

Magasinet Bus

Onsdag 25. februar 2014 - Nummer 2 - 2. årgang

Frederik Stjernegaard Jensen,
turistbuschauffør hos Centrum Turist

- Jeg kan godt lide at gøre noget
for andre

Læs mere side 33 - 37



Danish Coach Award 2014
blev delt ud under Ferie
For Alle

Læs mere side 15 og 16

Busserne bringer
passagerer til og fra
togene

Læs mere side 6, 7 og 8

Rejsekortet gik ned
- trafikskelskaber blev taget
på sengen

Læs mere side 25 - 29

Rejsearrangører blev
meldt til politiet

Læs mere side 22 og 23



Mød os på
Facebook

Følg med hver dag på transportnyhederne.dk

Mens vi venter på hurtigere togrejser

Danske Regioners næstformand, Venstre-manden Carl Holst, der er formand for Region Syd, peger på, at busser er en vigtig del af det kollektive trafiksystem.

Derfor vil han have politikerne på Christiansborg til at sende flere penge til regionernes trafikselskaber, så de får mulighed for at bringe og hente de passagerer, som S-R-Regeringen ønsker at få til at rejse mere med togene, når Togfonden.dk's milliarder sender de første hurtigere tog ud på skinnerne med en køretid mellem Danmarks største byer på en time - og skaber hurtigere tog de fleste andre steder.

Der går nogle år, inden de hurtige togforbindelser kommer. Men det er selvfølgelig godt at være i god tid - og regionsformanden har en pointe, når han peger på busserne som et vigtigt led i den kollektive trafik, når der er tog med i forbindelserne.

Derfor har de politiske beslutningstagere sammen med trafikplanlæggerne i trafikselskaberne god tid til at vurdere, udvikle, tilpasse og justere den kollektive trafik, så den kan opfylde de aktuelle behov for effektiv transport.

I den seneste tid er der ganske mange eksempler på, at trafikselskaberne og politikerne har fokus på effektiv bustransport.

Der er også eksempler på, at private operatører har fokus på området - og oplever fremgang.

Måske støtter den overordnede udvikling, hvor de større byer oplever en befolkningstilvækst på bekostning af andre områder, i sig selv tilpasningen af den kollektive bustransport til og fra stationerne af den simple grund, at der rent fysisk mangler plads til vores personbiler - på p-pladser og på indfaldsvejene til byerne.

God læselyst

Nyheder fra Mekasign

- Tænk grønt, det gør vi!

Med vores nye ULTIMA skiltserie kan du spare brændstof pga. lav vægt og lav energi forbrug.

Klik på billedet for at se mere om ULTIMA.



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

Kun 1750,- kr. inkl. moms.

Kontakt Mekasign for køb af Drivesafe Alkotester.



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

Transportrammer

18 har søgt om tilskud fra pulje

Trafikstyrelsen har modtaget 18 ansøgninger til puljen til forbedring af kollektiv trafik i yderområder. Trafikstyrelsen vil nu gennemgå de indkomne ansøgninger og udarbejde en indstilling til transportministeren, som vil danne grundlag for beslutningen om, hvordan puljemidlerne skal fordeles.

Tilsagn og afslag på de indkommende ansøgninger vil blive givet inden for fire måneder.

Puljen udmøntes til projekter inden for følgende områder:

Udvikling af nye ruter, herunder driftsstøtte i op til 2 år, samt opstartsomkostninger

Investeringer i infrastruktur, der bidrager til at gøre den kollektive trafik i yderområderne bedre

Ansøgninger kan være enten til forsøg, som kan afdække nye og innovative ideer, eller til projekter, der giver en generel forbedring af tilbuddet til passagerer og derigennem tiltrækker flere passagerer i yderområderne.

Puljen til at forbedring af den kollektive trafik i yderområder blev etableret som led i trafikaftalen Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik fra 12. juni 2012.

I aftalen fremgår det, at der til puljen skal afsættes 57 millioner kroner pr. år i perioden 2013-2017.

Interesserede kan finde en oversigt over de 18 ansøgere [her](#):



Yderpuljen 2. runde			
Søgnr.	Ansøger	Projekttitel	Ansøgt beløb i kr.
Y2014-2-01	Assens Kommune	5 fremkommelighedsprojekter på landevej 505 mellem Assens og Odense.	2.568.750
Y2014-2-02	Frederikshavn Kommune	Bedre Kollektiv Trafik i Frederikshavn Kommune	400.000
Y2014-2-03	Halnæs Kommune	Busvenderplads ved Østet Station	100.000
Y2014-2-04	Sydtrafik	Rute til betjening af turisdområderne i Vardø og Ringkøbing-Skjern Kommuner	1.265.000
Y2014-2-05	Infrastrukturselskabet LJ A/S	Faxe Syd Trafikterminal	1.780.500
Y2014-2-06	Faxe Kommune	Landbyruter i Faxe	2.200.000
Y2014-2-07	Infrastrukturselskabet LJ A/S	Hastighedsopgradering af Tølløsebanen mellem Høng og Rude Vedby	3.698.750
Y2014-2-08	FynBus	Teknisk forpendelse i bynære befolkede områder	2.287.000
Y2014-2-09	Lolland Færgeselskab	IT-services til Lolland Færgeselskab	310.150
Y2014-2-10	Orskov Kommune	Valby Landsby på R-nettet	490.000
Y2014-2-11	Stevns Kommune	Generel forbedring af busseruter i Stevns Kommune	100.000
Y2014-2-12	Grenaa Kommune	Nyt bussystem i Grenaa	2.378.014
Y2014-2-13	Frederikshavn Kommune	Flux Airport i Frederikshavn Kommune	1.250.000
Y2014-2-14	Nordjyllands Trafikudvalg	Strategisk opgradering af busseruter i Nordjylland	31.444.000
Y2014-2-15	Færskov Kommune	Trinbræt i Laurbjerg	5.634.000
Y2014-2-16	Fredericia Kommune	Udvikling af applikation til smartphone for lettere adgang til bestilling af behovsorienteret kørsel	123.000

Transportrammer

Busvognmænd er trygge ved Magnus Heunicke som ny transportminister

Socialdemokraten Magnus Heunickes udnævnelse til ny transportminister efter Pia Olsen Dyhr (SF) bliver positivt modtaget hos organisationen Danske Busvognmænd. Organisationens leder peger på Magnus Heunickes erfaring og engagement - og hilser ham velkommen som transportminister

Danske Busvognmænd peger på, at kollektiv trafik og transportsektorens bidrag til vækst og beskæftigelse bør være hovedoverskrifter i transportministerens arbejde.

