til højere bøder for brud på reglerne om cabotagekørsel, har et flertal kritiseret transportministeren og S-R-SF-Regeringen. Kritikken går blandt andet på manglende oplysninger til Folketingets Transportudvalg fra Rigspolitiet

De oplysninger, som Rigspolitiet via Justitsministeriet har haft svært ved at fremskaffe går på antallet af sager, hvor busvirksomheder har overtrådt reglerne om cabotagekørsel.

Grunden til, at Folketingets Transportudvalg har ønsket at få oplyst omfanget af ulovlig cabotage på busområdet er, at forslaget om højere bøder ikke kun går på godstransport, men også omfatter bustransport.

I den tillægsbetænkning, som et flertal i Folketingets Transportudvalg har skrevet, peger Venstres, Dansk Folkepartis, Enhedslistens, Liberal Alliances og Konservative Folkepartis medlemmer på, at de finder det "... særdeles utilfredsstillende, at det i forbindelse med udvalgsbehandlingen af L 58 ikke har været muligt at fremskaffe dokumentation fra Rigspolitiet i forhold til antallet af overtrædelser af cabotagereglerne på buskørselsområdet.

Repræsentanterne fra de fem partier konstaterer videre, at Rigspolitiet på trods af informationernes vigtighed for Transportudvalget i forhold til lovgivningsprocessen "...ikke har fundet det nødvendigt at foretage en manuel gennemgang af de 428 fældende afgørelser på cabotageområdet siden 2010 med henblik på at identificere antallet af overtrædelser på busområdet".

Rigspolitiet vil ændre indberetningspligten

Fremover skal det være lettere for Rigspolitiet at danne sig et overblik over de forskellige typer af overtrædelser af cabotagereglerne. Det fremgår at et svar til Folketingets Transportudvalg fra justitsministeren

Venstre, Dansk Folkeparti, Enhedslisten, Liberal Alliance og Konservative Folkeparti lægger stor vægt på, at denne ændring af indberetningspligten betyder, at det i fremtiden vil være muligt for Rigspolitiet at levere relevant information om overtrædelser på cabotageområdet - både når det gælder transport med lastbiler og med busser.

De fem partier kalder den nuværende dokumentation på området for utilstrækkelig.

Partierne forventer, at Folketingets Transportudvalg snarest får oversendt en redegørelse fra Rigspolitiet med en beskrivelse af, hvordan det nye indberetningssystem kommer til at fungere tillige med en løbende kvartalsvis afrapportering på antallet af cabotagesager fordelt på overtrædelsestyper for året 2014.

Transportrammer

Politikere giver penge til adfærds - og mobilitetsprojekter

I transportaftalen "En grøn transportpolitik" fra 2009 blev der afsat 200 millioner kroner til forsøgsprojekter, som afprøver mulighederne for at skabe mere energieffektive transportløsninger

Fornylig blev partierne bag aftalen blandt andet enige om at tildele i alt 7,9 millioner kroner til fem adfærds - og mobilitetsprojekter, som skal flytte mennesker fra deres private bil og over i kollektiv trafik eller op på cyklen, samt introducere dem til mere energieffektive kørselsvaner

- Et projekt skal fokusere på mobilitetsplanlægningsprojekt.
- Et projekt skal via kampagner ansøre målgrupper til at bruge flere forskellige slags transportformer.
- Et projekt skal ansøre til grønnere transportadfærd via undervisning, kampagner og læringsmateriale.
- Et projekt skal kombinere delebiler og kollektiv trafik ved blandt andet at opstille delebiler langs buslinjer.
- Et projekt skal udarbejde el-cykelkampagner for udvalgte målgrupper.

Statistik

Busbestanden er blevet mindre

Ved udgangen af november var der registreret 8.724 busser i Danmark. Det var 32 færre, end ved begyndelsen af måneden

I forhold til november sidste år er der tale om en tilbagegang på 160 busser. Det svarer til en procentvis tilbagegang på 1,8 procent. Ved udgangen af november 2012 var busbestanden på 8.884.

INVITATION

AFSKEDSRECEPTION

FOR IVAN BENGTSO

MR. "NEOPLAN" GÅR PÅ PENSION



Med udgangen af december går vores salgschef Ivan Bengtson på pension. Efter mange år i busbranchen er Ivan nærmest blevet en institution, som både kunder og kolleger kommer til at savne.

Vi vil naturligvis gerne give alle, som kender Ivan, mulighed for at komme og sige farvel.

I den anledning afholder vi reception hos

MAN Truck & Bus Danmark A/S i Aarhus

Grydhøjparken 22, 8381 Tilst

Torsdag den 9. januar kl. 14:00 - 17:00



Busstop

Silkebus vinder udbud i Vestjylland

Midttrafiks bestyrelse har vurderet de indkomne tilbud på kørsel efter trafikskabslovens 37. udbud, der omfattede buskørsel på fem ruter - først og fremmest i Vestjylland. Der blev udbudt fire kontrakter på tilsammen 26.349 køreplantimer fordelt på 12 busser. For kunderne resultatet af udbuddet nyere busser med internet på alle de udbudte ruter

Ni busselskaber afgav tilsammen 27 tilbud på de fire pakker, som kørslen var opdelt i. Midttrafik har efter en vurdering af de indkomne tilbud følgende tilbud som vindere:

Silkebus vinder pakke 1.

Rute 580 mellem Ringkøbing og Hvide Sande.

Silkebus vinder pakke 2.

Rute 26 mellem Holstebro og Skjern.

Skave Turistfart A/S vinder pakke 3.

Rute 28 mellem Holstebro og Viborg.

Brande Buslinier ApS vinder pakke 4.

Ruterne 182 og 190 i Ikast-området.

Selvom der indkom flere tilbud, stiger prisen i forhold til den nuværende kørsel. Det skyldes dels, at prisen i de nuværende kontrakter køres til favorabel pris, dels at Midttrafik har skærpet kravene til busserne.