- Vi kender Magnus Heunicke som en engageret og vidende transportpolitiker fra hans tid som transportordfører for Socialdemokraterne. Derfor er vi også meget trygge ved at se ham som minister for området, siger John Bergholdt, der er landsformand for Danske Busvognmænd.

- Tager vi den kollektive trafik først, skal Magnus Heunicke slå de sidste søm i de aftaler, der udmønter Togfonden.dk. En af de ting, vi kan se mangler, er at sikre, at den kollektive bustrafik understøtter de planer og ambitioner om passagervækst, som Timemodellen lægger op til. Derudover vil transportministeren snart fremlægge en ny lov om trafikselskaber, der indeholder en del justeringer af den nuværende lovgivning og skal skabe rammerne om en sammenhængende, kollektiv trafik i Hovedstadsområdet på tværs af busser, tog og metro, siger John Bergholdt, som fremhæver, at den anden vigtige opgave bliver at sørge for, at transportsektoren bidrager positivt til vækst og beskæftigelse.

Landsformanden peger også på to vigtige områder inden for persontrafikken.

- Den danske taxibranche har været under pres længe, og en revision af taxilovgivningen er undervejs. Hvis udviklingen skal vendes og erhvervet i større grad understøtte vækst og beskæftigelse, skal der efter min mening ske en lovændring med fokus på forenkling og modernisering og ikke en lovændring, der har karakter af småjusteringer af den i dag meget detaljerede lovgivning. Endelig har vi brug for, at transportministeren understøtter buserhvervets konkurrenceevne. Der ligger allerede et lovforslag fra skatteministeren, der sikrer ensartede momsregler for danske og udenlandske busvirksomheder. Så er vi et stykke af vejen, men fortsat fokus på vore medlemmers rammebetingelser i konkurrencen med udenlandske virksomheder, der udfører cabotagekørsel, er vigtig, siger John Bergholdt.



Magnus heunicke (S) bliver budt velkommen som transportminister af Danske Busvognmænd.

Kollektiv trafik

Danske Regioner:

Det kollektive trafiksystem er en helhed

En analyse fra Danske Regioner viser, at busserne har en vigtig funktion som leverandør af passagerer til toget. Bussen står for halvdelen af den trafik til togene, hvor der er andre transportmidler involveret. For de lange togrejser er det 6 ud af 7 passagerer, der tager en bus, cykel eller bil til toget. Det får næstformanden for regionerne Carl Holst (V), der er regionsformand i Region Syd, til at foreslå, at aktørerne i den kollektive trafik sætter sig sammen for at sikre, at kundernes behov

Det er vigtigt at se på det kollektive trafiksystem som en helhed - og anerkende den rolle, som cykler, biler og busser har som leverandører af passagerer til toget. Det er konklusionen på en analyse, Danske Regioner har fået foretaget på baggrund af et udtræk fra DTUs Transportvaneundersøgelse.



Danske Regioner peger på, at jo længere togrejser, desto vigtigere er det at have fokus på, hvordan man kommer til toget. Når 6 ud af 7 lange togrejser involverer et andet transportmiddel til eller fra toget, må man derfor sørge for ordentlige muligheder for at komme til toget med bus, bil og cykel, hvis man vil have kunder til timemodellen.

- Vores tal understreger kun, hvorfor det er vigtigt at tænke busserne ordentligt ind i togfondens planer. Når togfonden styrker de lange strækninger med hurtige forbindelser mellem nogle få store stationer, skal vi sørge for at have nogle ordentlige busforbindelser ind til disse stationer. Ellers bliver togfonden ikke til gavn for hele landet, men kun for folk i de største byer, siger Carl Holst, næstformand i Danske Regioner.

Kollektiv trafik

Carl Holst mener, at næste skridt i forhold til timemodellen for togforbindelserne mellem de store byer må være, at parterne i den kollektive trafik i fællesskab ser på, hvordan man kan få flest mulig passagerer med toget - særligt i forhold til de byer, hvor superlyntoget forventes at stoppe

- Kun ved at de forskellige aktører i den kollektive trafik sætter sig sammen om en sådan opgave, sikrer vi os, at man ser på kundernes behov i sammenhæng. Hvis der ikke kommer flere passagerer i bussen, så kommer disse passagerer også til at mangle i toget, siger Carl Holst.

En analyse fra Danske Regioner viser, at 33 procent af alle togture har en bustur tilknyttet i den ene ende. Halvdelen af alle tilslutningsture til toget foregår med bus, og den resterende halvdel involverer biler eller cykler.

Analyse fra Danske Regioner:

Bussen understøtter togrejsen

Timemodellen for den landsdækkende togtrafik har brug for får bustransport til og fra stationerne, hvis målet om at få flere passagerer til at tage toget skal nås. Hvis bustransporten bliver ladet tilbage, kan man komme til at mangle passagerer

Danske Regioners analyse er baseret på udtræk fra Transportvaneundersøgelsen, som siden 1992 har kortlagt danskernes rejsevaner.

I det notat, som Danske Regioner har fået udarbejdet, fremgår det blandt andet, at 33 procent af alle togture har en busrejse i den ene eller den anden ende.



Kollektiv trafik

De tilsvarende tal for cykler og bil er henholdsvis 26 procent og 17 procent. Ser man på togrejser over 100 km stiger bussens andel som tilbringertrafik til 36 procent .

Resultatet får næstformand for Danske Regioner, Carl Holst (V), til at konkludere, at der er vigtigt at tænke busserne ind i togfondens planer, hvis den skal lykkes.

- Når togfonden styrker de lange strækninger med hurtige forbindelser mellem nogle få store stationer, skal vi sørge for at have nogle ordentlige busforbindelser ind til disse stationer. Ellers bliver togfonden ikke til gavn for hele landet, men kun for folk i de største byer, siger Carl Holst.

Danske Busvognmænd er utilfredse

Hos Danske Busvognmænd er landsformand John Bergholdt utilfreds med relationerne mellem milliardinvesteringen i Togfonden.dk og bustrafikken, der søger for transporten til og fra togstationerne

- Jeg forstår ikke, at man kan tage beslutning om at investere 28 milliarder kroner og have en vækstambition på 9,6 millioner ekstra passagerer om året uden at forholde sig til, at over hver tredje af disse passagerer har brug for en busforbindelse i den ene eller den anden ende, siger han.