Når kontrakterne træder i kraft 29. juni næste år får kunderne bedre service, da der i udbuddet var stillet krav om nyere busser med internet på alle ruterne.

Busstop

Arriva skal køre gasbusser i Holstebro

Holstebro bliver Danmarks anden by med gasbusser. Det er resultatet af det udbud af Holstebro Bybusser, som Midttrafik har afsluttet. Med omstillingen fra diesel til gas bliver udslippet af CO₂ fra bybusserne reduceret

Det er Arriva Danmark A/S, som fra sommeren næste år skal køre gasbusser i Holstebro.

Arriva blev valgt blandt fire tilbud på kørsel med gasbusser. Udbuddet er et resultat af et samarbejde, der begyndte i 2011 mellem Vestforsyning A/S, Midttrafik og Holstebro Kommune.



- Det er resultatet af et rigtig givtigt samarbejde, og det bliver en stor dag for alle parter, når gasbusserne indsættes i drift. Holstebro bliver Danmarks anden by, hvor bybusserne udelukkende kører på gas, siger Arne Lægaard, der er bestyrelsesformand i Midttrafik.

Omstillingen fra diesel til gas vil medføre, at bybusserne i Holstebro årligt reducerer udledningen af CO₂ med omkring 57 ton.

- Dermed gør vi virkelig en positiv forskel for miljøet, siger han.

Fakta om den udbudte kørsel

- Den udbudte kørsel omfatter Holstebro bybusser og er på 23.600 køreplantimer, fordelt på 10 kontraktbusser
- Kontrakten er blevet udbudt for otte år med mulighed for forlængelse i 2 gange 2 år
- I forbindelse med udbuddet gennemføres samtidig en ruteomlægning i Holstebro, ligesom Holstebro Kommune arbejder på etablering af en ny busterminal ved side af banegården

Busstop

Thydrengen kom til at sætte sit præg på tyske turistbusser

Torsdag 9. januar holder MAN Truck og Bus afskedsreception for Ivan Bengtson i afdelingen i Grydhøjparken i Tilst i Aarhus' vestlige del. Ivan Bengtson har besluttet at skifte spor fra en tilværelse i luksusbusser,

ekspresbusser, regionalbusser og bybusser og stå af ved pensionist-stoppestedet, hvor han bor. Hos busvognmænd og MAN Truck og Bus bliver han kaldt Mr. Neoplan. Når det sidste gæst er gået 9. januar, har han en plan i hånden. På den står blandt andet nyt tag på udestuen, en ny altan på første sal og et nyt badeværelse i huset i Højene i Hjørrings nordlige bydel

Af Jesper Christensen

- Jeg er lidt i tvivl om tilværelsen som pensionist. Men jeg kan ikke blive ved med at klare arbejdsbyrden, siger Ivan Bengtson, da vi møder ham hos MAN Truck og Bus i Tilst kort efter, han er kommet hjem med endnu to Neoplan-busser fra fabrikken i Plauen tæt på grænsen til Tjekkiet.

Det bliver nok de sidste Neoplan-busser, som Ivan Bengtson kommer til at levere som Sales Manager, som der står på hans visitkort.



Busstop

- Vi har snakket om, at der måske kunne blive lidt konsulentarbejde, efter min sidste arbejdsdag, siger han.

- Men vi har ikke aftalt noget.

Det seneste års tid har han arbejdet på at få sine afløsere kørt ind i de mange aspekter, der ligger i opgaven med at sælge busser - hvad enten det er en VIP-bus leveret af Neoplan, som kun kører med udvalgte gæster, eller om det er en bybus, der åbner dørene for alle, der står ved stoppestedet.

Men det hele startede et helt andet sted. Ivan Bengtson stammer fra Snedsted i Thy få kilometer fra Vesterhavet. Men dog så langt, at det var en farlig ekspedition, han begav sig ud i, da han ville have fat i Jenny fra Nørre Vorupør helt der ude, hvor man kan høre havet, selvom det er stille vejr.

Ekspeditionen lykkedes, og Ivan og Jenny blev gift, da de var 22 og 19 år - og de har holdt sammen lige siden.

- Det skal der ikke laves om på, siger han og fortæller, at de sammen har to børn - en dreng og en pige. Og datteren har også to børn - en dreng og en pige på henholdsvis 12 og 15 år.

- Så der er mulighed for, at jeg også bliver oldefar, siger han med et smil.

Lastvogsmekanikeren blev bus-sælger

Ivan Bengtson er udlært i 1970 hos en lille mekaniker i Snedsted. Efter en tur over Sjælland til Sommer Automobiler i Helsingør fra 1970 til 1975, begyndte han som lastvogsmekaniker hos Stiholt i Sæby i 1975. Fire år efter blev han værkfører og senere værkstedschef i afdelingen i Hjørring. Og det var her i Hjørring, hvor Ivan Bengtson har boet siden 1975, at eventyret med Neoplan begyndte.



Busstop

- Vi fik forhandlet en servicekontrakt med Neoplan i Danmark på plads, siger han og forklarer, at det til at begynde med først og fremmest var på det tekniske område.

Men da Neoplan Danmark måtte opgive i 1988, tog Ivan Bengtson initiativ til at få Stiholt på banen som forhandler af de tyske turistbusser.

Ivan Bengtson husker, at begyndelsen var vanskelig. Ud over at skulle stå for salget af Neoplan-busserne, skulle han også passet sit job som værkstedschef med ansvaret for 30 mand.



- Til at begynde med fik vi ansat en sælger, men han solgte ikke noget. Det samme gjalt nummer to. Så fik jeg at vide, at der måtte være noget glat med busserne. Men det var der ikke, det var sælgerne, siger han og fortæller, at han fik at vide, at han så selv kunne forsøge.

Og det har Ivan Bengtson gjort lige siden.

- Til at begynde med solgte jeg busser efter arbejdstid om aftenen og i weekenderne, mens jeg om dagen stadig var værkstedchef.

Men det holdt ikke i længden. Rollen som værkstedschef blev skiftet ud med stillingen som salgs- og servicechef

med ansvaret for kontraktværkstederne i Karlslunde, Silkeborg, Aalborg og Hjørring.

Ivan Bengtson havde ret med hensyn til salget. Busserne var og er gode nok, så det er blevet til omkring 450 busser af alle slags fra Neoplan og MAN, som i 2001 købte den tyske busfabrik - og dermed blev interesseret i at overtage forhandlingen af busserne fra Stiholt.

Busstop

Det endte efter lidt betænkningstid med, at Ivan Bengtson blev en del af aftalen mellem Stiholt og MAN Trucks og Bus Danmark, så han 1. juli 2002 klokken 13.00 skiftede sit job ud som salgschef med folk under sig med et job, hvor han var sælger.

- Det viste sig at være ok. Også selvom jeg gik fra fast løn til at være provisionslønnet.

Fik gang i det kollektive

De første to år hos MAN solgte Ivan Bengtson kun turistbusser. Men så begyndte han at interessere sig for den kollektive trafik. Det udviklede sig til, at han fik ansvaret for alle de licitationer, som MAN Trucks og Bus har deltaget i lige siden.



Det kan været lidt af en udfordring, for udbuddene kommer som regel i perioden fra august og frem til årsskiftet. Der er mange af dem, og tiden er knap. Især hvis der er tale om store udbud, for så skal det, MAN Trucks og Bus i Danmark har regnet sig frem til, gennemgås i hovedsædet i Tyskland. Derudover nævner Ivan

Bengtson, at specifikationerne fra trafiksselskaberne i Danmark ligger langt fra de standardbusser, som en producent som MAN sender ud i hundredevis fra fabrikken. Det kan være dørenes bredde, bredden af destinationstavlerne foran eller placeringen af stop-knapperne inde i bussen. Dermed kan også være en større udfordring at få overbevist de ansvarlige på fabrikken i Tyskland, at de skal ændre lidt hist og her, så MAN også kan køre ind på det danske marked.

- Hos MAN gør de ikke noget uden, det er EU-godkendt, og at reservedelene findes i kataloget. Men så er det også nemt senere hen, for det er bare at slå stelnummeret op, så kommer der en komplet reservedelslist over netop den bus, forklarer han.

Busstop

Og så er der spændingen og ventetiden, når tilbuddet er givet og frem til afgørelsen falder.

- Er det et afslag, er det meget deprimerende. For man tror jo på det lige til det sidste, siger han og nævner en gang, hvor han og MAN gik glip af en ordre på 100 busser, fordi konkurrenten dumpede prisen i sidste øjeblik.

Når det gælder busser til de operatører, der kører for trafikselskaberne, bliver Ivan Bengtson afløst af Christian Winding, som startede hos MAN Truck og Bus i Greve for godt et år siden. Så er det ham, der kommer til at opleve, at prisen er den afgørende, selvom lidt ekstraudstyr vil gøre det hele meget lettere senere hen.

Folkene hos Neoplan lyttede

Selvom Ivan Bengtson efter et par år hos MAN Trucks og Bus begyndte at interessere sig for bybusser og regionalbusser, bankede hans hjerte

stadig for turistbusserne fra Neoplan, hvor han gennem årene har oplevet, at de forslag til forbedringer, han kom med, når han besøgte fabrikken, mange gange er blevet taget op og endda blev standard på senere busser.

- Jeg kom en gang med et forslag til en ændring på en bus til en dansk kunde. Da jeg besøgte fabrikken

fire måneder efter, så jeg en bus til en tysk kunde med samme løsning, siger han med glæde og ikke så lidt stolthed i stemmen.

Ivan Bengtson kan også fortælle, at ledelsen hos MAN Trucks og Bus Neoplan ved, hvem han er. En af dem var engang for mange år siden på salgsturne i Danmark sammen med ham.



Busstop

- Vi solgte vist fem busser på den tur, siger han og konstaterer med sin jyske lune, at de godt ved, hvem Ivan er nede på fabrikken i Plauen og hos MAN Trucks og Bus i München.

I modsætning til busserne til den kollektive trafik, hvor prisen er afgørende, er det anderledes hos de vognmænd, der kører med turistbusser.

- Her køber kunderne busser med hjertet, siger han.



Specielt husker han én bus i den lange række, han har solgt og leveret gennem årene. En Neoplan Starliner.

- Det kostede godt fire millioner kroner. Men så var bagende også indrettet med et U-køkken med ismaskine, tre køleskabe, to frydere, opvaskemaskine, grill, mikrobølgeovn, almindelig kaffemaskine og en espresso-maskine, trådløst internet, fjernsyn og syv skærme med opkobling til en pc, så der kunne vises slideshow, siger han og tilføjer, at denne specielle VIP-bus også havde et fadølsanlæg, der kunne forsyne de 36 personer, der var plads til, med koldt øl i rigtige glas.

- Den var da også udstyret med en nødgenerator, der blev trukket af en tre-cylindret dieselmotor, som sørgede for strøm til alt de elektriske, forklarer han.

Sådan en speciel VIP-bus bliver eksempelvis brugt af firmaer, der inviterer kunder på messer, for den har det hele med på turen.

Når det gælder turistbusserne, hedder Ivan Bengtsons afløser Henning Søndergaard. Han overtager et distrikt, der strækker sig fra Horsens og nordpå i Jylland, så han får hele Jylland som sit arbejdsområde. Henning Søndergaard, der

Busstop

stak hovedet ind den torsdag inden jul, hvor vi mødte Ivan Bengtson, tror nok, at han kommer til at holde kontakten til den kommende pensionist. For Ivan ved et og andet om busser, som det kan være svært at overleve.