Som det ser ud nu, er der ifølge John Bergholdt to muligheder i 2020, når Timemodellen er færdigudbygget. En ekstraregning for bustrafik til kommuner og regioner eller en stor gruppe brugere af den kollektive trafik, der ikke kan få den sammenhængende og effektive rejse med bus og tog, de har brug for.

Næstformanden i Danske Regioner, Carl Holst (V), skønner, at der bliver brug for en opgradering af bustrafikken for cirka 400 millioner kroner, hvilket er et beskedent beløb i forhold til de omkring 28 milliarder kroner, der investeres fra Togfonden. De 400 millioner kroner er 1,4 procent af milliardinvesteringen i Togfonden.dk.

En af de politikere, der forhandlede aftalen om Togfonden.dk på plads i januar, Dansk Folkepartis trafikordfører Kim Christiansen, er ikke indstillet på at Togfonden.dk skal omfatte busdrift.

Den vedrører anlæg af toginfrastruktur og ikke drift.

- Hvis Danske Regioner vil have flere penge, må de selv tage den med regeringen, siger Kim Christiansen ifølge Danske Busvognmænd.

Kollektiv trafik

Trafikstyrelsen er bagud med sager om OST-tilladelser

Et større antal sager om brud på overenskomstreglerne i bus- og taxilovene hober sig op i Trafikstyrelsen, som har en meget tung arbejdsgang i denne type sager

Af Mikael Hansen

Løn- og arbejdsvilkår for trafikselskabernes Flextrafik har været et meget varmt emne i de seneste par år, især for tilladelserne til offentlig service trafik med personbiler, de såkaldte OST-tilladelser. Striden går på, om der skal lønnes med timeløn eller provisionsløn. Hvad der står fast er, at Trafikstyrelsen er tilladelses- og kontrolmyndighed for overholdelse af lovens krav om løn- og arbejdsvilkår.

Og Trafikstyrelsen har endnu ikke tilbagekaldt én eneste OST-tilladelse, mens et stigende antal sager hober sig op i styrelsen.

Dansk Taxi Råd skriver i sit nyhedsbrev:

"Der er øjeblikket 1089 tilladelser til offentlig servicetrafik i funktion rundt i Danmark. Det er Trafikstyrelsen, der har tilsynsmyndigheden med tilladelserne og selv om antallet er vokset hen over årene, så erkender vicedirektør Keld Ludvigsen, at man indtil videre ikke har tilbagekaldt en eneste tilladelse til offentlig servicetrafik på grund af manglende overholdelse af overenskomster. Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid på en klagesag kan ikke oplyses".

- Når en virksomhed skal have tilladelse til offentlig servicetrafik fra Trafikstyrelsen, kontrollerer vi bl.a. at den også overholder lovgivningens krav til chaufførers løn- og ansættelsesvilkår. Senere kontroller på dette område forudsætter, at Trafikstyrelsen bliver gjort opmærksom på forhold, som konkret berettiger, at styrelsen iværksætter tilsyn. En undersøgelse af løn- ansættelsesvilkårene i en virksomhed er meget tidskrævende, og bliver desværre ofte forsinket af, at det viser sig at være nødvendigt at indhente yderligere oplysninger. En sådan undersøgelse omfatter indsendelse af ansættelseskontrakter og lønsedler fra en given periode, som skal vurderes af arbejdsmarkedets parter. Denne vurdering danner herefter grundlag for Trafikstyrelsens afgørelse, siger Keld Ludvigsen til Dansk Taxi Råd.

På foranledning af Fynbus, Midttrafik og Sydtrafik, har Trafikstyrelsen i november og december sidste år iværksat undersøgelser af løn- ansættelsesvilkårene i 25 virksomheder, der udfører kørsel på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik for de tre trafikselskaber. Undersøgelserne er endnu ikke afsluttet.

Også tilladelser til taxikørsel har været undersøgt i november og december sidste år. Her er det kommunerne, der er tilsynsmyndighed. Kommunerne afgav svar på godt 14 dage. Alle tilladelserne levede op til lovens krav og undersøgelserne er nu afsluttet.

Kollektiv trafik

- Det er en helt uholdbar situation, at tilsynet og kontrollen med OST-tilladelserne fungerer så tungt, som tilfældet er. Branchen har brug for en langt hurtigere sagsbehandling. Der er en meget stor og langvarig diskussion i branchen om, hvorvidt nogle snyder på vægten og skaffer sig konkurrencefordele ved at fikle med løn- og arbejdsvilkår. Vi har brug for en hurtig afklaring, siger direktør i Dansk Taxi Råd, Trine Wollenberg, til transportnyhederne.dk.

Trafikstyrelsen vandt i april 2013 den såkaldte NORTRA-sag i Vestre Landsret over en gruppe nordjyske vognmænd, hvor det blev slået fast, at offentlig service trafik med personbiler skal aflønnes med timeløn. Dommen er anket til Højesteret.

Busrejser var godt repræsenteret på Ferie for Alle

Fredag 21. til søndag 23. februar lagde Messecenter Herning haller til Ferie for Alle - Danmarks og Skandinaviens største feriemesse. Busrejserne var godt repræsenteret på messen, som rummede alt fra camping og golf til charterferie og Danmarksferie

Busrejserne var godt repræsenteret på Ferie for Alle i Messecenter Herning. I afsnittet for udlandsferier kunne man finde 10 rejsebureauer med busrejser som speciale, men mange flere bureauer havde busrejser som en del af deres tilbud. Flere busrejsebureauer afholdt konkurrencer på messen, selvfølgelig med busrejser som præmier til de heldige.

Rejser, ophold og aktiviteter fra 1.088 udstillere var med på Skandinaviens største feriemesse. Det var ny udstillerrekord på Ferie for Alle.