Planer for den nye tid

Ivan Bengtson er dog ikke bange for at komme til at kede sig. Hjemme i Hjørring har Jenny allerede lavet en lang liste over praktiske gøremål.

- Der står mange ting på listen. Et nyt tag på udestuen, nyt badeværelse og en ny altan på første sal, siger han.

Torsdag lige før jul kom Ivan Bengtson hjem med to nye turistbusser fra Neoplan i Plauen i Tyskland. Det bliver de sidste, han leverer som Sales Manager hos MAN Trucks og Bus Danmark A/S.

Afskedsreception for Ivan Bengtson finder sted hos MAN Truck og Bus i Grydhøjparken i Tilst i Aarhus' vestlige del torsdag 9. januar mellem klokken 14.00 og 17.00.



Busstop

Busnettet i Aarhus skal evalueres

Midttrafik sætter gang i en kundeundersøgelse i Aarhus, som skal afdække borgernes tilfredshed med byens busnet. Undersøgelsens resultater vil sammen med vurderinger af økonomi, driftserfaringer og passagertal indgå i en samlet evaluering af busnettet i Aarhus, som blev lagt om for to år siden

Omlægningen af den århusianske bustrafik, som Midttrafik gennemførte i august 2011, var den hidtil største omlægning af busnettet i Aarhus. Efter godt to år er der opnået så stabile erfaringer med driften, at der fra politisk side er et ønske om en evaluering af det kollektive trafiktilbud. Midttrafik peger på, at omlægningen på nogle punkter stadig giver anledning til diskussion om det valgte serviceniveau.

Et analysebureau skal gennem telefoninterviews og en webundersøgelse med et panel af tilfældigt udvalgte borgere undersøge, om borgerne og kunderne er tilfredse med busnettet i Aarhus.

Derudover kan alle interesserede deltage i en spørgeskemaundersøgelse på midttrafik.dk fra uge 50 til uge 4. Spørgeskemaet kan findes under midttrafik.dk/busnetaarhus.

Der vil også blive indsamlet personlige erfaringer og kundeoplevelser fra frontmedarbejdere, hovedsagligt buschauffører og Midttrafiks kundeservice. Endelig vil Aarhus Kommune inddrage kommunernes Fællesråd i evalueringen.

Tilfredshedsundersøgelserne vil indgå i en samlet evaluering, som vil blive præsenteret for byrådet i Aarhus Kommune i andet kvartal 2014 med henblik på en politisk stillingtagen til det kollektive trafiktilbud fremadrettet.

Aarhus fik nyt busnet i 2011

I 2010 blev Kollektiv Trafikplan Aarhus vedtaget i byrådet i Aarhus Kommune og Regionsrådet. Planen indebar en effektivisering af bustrafikken og en prioritering af et bedre tilbud til de store rejsestrømme, herunder indførelse af A buslinjer, hvorimod der ikke længere skulle bruges så mange ressourcer på små og mindre rejsestrømme.

På baggrund af den vedtagne trafikplan blev hele busnettet i Aarhus samt dele af det regionale busnet omlagt i august 2011. Samtidig introducerede man et nyt tilbud om flextur med kommunal støtte til kommunens landområder.

Busstop

Uddannelsesbusser skal køre på hele Fyn

Fra næste skoleår kan unge på Fyn tage en bus direkte til deres ungdomsuddannelse. De såkaldte uddannelsesbusser udbredes til hele øen

Fynbus' direktør, Carsten Hyldborg siger til DR Fyn, at de nye setup kædes sammen med et nyt tilbud til eleverne i folkeskolen.

Det nye system, der baserer sig på erfaringer fra et forsøg i Assens, betyder, at hele Fyn får busruter, der kører direkte til uddannelsesinstitutioner, som eksempelvis gymnasier og tekniske skoler.

Carsten Hyldborg forklarer ifølge DR Fyn, at Region Syddanmark har besluttet at Fynbus skal øge den form for kørsel.

Det betyder også, at der bliver sat gang i 30 nye busruter til unge på Fyn.

Derudover for de fynske kommune også mulighed for at tilkøbe "tilbringerruter", hvor unge kan tage en taxa til busstoppestedet, hvis de bor over én kilometer væk.

Tilbringerruterne skabte megen debat under forsøget i Assens, men der er ifølge Carsten Hyldborg stor interesse fra andre kommuner.



Trafiksikkerhed

Rapport: Fodgængerulykker rammer særligt børn og unge

Fodgængerulykker resulterer ofte i alvorlige skader for fodgængerne. For eksempel er én ud af seks trafikdræbte en fodgænger. På den baggrund har Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) dybdeanalyseret 27 ulykker med fodgængere i byer i Danmark

To tredjedele af fodgængerne i de undersøgte ulykker var på den ene eller den anden måde særligt udsatte. Det var eksempelvis børn, ældre, berusede unge mennesker eller andre påvirkede. Fælles for dem var, at de ikke havde optimale mentale eller fysiske forudsætninger for at færdes i trafikken.

Rapport peger på behov for undervisning

I en tredjedel af ulykkerne var fodgængerens et barn under 15 år. Det var enten helt små børn, som uden de voksne havde opdaget det, færdedes alene i trafikken. Eller lidt større børn, som var meget optaget af de kammerater, de fulgte med, og ikke fik orienteret sig ordentligt. Undersøgelsen bekræfter, at der fortsat er behov for færdselsundervisning og en stor kommunikationsindsats i det hele taget i forhold til børn og forældre. Der kan overvejes øget fokus på at sikre de små børns færden omkring hjemmet og på, hvordan de lidt større børn kan færdes sikkert med kammerater i trafikken.

Unge præger mørkeulykkerne i weekender

Ulykkerne med de påvirkede fodgængere skete typisk i mørke og i forbindelse med weekenderne. Der var mange unge blandt både bilister og fodgængere i mørkeulykkerne, og bilisterne kørte typisk for stærkt, hvilket havde afgørende betydning for en stor del af disse ulykker. Havarikommissionen for Vejtrafikulykker anbefaler blandt andet, at fodgængerne gennem kommunikationsindsatser skal lære at passe på sig selv og hinanden i trafikken om natten. Flere politikontroller kan modvirke hastighedsovertrædelser om natten.