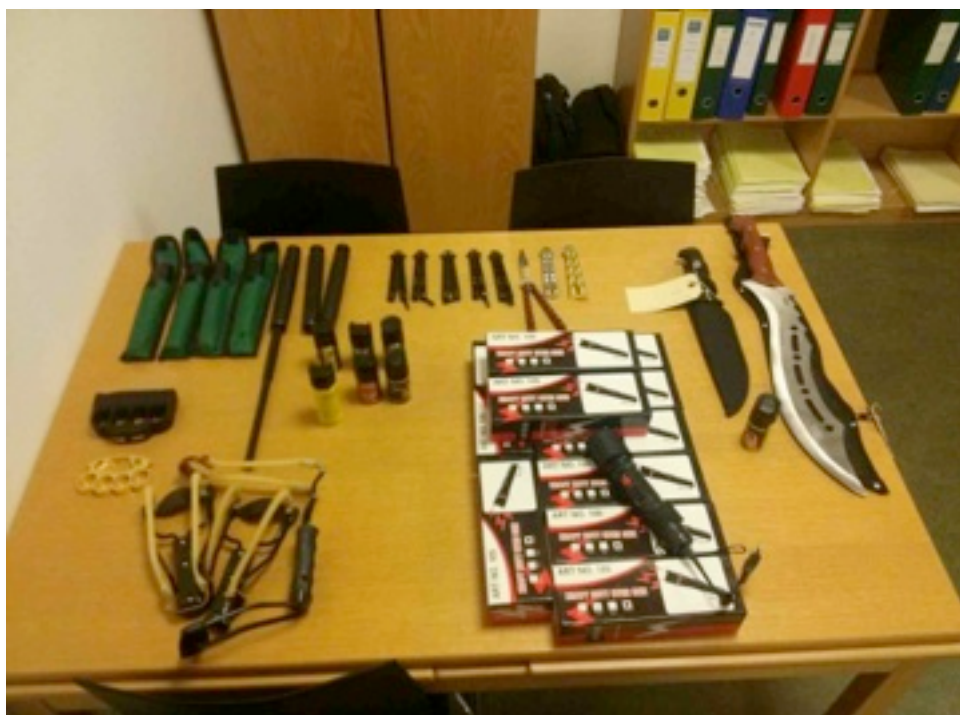


I 2013 var der 63.840 besøgende over de tre messedage på Ferie for Alle. Men det tal blev overgået i år, hvor messen blev besøgt af 64.520 gæster.

Arbejdsforhold

Politiet stopper bus med gymnasieelever - og håndvåben

Syd- og Sønderjyllands Politistoppede natten til torsdag i uge 8 en bus med gymnasieelever, der havde været på vinterferie i Prag. Ud over den bagage, de havde med hjemmefra, havde de også taget nogle tasker og poser fyldt med forskellige ulovlige våben med hjem i bussen



Bussen med gymnasieeleverne fra Fyn bliver standset af politiet, da den ved fem-tiden kører over den dansk-tyske grænse.

De fynske gymnasieelever får besked på hver i sær at tage deres egen bagage. Da de har gjort det, står der nogle tasker og poser tilbage uden ejermænd - eller kvinder.

I poser og tasker finder politiet knive, macheter, strømpistoler, peberspray og slangebøsser med metalkugler.

Ingen af eleverne vil kendes ved våbnene, som bliver konfiskeret af politiet.

Det lykkes ikke politiet at finde ejermændene - eller -kvinderne, så eleverne får lov til at køre hjem - uden våbnene.

Ifølge dr.dk kan politiet have fået et tip om, at der var våben i bussen. Men det har politiet ikke ville bekræfte over for dr.dk.

Arbejdsforhold

Chauffør får dagbøder og en betinget dom for højresvingsulykke

Mandag 3. februar afsagde Københavns Byret dom i sagen mod den 61-årige turistbus-chauffør, som i et højresving 28. september sidste år overså en 20-årig kvinde, som var cyklet op på siden af bussen, da chaufføren skulle svinge til højre

Byretten fandt, at chauffører burde have set cyklisten i løbet af de fire-fem sekunder, hvor hun kørte langs højre side af bussen, hvor chaufføren havde vist tegn til at skulle svinge til højre. Han havde dermed udvist maglende agtpågivenhed, hvilket Byretten idømte ham 20 dagbøder af 250 kroner for uagtsomt manddrab og for overtrædelse af færdselsloven. Ud over dagbøderne fik han også en betinget frakendelse af føreretten i tre år.

Ulykken skete, da chaufføren kom kørende i sin turistbus på Store Kongensgade i København og skulle svinge til højre ad Dronningens Tværgade.

Chaufføren i den 14 meter lange bus var under sin kørsel meget opmærksom på ikke at ramme andre biler eller lysstandere under højresvinget. Han overså dermed cyklisten. Et optagelse fra et overvågningskamera i nærheden viste omstændighederne ved ulykken. På kameraets optagelse kunne man se bussen, med blik i højre blinklys, og hvordan den 20-årige cyklist, der kom cyklende bag efter bussen, i første omgang tilsyneladende ville køre uden om bussem, men så beslutter sig for at køre indenom.

Chaufføren opdager ikke cyklisten, som var nået helt op til bussen højre forhjul, Hun kommer ind under bussen forhjul og bliver dræbt på stedet.

Chaufføren går stadig til psykolog efter den voldsomme oplevelse.



Arbejdsforhold

Bus-virksomhed i Randers er endt i Skifteretten

Skifteretten i Randers har taget en busvognmandsforretning i Randers under konkursbehandling. Den pågældende virksomhed, der blev etableret i marts 2010, har været under tvangsopløsning

Ifølge Statstidende drejer det sig om virksomheden Randers Turistbus ApS under tvangsopløsning, CVR-nr. 32829694, der havde adresse på Kavalervej i Randers.

Advokat Jørgen Lindhardt Steffensen, Lindhardt Steffensen Advokater, Østerbrogade i Grenaa, er udpeget som kurator.

Eventuel anmodning om valg af kurator og kreditorudvalg skal fremsættes skriftligt over for skifteretten senest tre uger efter denne bekendtgørelse. Enhver, der har fordring eller andet krav mod skyldneren, opfordres til inden fire uger efter denne bekendtgørelse til boets kurator at anmelde sit krav opgjort pr. 17. februar.

Virksomheden kom ud af det senest afsluttede regnskabsår opgjort 30. september 2011 med et resultat på minus 276.000 kroner efter skat. Egenkapitalen var på minus 110.000 kroner. Året før - der var virksomhedens første - blev også afsluttet med negativt resultat.

Retten i Roskilde sætter det sidste punktum

Busselskabet, der gik konkurs i juni 2010, blev etableret i 1995.

Virksomheden efterlader 17 procent til kreditorer, der falder ind under konkurslovens paragraf 95

Ifølge Statstidende drejer det sig om konkursboet Østtrafik A/S, CVR-nr. 18713373, der havde adresse på Hårlev Stationsvej i Hårlev.