Undersøgelsen har desuden vist, at man skal passe på fodgængere under bakning og eksempelvis bakke langsomt og så vidt muligt undgå lange bakmanøvrer. Over halvdelen af ulykkerne skete i forbindelse med, at fodgængerne krydsede vejen, og det er i flere tilfælde vurderet, at vejmiljøet i højere grad kunne have understøttet sikre krydsningssteder for fodgængerne.

FynBus lægger planer for fremtiden

Interesserede, der gerne vil vide noget om, hvordan busserne kan komme til at køre på Fyn, kan se og kommentere FynBus' trafikplan for de næste fire år på nettet. Planen er FynBus' bud på, hvordan den kollektive trafik på Fyn, Langeland og Ærø skal udvikle sig

Trafikplanen beskriver en række udfordringer, samt FynBus' vurderinger af, hvordan trafikskelskabet kan være med til at løse dem.

Blandt de kommende vilkår er lukningen af Thomas B. Thriges Gade i Odense, uddannelsesreformen og folkeskolereformen. Bustrafikken skal også tilpasses en ny togstation i Langeskov og efter, hvordan de vestfynske regionaltoget skal køre.

På lidt længere sigt vil en kommende letbane i Odense og de planlagte superlyntog også skabe nye muligheder i den kollektive trafik.

Blandt de nye tiltag i trafikplanen er konkrete forslag til, hvordan elever og studerende kan komme hurtigere og mere direkte til og fra deres uddannelser med mere direkte ruter, inspireret af dette års forsøg med uddannelsesbusserne fra Assens Kommune.

- Der er store forventninger til udviklingen af den kollektive trafik. FynBus giver i trafikplanen nogle bud på, hvordan det kan lade sig gøre. Med den nye trafikplan tager vi hul på en ny spændende tid, hvor vi skal sikre os, at den fremgang vi har opnået inden for de sidste fire år fortsætter, samtidig med at vi udvikler og moderniserer den kollektive trafik, så den matcher kundernes behov, siger direktør i FynBus, Carsten Hyldborg.

Trafikplanen er i høring hos Region Syddanmark, kommunerne og en række organisationer frem til 6. januar. FynBus vil også gerne have kommentarer fra borgerne.

Planen kan findes på www.fynbus.dk/Trafikplan - hvor man også kan skrive sine kommentarer. Det er der allerede flere, der har gjort.



Busstop

Vejdirektoratet åbner ny rastepads ved Ringsted

Fredag 20. december åbner Vejdirektoratets nyeste rastepads på motorvejskortet - Kongsted Nord - på Motorvej E20 øst for Ringsted. Rastepadsen ligger i det vestgående spor på motorvejen over for den nuværende rastepads Kongsted Syd mellem frakørslerne Borup og Ringsted Ø

Der bliver cirka 60 pladser til personbiler og cirka 35 pladser til lastvogne og busser, som de vil komme ti at dele med de sæsonbetonede campere. Særtransporter får særskilt parkering.

Til maj 2014 får rastepadsen et nyt infoteria, og dermed bliver rastepadsen bemandet. Indtil da vil der være opstillet midlertidige toiletter.

Indtil infoteriet åbner, vil en del af rastepadsen være spærret af til byggeplads og antallet af p-pladser vil være begrænset.

Den nye rastepads Kongsted N erstatter de to ubemandede rastepadser ved henholdsvis Bøgede og Kværkeby N, der begge lukker 2. januar næste år. Der vil blive skiltet for trafikanterne med henvisning til Kongsted N og Tuelsø N som alternativ.

Til maj næste år lukker Vejdirektoratet rastepadsen ved Bjæverskov og infoteriet kendt som "Morfar", når det nye infoteria ved Kongsted N åbner.



(Illustration: Vejdirektoratet)

Busstop

Chauffører hos Flextrafik får stor ros

Kunderne roser Flextrafik på Sjælland. Det er især chaufførerne, som får stor ros for deres kørsel og service. Det viser den seneste brugerundersøgelse for 2013, som Megafon har foretaget for Trafikselskabet Movia

Brugerundersøgelsen viser, at der er god grund til at dele roser ud til chaufførerne hos Flextrafik. Der er meget stor tilfredshed i alle ordninger med chaufførerne, som har en samlet tilfredshed på over 93 procent.

- Chaufførerne fortjener et stort skulderklap. Det er altafgørende, at vores kunder føler sig trygge og godt behandlet, når de kører med Flextrafik, og det viser undersøgelsen med al tydelighed, at de gør, siger Dorthe Nøhr Pedersen, der er administrerende direktør for Trafikselskabet Movia.

Brugerne af Flextrafik svarer følgende:

- 98 procent følte sig fastspændt korrekt og forsvarligt under turen.
- 93 procent er helt eller delvis enige i, at chaufføren fremtrådte velsoigneret og imødekommende. (8 procent er delvis enige)
- 93 procent er helt eller delvis enige i, at chaufføren kørte forsvarligt. (9 procent er delvis enige)
- 95 procent er helt eller delvis enige i, at vognen fremstod vedligeholdt, ren og sikker. (9 procent er delvis enige)

Flextrafik, som blandt andet står for Flextur, handicapkørsel, patientbefordring og mange kommunale kørsler får generel ros over hele linjen. Den generelle tilfredshed (tilfreds og meget tilfreds) ligger på 86 procent.

Fakta om Flextrafik:

Flextrafik er en samlebetegnelse for en række forskellige kørselsordninger, der ligger ud over den traditionelle kollektive trafik. Der er tale om individuel transport af enkeltpersoner fra en adresse til en anden adresse. Flextrafik omfatter bl.a. siddende patientbefordring, Flextur, handicapkørsel, kommunernes visiterede kørsel til læge med mere - samt kørsel til institutioner og specialskoler.