Den afsluttende skiftesamling finder sted i Retten i Roskilde, Skifteretten, Helligkorsvej i Roskilde, torsdag 27. februar klokken 8.45, hvor udkast til regnskab og udlodning med en dividende på 17,32 procent til paragraf 95-krav vi blive fremlagt og eventuelt stadfæstet.

Udkastet ligger til eftersyn i skifteretten.

Fordringer og andre krav, der først anmeldes efter stadfæstelse af regnskabet, tages ikke i betragtning.

Udbetaling foretages fire uger efter stadfæstelsen, medmindre anke forinden er sket.

Læs også:

[Busselskab i Hårlev er gået konkurs](#)



Mercedes-Benz

Salgskonsulent
Johnnie Espersen
Tlf.: +45 56 37 00 20

Salgskonsulent
Carsten Ø. Nielsen
Tlf.: +45 56 37 00 35

Salgskonsulent
Poul Nielsen
Tlf.: +45 56 37 00 42

Salgskonsulent
Claus Korsgaard
Tlf.: +45 56 37 00 63

Busrejser

To nye og en genganger drog hjem med Danish Coach Award

- Stort tillykke til Papuga A/S fra Brørup, der for andet år i træk viste sig som vognmanden med den mest innovative ide i feltet. Sådan lød det fredag, da direktør i Danske Busvognmænd Steen Bundgaard i forbindelse med uddelingen på Ferie for Alle i Messecenter Herning overrakte årets Danish Coach Award



Denne gang imponerede Papuga A/S med virksomhedens særlige Van Hool dobbeltdækker bus, der er bygget på et buschassis fra svenske Scania.

Bussen er en satsning, der ifølge komiteen, som uddeler priserne, bør få branchen til at genoverveje alternative muligheder for indkøb af busser og udnytte handlen på tværs af EU's grænser.

De to andre vindere var nomineret til Danish Coach Award for første gang.

Som Årets Busrejsearrangør valgte priskomiteen Klingenberg Busrejser, der gennem over 30 år har sendt tusindevis af busrejsegæster afsted. Rejsebureauet, der i dag udelukkende sælger busrejser, kan således pryde sin markedsføring med det eftertragtede Danish Coach Award-logo det kommende år.



Busrejser

Som Årets Turistbusselskab pegede priskomiteen på Herfølge Turistfart.

- Herfølge Turistfart var nomineret sammen med et stærkt felt af både store og små turistvognmænd fra hele landet. Familievirksomhedens moderne og internationale markedsføring endte dog med at overbevise priskomiteen om, at det var Herfølge Turistfart, der skulle kåres som vinder, sagde Steen Bundgaard, der selv har siddet med i den syv mand store priskomite.



På billedet fra venstre Årets Innovatør, Carsten Papuga, Årets Turistbusselskab ved Heino Norddahl Larsen (Herfølge Turistfart) og Årets Busrejsearrangør Helge Klingenberg.



Kontakt vores salgspersonale
for mere information:

Dorthe Porsmose Pedersen
☎ 23 72 56 14

Jens Lind-Petersen
☎ 40 97 95 21

Bruno Hansen
☎ 40 51 65 53



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

Bedre busser sælges

www.buscenervest.dk

Turistbusser

[14 Volvo B11R 9700HD 5-stj.](#)

[14 Volvo B11R 9700HD 4-stj.](#)

[14 Volvo B11R-9900HD 4-stj.](#)

[13 Volvo B9R 9500H](#)

[11 Volvo B13R-9700HD](#)

06 Volvo B12B 9900

[03 Volvo B12B-9900HD](#)

96 Volvo B10M Star 302

95 Volvo B10M Star 302

50+1+1, 460 HK, I-shift, EURO 6.

54+1+1, 460 HK, I-shift, EURO 6.

54+1+1, 460 HK, I-shift, EURO 6.

51+1, 13 meter, 380 HK, I-shift, EURO 6.

59+1+1, flere udførsler, 460HK, EURO 5, km 260.000.

48+1+1, 13 meter, 460 HK, I-shift, EURO 3.

57+1+1, tiptop stand – motor kun km 40.000.

Carrus 302, EURO 1.

48+1+1, Carrus 302, EURO 1.

[06 Man Lions Coach R08](#)

04 Setra S416 HDH

52+1+1, EURO 3 + filter, 420 HK, km 530.000.

51+1+1, EURO 3 + filter, 478 HK, km 660.000.

Rute- og bybusser

[05 Volvo B12M-8700](#)

[02 Volvo B12BLE-8500](#)

[00 Volvo B10M-V25](#)

[98 Volvo B10BLE-8500](#)

[97 Volvo B10M-8500](#)

[96 Volvo B6R-Vest](#)

96 VDL DAF-LEXIO

52+35, 13,7 meter lavbagperron, km 765.000.

30+35, 12 meter, laventre.

50+38, 13,7 meter, lavbagperron.

33+35, 12 meter, laventre.

47+24, rutebus med hofseseler.

29+12, 10 meter, hofseseler, kr. 45.000.

49+24, 12 meter, m. hofseseler.

Øvrige

[13 DEMO MB VEGA GT](#)

[05 Iveco 50C](#)

[99 Volvo B10M bogbus](#)

16 personer – UNVI-aptering.

19+1, udvendig lift.

12 meter, meget velholdt, kun km 199.000, 220V mm.

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

Rejsekort og prækabling

Bus Center Vest A/S tilbyder også prækabling, således at din bus bliver direkte forberedt til Rejsekortet.

Vi anvender kun godkendte kabler og har specialuddannet personale.

Arbejdet udføres hos jer eller på vores værksted.



Iveco 70C Compa T

Design din egen Iveco Compa T 70C17.

Plads til op til 28 pass.
Toilet, køkken og komfortabel
indretning.

Kontakt Bus Center Vest A/S for pris.

Se mere på www.unvi.es



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

Sikkerhed

Den nye transportminister fik stillet spørgsmål om sikkerhedsseler i busser

Venstres folketingsmedlem, Torsten Schack Pedersen, der gennem en årrække har stillet flere spørgsmål om sikkerhedsseler og deres montering i eksempelvis børnehavnebusser, har stillet nye spørgsmål, som den nye transportminister Magnus Heunicke (S) skal svare på

Torsten Schack Pedersens spørgsmål lyder:

Mener ministeren fortsat i lyset af historierne fra P4 Fyn den 28. og 29. januar 2014 om de mange busser, som ikke overholder de gældende regler om fastspændingsudstyr for børn, at ulovligt udstyr er blevet tilbagekaldt på en effektiv måde?