Busstop

Brugerundersøgelse peger på behov for højere kendskab

Den seneste brugerundersøgelse for 2013, som Megafon har foretaget for Trafikselskabet Movia, viser, at der trods stor ros til chaufførerne, er plads til forbedringer. Det gælder blandt andet med hensyn til kundernes viden om, hvordan de bestiller en vogn

Movia Flextrafik har i flere år arbejdet med at udbrede kendskabet til, hvad man skal gøre, hvis vognen udebliver. Brugerundersøgelsen viser, at der sket en markant positiv fremgang.

Undersøgelsen viser at:

- Kendskabet til proceduren ved forsinkelser/udeblevne vogne ligger stabilt på 78 procent.
- Flere kunder ved, at de skal kontakte driftsvagten tidligst 15 minutter efter lovet afhentning - her er kendskabet steget fra 59 procent i 2011 til 68 procent i 2013.
- Kendskabet til informationskortet, som distribueres til kunderne via vognene, hospitaler med videre er steget fra 39 procent i 2011 til 50 procent 2013.

Forbedringer på vej

Der er også områder i undersøgelsen, hvor Flextrafik kan blive bedre. Det gælder specielt på bestillingen af kørslen. Blandt brugere af handicapkørselsordningen er andelen, der i høj/meget høj grad mener, at Movia er gode til at gøre bestillingen af ture nem og fleksibel faldet fra 82 procent i 2012 til 73 procent i 2013. For Flexturkunder er dette tal 66 procent.

- Vi har haft nogle problemer med implementeringen af et nyt selvbetjeningsmodul, men vi forventer, at tallene vil rette sig igen, når kunderne blandt andet kan oprette sig med NemID, så vi ser frem til en markant forskel i 2014, siger Jens Peter Langberg, Flextrafikchef i Movia.

Der er fortsat en flot tilfredshed med den service, der ydes i forbindelse med telefonisk bestilling af ture. Henholdsvis 87 procent og 79 procent af handicap- og flexturkunderne er tilfredse. Endelig er kendskabet til muligheden for at bestille handicapkørsel over nettet steget fra 37 procent til 61 procent, som ligger godt i tråd med Movias strategi om i højere grad at oplyse om mulighederne for selvbetjening.

Fakta om Flextrafik:

Flextrafik er en samlebetegnelse for en række forskellige kørselsordninger, der ligger ud over den traditionelle kollektive trafik. Der er tale om individuel transport af enkeltpersoner fra en adresse til en anden adresse. Flextrafik omfatter bl.a. siddende patientbefordring, Flextur, handicapkørsel, kommunernes visiterede kørsel til læge, m.m. samt kørsel til institutioner og specialskoler.

Busstop

Aalborg Kommune udbyder ni ekstra taxitilladelser

Efter møde med taxibranchen er det besluttet, at Aalborg Kommune vil udbyde ni tilladelser til taxikørsel, så der igen bliver 140 tilladelser til taxikørsel i Aalborg Kommune.

Det aktuelle antal taxibevillinger i Aalborg Kommune er i øjeblikket på 131 tilladelser, hvor de 19 er med vilkår om, at der skal benyttes en storvogn, der kan medtage kørestolsbrugere.

Af hensyn til behovet for kørsel med handicappede, herunder kørsel for NT, vil der i de nye tilladelser blive fastsat vilkår om, at der skal benyttes en storvogn, der kan medtage to kørestolsbrugere og er forsynet med lift.

Aalborg Kommune vil opslå tilladelserne ved offentlig bekendtgørelse i henhold til lovgivningen. Interesserede vil herefter kunne indsende ansøgning til kommunen på et særligt skema indenfor en fastsat frist. Tilladelserne forventes at kunne tildeles i 1. kvartal 2014 efter Teknik- og Miljøudvalgets godkendelse.

Opslaget af tilladelserne til taxikørsel vil blive annonceret i Nordjyske og på websiden www.aalborgkommune.dk/taxi.

Her vil man blandt andet kunne læse mere om ansøgningsprocessen, vilkårene for tilladelserne og kravene i henhold til lovgivningen for at få en tilladelse til taxikørsel.

DSB og Arriva justerer priserne den 19. januar 2014

Mandag 19. januar justerer DSB og Arriva priserne på billetter og kort. Den gennemsnitlige stigning er på 1,3 procent. På Pendlerkort stiger priserne i gennemsnit med 2,5 procent, hvilket er lidt mere end priserne generelt

- Til gengæld har DSB og Arriva i en fireårig periode fra 2008 til 2011 valgt at tilgodese pendlerne ved at fastfryse priserne på Pendlerkort, så stigningen kommer på et tidspunkt, hvor vi går fra et lavt niveau, siger DSB's chef for salg og produktmarketing Christian Linnelyst.

Det er forretnings- og produktchef i Arriva Tog A/S Thomas Rosendal enig i og fremhæver, at Pendlerkort fortsat er attraktivt prissat.

Infrastruktur

Danske bizzet betaler vejafgiften for dig i Østrig

Fra 6. november kan buskunder - og lastbilkunder - med en ny type BroBizz i forruden også afregne for at køre på betalingsveje i Østrig. BroBizz A/S bliver det første selskab, som tilbyder den nye tjeneste med navnet EasyGo+

EasyGo, der er det oprindelige samarbejde mellem de skandinaviske lande for betalingsveje, broer og færger, startede i 2007 på baggrund af et direktiv fra EU, som på sigt skal gøre det muligt at køre i hele Europa med den samme OBE-enhed (On Board Equipment) monteret i bussen. Med det nye samarbejde imødekommer de fire lande Østrig, Norge, Sverige og Danmark direktivet, som samtidig betyder nye fordele for den tunge trafik mellem landene.

Fire lande har samme faktura

EasyGo+ kan benyttes af køretøjer over 3.5 ton, som kører mellem Østrig, Sverige, Norge og Danmark. Den nye tjeneste gør det muligt at benytte den samme OBE - for eksempel en BroBizz - til betaling i alle fire lande. Det kræver dog, at man udskifter sin nuværende BroBizz, da hver enkelte BroBizz fremover vil være knyttet til et bestemt køretøj. Begrundelsen er, at den nye OBE skal indeholde mere information end den nuværende for at kunne håndtere de nationale regler og forskellige afgiftssystemer i de fire lande.

- Vi er rigtig glade for at kunne tilbyde den nye mulighed til de af vores fragt- og buskunder, som har et kørselsbehov i Østrig. Så slipper de for at have dobbeltaftaler og to sendere i køretøjerne. Det er jo hele grundtanken bag vores selskab, at vi skal give kunderne flere og flere anvendelsesmuligheder med BroBizz og samtidigt gøre det enklere at være kunde, siger administrerende direktør Helle Bech, BroBizz A/S, og fortsætter:

- Da vi er de eneste af de nuværende EasyGo-samarbejdsparter, som tilbyder denne mulighed, forventer vi at kunne tilbyde tjenesten til svenske og norske fragt- og busselskaber inden nytår.

Baggrund og fakta:

Den nye EasyGo+ service blev lanceret fra 6. november. Det betyder, at alle ejere af køretøjer over 3.5 ton, som ønsker at bruge den nye service, skal udskifte deres OBE med den nye model.

For at benytte EasyGo+ skal kunder have en særlig BroBizz-sender til hvert køretøj. Den nye OBE indeholder mere information end den originale EasyGo-enhed og garanterer fuld overensstemmelse med den europæiske lovgivning om "European Electronic Toll Services" (EETS).

Den nye EasyGo+ service er en valgfri service, og det er helt op den enkelte ejer af køretøjer over 3.5 ton, om man vil benytte sig af tilbuddet eller ej.

Uddannelse

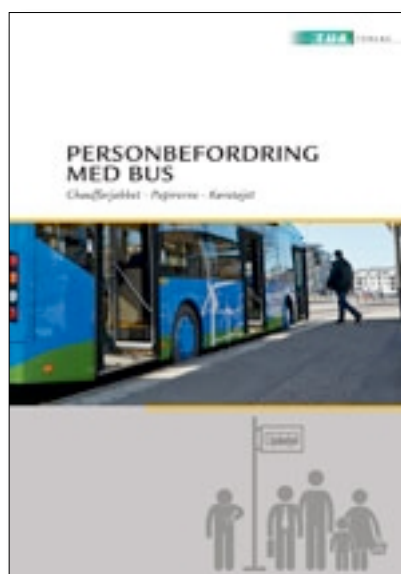
TUR-forlag har udgivet 8. udgave af Personbefordring med bus

I Personbefordring med bus lærer den, der er under uddannelse, hvad der kræves af en fører af en stor bus (kategori D) ved erhvervsmæssig personbefordring ved rutekørsel, kørsel med turistbus, privat buskørsel og handicapkørsel.

Bogen giver et overblik over de forskellige papirer og dokumenter, der kræves af myndighederne, og indblik i køretøjet og dets indretning.

Emnerne i bogen er:

- National og international buskørsel
- De forskellige former for chaufførjob
- Kvalifikationskrav til chaufføren
- Chaufførens og bussens dokumenter
- Anvendelse af vejkort
- Køre- og hviletidsbestemmelser
- Ansvar og forsikringer
- Transportøkonomi



Bogen benyttes på uddannelserne:

- Personbefordring med bus
- Grundlæggende kvalifikationsbevis - bus
- Personbefordring med bus - ordinær kvalifikation
- Personbefordring for lastbilchauffører

Væsentlige ændringer i 8. udgave

i forhold til den tidligere udgave:

- Opdaterede attester fra Trafikstyrelsen
- Revideret skema om kvalifikationskrav
- Opdaterede tabeller og figurer
- Tempo 100-tilladelse
- EU-medlemslande
- EU-sygesikringskort
- Chaufførens kvik-guide

Chaufførens kvik-guide sidder bagest i bogen og er en samling værktøjer, som chaufføren ofte kan have brug for.

Den indeholder:

- Tjekliste til chaufføren, med ting man skal huske før, under og efter kørsel
- Oversigt over køreog hviletidsbestemmelserne
- Oversigt over de papirer og dokumenter, der skal medbringes til både chauffør og køretøj.

Turistbusser

Hollandske busproducent har lanceret en ny fremtidsmodel til tiden

Den nye bus - der har fået navnet VDL Futura FMD2 - er en ny model i Futura-familien fra den hollandske busproducent. VDL Futura FMD2 er en turistbus, der bygger på VDL's modulære konstruktionsteknik med de fordele, det giver



Bussen, der bygger på et letvægtskoncept, har et aerodynamisk design, og en brændstofoptimeret drivline med lavt brændstofforbrug til gavn for driftsøkonomien.

VDL fremhæver, at den nye bus både kan benyttes til decideret turistikørsel og som bus på længere ruter - eksempelvis som en dansk X-bus. Derudover kan den også bruges som skolebus.

Et gulv uden trin

Gulv er 1,25 meter og giver passagererne let adgang til bussen. Det er muligt at få bussen leveret med ekstra brede døre, som kan give plads til en lift til hjælp for gangbesværede passagerer, så de kan komme sikkert ind og ud af bussen.

VDL Futura FMD2 har fladt gulv uden forhøjede områder. Konstruktionen giver passagerne god plads uden forhindringer. På samme tid sparer det flade gulv vægt. Der ud over er et gulv uden trin, forhøjninger og hjørner lettere at gøre rent - og holde rent.

Chauffører, der kender VDL FHD 2 vil genkende bussens førerplads og instrumentering, som er designet med henblik på optimal kombination af ergonomi, sikkerhed og effektivitet.