Vil ministeren nu i lyset af historierne fra P4 Fyn den 28. og 29. januar 2014, om de mange busser, som ikke overholder de gældende regler om fastspændingsudstyr for børn og sikkerhedsseler forankring på sædernes stel, tage initiativ til, at Trafikstyrelsen tilføjer reglerne i Detailforskriften og Vejledning om Syn og offentliggør en komplet liste over farligt og ulovligt fastspændingsudstyr til børn, og at der gives krystalklar besked til synshallerne og KL om, at dette forhold bør kræve særlig opmærksomhed fremover?



Hvordan mener ministeren i lyset af de mange busser, som ikke overholder gældende regler om fastspændingsudstyr for børn, at de hidtidige afvisninger af problemets omfang er blevet håndteret af regeringen, og hvorfor er der ikke grebet ind tidligere, når der har været præsenteret dokumentation for, at gældende lovgivning ikke har været overholdt?

Sikkerhed

Den nye transportminister har svaret på spørgsmål til sin forgænger

Thorsten Schack Pedersen, der er folketingsmedlem for Venstre, stillede kort før skiftet i Transportministeriet en række spørgsmål om sikkerhedsseler i busser. Spørgsmålene var adresseret til den daværende transportminister Pia Olsen Dyhr (SF), og det blev derfor den nye socialdemokratiske transportminister Magnus Heunicke, der fik lov til at svare

Det har han gjort.

Magnus Heunicke svarer, at han ingen grund har til at betvivle Trafikstyrelsens indsats på området. Han peger også på, at en nærmere redegørelse for Trafikstyrelsens tilsynsaktiviteter og behandling af konkrete sager ligger udenfor rammerne for paragraf 20-spørgsmål, som nedenstående spørgsmål fra Thorsten Schack Pedersen hører ind under.

V-politiker stiller nye spørgsmål til transportministeren

Transportminister Magnus Heunicke (S) gav som noget af det første i sin tid som minister et svar til Venstres folketingsmedlem Torsten Schack Pedersen, om havde stillet en række spørgsmål om sikkerhed og sikkerhedsseler i børnehavebusser. Transportministeren svarede, at han ikke havde grund til at betvivle Trafikstyrelsens indsats for at sikre sikkerheden i busserne

Men Torsten Schack Pedersen var ikke imponeret over ministersvaret. Derfor har han nu stillet en række nye spørgsmål i



Sikkerhed

håb om at få et mere fyldestgørende svar - og få løst problemet med busser, der får eftermonteret sikkerhedsseler på en måde, som ligger langt fra gældende regler - og som også ligger langt fra at kunne levere den sikkerhed, man som almindligt menneske kan forvente at få. når man spænder selen for sig selv - eller andre - ens børn for eksempel.

Torsten Schack Pedersens nye spørgsmål kan læses nedenfor:

1. Det er kommet frem, at Odense Kommune har 17 børnehave- og institutionsbusser, hvor sikkerhedsselerne er monteret ulovligt på sædernes stel. Trafikstyrelsen har i den forbindelse oplyst til Danmarks Radio, at man er i gang med at foretage stikprøver af tilfældigt udvalgte busser af denne type. Vil ministeren i forlængelse heraf oplyse, hvor mange busser Trafikstyrelsen har undersøgt, og hvor mange man har planlagt at undersøge i alt? Ministeren bedes herunder oplyse, om nævnte undersøgelser allerede er afsluttede og om resultatet af disse undersøgelser. Såfremt undersøgelserne ikke er afsluttet bedes ministeren oplyse, hvornår de ventes afsluttet.

2. Vil ministeren oplyse, om Trafikstyrelsen har foretaget en nærmere fysisk undersøgelse af de mange børnehavebusser, som Styrelsen inden for de seneste to år har modtaget oplysning om har sikkerhedsselerne forankret på sædernes stel? Har dette givet anledning til, at nogle af disse busser er blevet bygget om?

3. Trafikstyrelsen har i et interview til Danmarks Radio oplyst, at man i den konkrete sag fra Odense med 17 ulovlige børnehave- og institutionsbusser, kan henvende sig til Teknologisk Institut med henblik på at få selemonteringerne lovliggjort. Vil ministeren oplyse, om Teknologisk Institut er i besiddelse af den såkaldte tredimensionale H-punkt testdukke, som anvendes til at udmåle sikkerhedsselers konstruktive vinkler, og dermed tilladte placeringer af sikkerhedsseler? Herunder om Teknologisk Institut er akkrediteret til at udføre sådanne afprøvninger af sikkerhedsseler og sikkerhedsseleforankringer?

4. Er ministeren, jf. svar på spørgsmål 436 – 442, TRU alm. del (2012 – 13) samt svar på spørgsmål 554 – 557, TRU alm. del (2011 – 12) vedrørende ulovligt fastspændingsudstyr til børn i busser, fortsat af den opfattelse, at den hidtidige indsats fra Trafikstyrelsen har sikret, at synshaller har den tilstrækkelige opmærksomhed omkring problemet, eller vil ministeren tage initiativ til, at problemerne omkring ulovligt fastspændingsudstyr til børn i busser eksplicit vil komme til at fremgå af detailforskrifter m.v. vedrørende syn, og vil ministeren tage initiativ til - eventuelt gennem KL - at gøre kommuner og institutioner opmærksomme på problemstillingen omkring ulovligt fastspændingsudstyr til børn i busser?



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

Sikkerhed

Danske Busvognmænd peger på muligheder for forvirring

17 børnehavebusser i Odense Kommune blev i forbindelse med klargøringen til syn fornylig gennemgået af et andet værksted, end tidligere. På værkstedet blev det klart, at sikkerhedsselerne i busserne ikke levede op til love og regler om godkendelse og om montage

- Det er vigtigt for det første at understrege, at der i den her situation må være tale om eftermonterede seler. Det er stort set kun i forbindelse med eftermonteringen af seler i busser, der ikke fra fabrikken er udstyret med sikkerhedsseler, at forvirring kan opstå. Det bliver ikke lettere, hvis bussen ikke fra fabrikken er udstyret med selefastgørelsespunkter, siger Lasse Repsholt, chefkonsulent i Danske Busvognmænd.

Han peger på, at eftermonterede seler i henhold til Detailforskrifter for køretøjer skal være "solidt fastgjort til køretøjets faste dele. På køretøj, som fra fabrikken er udstyret med selefastgørelsespunkter, skal disse anvendes til fastgørelse af sikkerhedsselen".

Trafikstyrelsen oplyser i øvrigt i sin vejledning til synsvirksomhederne, at fastgørelsen af sikkerhedsseler skal være i overensstemmelse med køretøjsfabrikantens forskrifter. Alternativt kan opfyldelse af ovennævnte krav dokumenteres ved en udtalelse fra et anerkendt prøvningslaboratorium.

- Vi finder det utroligt vigtigt, at man kan regne med synsvirksomhedernes prøvning af bussernes sikkerhedsseler og, at den er ensartet og korrekt i hele landet. Det har busejerne og især deres passagerer krav på, siger Lasse Repsholt.



Ret og regler

Rejseselskab er blevet meldt til politiet

Forbrugerombudsmanden har meldt rejseselskabet RM Travel ApS til politiet for at bruge alkohol i reklamer rettet mod unge under 18 år, hvilket er i strid med markedsføringsloven. Politianmeldelsen sker som en udløber af Forbrugerombudsmandens undersøgelse af markedsføringen af rejser for unge til Prag

På hjemmesiden praguge7.dk og på sin Facebook-side reklamerede RM Travel ifølge Forbrugerombudsmandens for skolerejser til Prag i uge 7 og 8.

Selskabet lovede blandt andet "Pubcrawl" og "Beer Factory" og skrev desuden, at Prag byder "... overalt på pubber og værtshuse med det berømte og gode tjekkiske øl."

Reklamerne var ofte suppleret med billeder af alkohol eller billeder og videoer med glade unge mennesker, der festede med glas, hvis indhold umiddelbart kunne lede tankerne hen på alkohol.

På "praguge7.dk" stod der, at "... da det er en tur for hele skolen, kan alle deltage, så længe de går på gymnasiet, handelsskolen, teknisk skole eller lign. uddannelse."

Forbrugerombudsmanden peger på, at der ikke var et aldersfilter, der sikrede, at unge under 18 år ikke havde adgang til hverken praguge7.dk eller RM Travels Facebookside.

RM Travel har ifølge Forbrugerombudsmanden ikke ønsket at udtale sig i forhold til Forbrugerombudsmandens opfattelse af, at selskabet har overtrådt markedsføringslovens forbud mod brug af alkohol i reklamer rettet mod unge under 18 år.

- Det har vist sig, at det var en god idé at holde ekstra øje med rejseselskabernes markedsføring af skolerejser til Prag. Der er åbenbart flere selskaber, som ikke respekterer, at det er forbudt at bruge alkohol i reklamer rettet mod unge, siger Forbrugerombudsmand Henrik Øe og fortsætter:

- Jeg vil nu tage initiativ til en snak med rejseselskaberne bag Pragturene om, hvordan de fremover markedsfører sig over for skoler og gymnasier.

Fakta om markedsføringslovens paragraf 8, stk. 3

Markedsføring rettet mod børn og unge under 18 år må ikke indeholde omtale af, billeder af eller henvisninger til rusmidler, herunder alkohol.

Ret og regler

Alkohol i markedsføring over for unge udløser politianmeldelse

Rejseselskabet GO Rejser har brugt alkohol i sin markedsføring af rejser til Prag rettet mod unge under 18 år. Det er i strid med markedsføringsloven, og Forbrugerombudsmanden har politianmeldt selskabet

GO Rejser reklamerede på hjemmesiden gorejser.dk og på sin Facebook-side for skolerejser til Prag i uge 7 og 8. Selskabet lovede blandt andet:

"Happy hour på Prags bedste diskoteker!" og "Prags eneste pub-crawl med fri bar. 1,5 times fri bar i ALT".

Reklamerne var ofte suppleret med billeder af alkohol eller billeder og videoer med glade unge mennesker, der festede med glas, hvis indhold kunne lede tankerne hen på alkohol.

På gorejser.dk stod der, at unge godt kunne deltage i Pragturene, så længe de bare var fyldt 16 år. De behøvede ikke at gå på et gymnasium eller en anden uddannelsesinstitution.

Der var lige som på en tilsvarende rejseside - praguge7.dk - som efterfølgende også er blevet politianmeldt - ingen filtreringsmekanisme, der sikrede, at unge under 18 år ikke havde adgang til hverken gorejser.dk eller til GO Rejsers Facebook-side.

- Reklamer med alkohol rettet mod unge er forbudt. Efter sidste års store medieomtale af unges Prag-rejser i vinterferien fandt jeg det naturligt at holde ekstra øje med rejseselskabernes markedsføring over for de helt unge i år. Det viste sig så at være med god grund. Det er vigtigt, at vi undgår lignende sager i fremtiden. Jeg vil derfor indkalde rejseselskaberne bag Pragturene til et møde, hvor de kan få rådgivning til, hvordan de fremover markedsfører sig over for unge, siger Forbrugerombudsmand Henrik Øe.

Go Rejser besvarede ikke Forbrugerombudsmandens henvendelser forud for politianmeldelsen.

Go Rejser blev ifølge CVR-registeret etableret 1. august sidste år. Selskabet, der er personligt ejet og drevet, har det fulde navn Go Rejser/Go Prag V/ Mahdi Ghorbani.

Kollektiv trafik

Bus-kunder i Aarhus er uenige om byens nye busnet

Midttrafik har gennemført en brugerundersøgelse, som Aarhus Stiftstidende har fået aktindsigt i, før den bliver officielt bliver lagt frem. Avisen peger på, at mange er godt tilfredse med byens nye busnet med hurtige A-ruter, mens lige så mange er utilfredse

Ifølge Aarhus Stiftstidende svarer over halvdelen - det er 53 procent - af de knap 1.500 personer, der har deltaget i undersøgelsen, at de er 'meget uenig' eller 'uenig' til følgende påstand: "De områder, hvor jeg færdes, har en passende busbetjening i forhold til mit behov". Omvendt er en anden stor gruppe - 35 procent - med avisens ord godt tilfredse.

Når det gælder den nye busplan med A-buslinier er passagererne også delt. Ifølge avisen viser undersøgelsen, at knap 50 procent af passagererne er positive over for busplanens A-buslinier, mens 30 procent er negative.