Bybusser

Bybusser i Helsinki skal teste lokalt produceret bioethanol

To Scania Citywide-busser kører som forsøg på lokalt produceret bioethanol i den finske hovedstad. Bioethanolen bliver fremstillet som en del af et projekt, hvor den svenske bus- og lastbilproducent er involveret og samarbejder med en række parter - blandt andet det finske energiselskab, St1, der producerer og distribuerer brændstof i Finland, Sverige, Norge og Polen

Projektet har siden starten for to år siden blandt andet undersøgt mulighederne for at ethanol fremstillet af affald som brændstof i skraldebiler og distributionsbiler under forskellige forhold. Gennem projektet er der også set på brændstofforbrug og udslip.

De hidtidige resultater viser, at ethanol produceret ud fra affald er et muligt alternativ til konventionelt brændstof. Energiforbruget i køretøjer, der kører på den pågældende ethanol ligger på linie med brændstofforbruget i sammenlignelige dieseldrevne biler. Udslippet af skadelige stoffer ligger 80 procent under niveauet for Euro 5-køretøjer.

Affalds-baseret ethanol reducerer også CO₂-udslippet med op til 90 procent.

De busser, der indgår i det finske forsøg, er forsynet med Scania's 9-liters motor på 270 hk, der har et maksimalt drejningsmoment på 1.200 Nm. Busserne er udrustet med automatiserede gearkasser. Scania's ethanol-motorer er grundlæggende de samme, som fabrikens dieselmotorer, der er modificeret til at kunne køre på ethanol.

Ethanol-drevne busser adskiller sig ikke fra de dieseldrevne, hvad angår køreegenskaber og komfort. Scania's erfaringer med at bruge ethanol som brændstof i busser går 25 år tilbage. I Stockholm kører omkring 500 ethanol-drevne busser. Scania peger på, at brugen af ethanol i øjeblikket er den mest effektive måde at reducere transportsektorens udslip af eksempelvis CO₂.



Trafikselskaber

Sydtrafik får ny direktør

Sydtrafik sætter fra årsskiftet en ny direktør bordenden. Den nye direktør, der tiltræder 1. januar, hedder Lars Berg. Han kommer fra et job som segmentdirektør hos ISS Facility Service Danmark A/S

Lars Berg, der er 45 år, har tidligere beskæftiget sig med kollektiv trafik som regionschef hos Arriva Skandinavien A/S i Hedensted.

Han afløser Anders Due, der har været konstitueret som direktør hos Sydtrafik siden maj. Anders Due skal tilbage til Movia, hvor fra han har været udlånt.

Hos organisationen Danske Busvognmænd glæder man sig til samarbejdet med den nye direktør.

- Både i relation til den kollektive bustrafik og flextrafikken, som Sydtrafik har taget til sig de seneste år, mener vi, at det er vigtigt med en god dialog mellem trafikselskab og branchens organisation. Vi ser frem til samarbejdet med Lars Berg om de udfordringer trafikselskabet og vognmændene har foran sig, siger chefkonsulent i Danske Busvognmænd Lasse Repsholt.



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

Busstop

Bus-ulykke i Norge kostede to mennesker livet

En bus med 17 passagerer kørte natten til søndag 15. december galt i udkanten af Oslo. To mennesker mistede ifølge den norske nyhedsside vg.no livet, mens én blev alvorligt kvæstet

Bussen kørte af vejen i Rommen, der er en del af den norske hovedstad. Ved ulykken rullede bussen to gange rundt på veje ned ad en skræmt. Ifølge vg.no kørte bussen på en lige vejstrækning, da den skulle svinge ind i en buslomme. I stedet for at holde stille, fortsatte bussen op over fortovet, over en betonkant og ned ad skrænten.

Da redningsfolk ankom til ulykkes stedet fandt de én omkommet, mens bussen chauffør døde på vej til sygehuset. En passager blev alvorligt kvæstet ved ulykken, mens andre slap med knubs og skrammer.

Billeder fra ulykken viser, at vejen var sneglat.

Sæt fokus på din historie

Har du snart jubilæum? Eller har du fundet en bunke gamle billeder i arkivet? Få din og virksomhedens historie skrevet til dit formål – til hjemmesiden, en artikel eller et jubilæumsskrift.

Vi graver i arkivet for dig, og vi interviewer dem, der oplevede det hele.

Vi kombinerer nutid og nostalgi!



Mikael Hansen

journalist og konsulent

IMAGITA Kommunikation

Sanderumvej 16B, 5250 Odense SV

tlf. 70 27 96 96 mail@imagita.dk

Billetter

Aarhus har fået den første stationære billetautomat

Den første af 10 stationære billetautomater, hvor buspassagerer i Aarhus kan trække billet før afgang er sat i drift på Viby Torv

Med de stationære billetautomater er det nu muligt at købe billetter til bybusser og regionalbusser med Dankort, Visa og MasterCard.

I busserne kan der fortsat købes billet med mønter.

Aarhus kommune sætter de ni øvrige stationære billetautomater i drift i løbet af 1. kvartal 2014 - der kommer to på Banegårdsplads, to på Park Allé, én på Klostertorv, én i Busgaden, én på Harald Jensens Plads, én i Mølleparken og én på Rutebilstationen.

Man kan købe følgende billetter på automaten:

- To, tre og fire zoners billetter
- En zones tillægsbillet
- Natbusbillet
- billetter til 16 byer i Østjylland, blandt andet Grenå, Skanderborg og Silkeborg
- Kombibilletter; Randers Regnskov, Kattegatcenteret, Djurs Sommerland
- Dagsbillet
- Flybusbillet

Man kan ikke betale med kontanter i automaterne, og de indeholder dermed ingen kontanter.



Medie-information

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

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

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

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

Redaktionen



Jesper Christensen
Ansv. chefredaktør



Mikael Hansen
Journalist

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

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