Det nye bus-net, der blev lanceret i 2011 skal vurderes af politikerne i Aarhus Byråd i løbet af foråret.



Billetstop

Rejsekortnedbrud tog trafiksselskaberne på sengen

En fejlagtig opdatering af rejsekortsystemet fik rejsekortudstyret på stationer og i de mange busser til at gå i sort fra morgenstunden fredag 14. februar 2014. Samtidig gik både Rejsekort A/S og de involverede trafiksselskaber mere eller mindre i sort. Informationen til kunderne og til personalet i busser og tog var yderst mangelfuld, hvis der overhovedet kom nogen information

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



Undtagelsen var Nordjyllands Trafiksselskab(NT), som helt fra morgenstunden gav gratis busrejser til rejsekortbrugere og til dem, der ville have kørt på enkeltbillet i busser, hvor rejsekortet ikke virkede. Rejsekortbrugere kunne også køre gratis med Nordjyske Jernbaner, mens andre passagerer blev henvist til at købe enkeltbillet i togene. Meldingen fra NT var den eneste logiske, den der tog hensyn til, hvordan Rejsekort fungerer i praksis.

Men hos DSB, trafiksselskabet Movia, Metroselskabet og Sydtrafik var morgenmyldretiden overstået, før meldingerne om gratis rejse blev sendt ud.

Passagerer med forudbetalte periodekort og ungdomskort var ikke berørt af nedbruddet, men de fik ikke gratis rejse 14. februar.

Bustrafikken i Midttrafik og FynBus var ikke berørt, for her er Rejsekort ikke indført.

For sen besked

Direktør i Rejsekort A/S, Bjørn Wahlsten, beklager forløbet overfor Magasinet Bus, og han fremhæver, at trafiksselskaberne til en vis grad er undskyldt.

Billetstop

- Rejsekortselskabet og trafikselskaberne fik besked om problemerne alt for sent, og det var også en meget ufuldstændig besked, der kom fra vores leverandør, East-West Denmark.

Det er East-West, der foretager opdateringer af rejsekortsystemet, og det er en helt rutinemæssig begivenhed. Men det var altså ikke den rigtige opdatering, der blev sendt ud i systemet.

Bjørn Wahlsten er meget utilfreds med at pressen var tidligere ude end East-West. Rejsekort A/S og trafikselskaberne var derfor bagud fra morgenstunden med informationen til kunderne - og til busoperatører, chauffører og togførere.

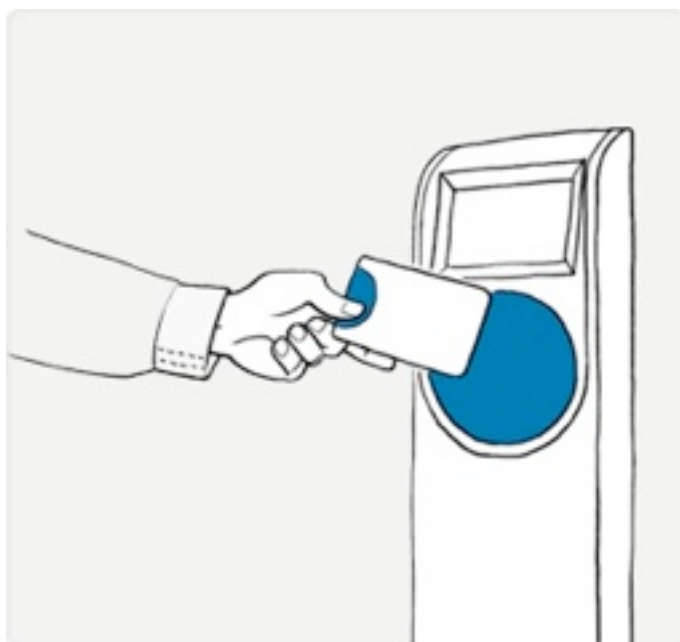


Bussernes systemer til Rejsekortet opdateres, når busserne er hjemme.

- Vi skal have nogle meget alvorlige samtaler med leverandøren, for det vi oplevede var helt uacceptabelt, siger Bjørn Wahlsten til Magasinet Bus.

- Problemerne burde være opdaget omkring klokken 4, men vi fik først en nogenlunde dækkende besked lidt før klokken 7.

Og så gik den fælles beredskabsplan i gang med telefonmøder i to krisegrupper - en teknisk og en kommerciel gruppe. Og lidt efter klokken 8 blev meldingerne sendt ud på trafikselskabernes informationskanaler - busradio, mail, hjemmesider og app'er. Men da var morgenmyldretiden ved at klinge af.



Konduite i busser og tog

I realiteten var det overladt til morgentrafikkens togførere, kontrollører og buschauffører i at klare situationen.

Billetstop

- Vi har heldigvis nogle meget dygtige medarbejdere i fronten i den kollektive trafik, og de har helt sikkert haft den nødvendige konduite overfor kunderne, selv om de vidste endnu mindre om, hvad der foregik end os andre, siger Bjørn Wahlsten.



Enkeltbilletter i busser udstedes på rejsekortudstyr

Enkeltbilletterne i busserne under i Movia, NT og Sydtrafik blev også ramt af nedbruddet. For billetmaskinen til enkeltbilletter er også en del af rejsekortudstyret.

Hvordan skal man købe en billet, når Rejsekort hverken kan tjekke ud eller ind, og man heller ikke kan købe en enkeltbillet? Og jo, en mobilbillet var en mulighed, hvis man var den lykkelige ejer af en smartphone. Mon ikke mange telefoner er blevet begravet dybt i frakkelommen den morgen?

Trafikselskaberne

Uanset de sene meldinger er det dog meget svært at se, at der rent faktisk skete en koordinering mellem de trafikselskaber, som har indført rejsekortet. I alle

trafikselskaber har operatører og trafikselskab en gensidig informationspligt, hvis der er problemer.

Trafikselskabet Sydtrafik var derfor til en vis grad undskyldt, for busserne i Syd- og Sønderjylland gik stort set fri af nedbruddet. Kun ganske få busser havde fået den forkerte opdatering indlæst. Sydtrafik fik derfor ingen fejlmeldinger fra

Indtjekkede rejsekortkunder får penge tilbage

Alle kunder, som har haft et manglende check ud fredag 14. februar, vil blive kontaktet og få refunderet forudbetalingen på 50 kroner fratrasket den billigste rejse i dette taksområde. Refusionen vil foregå via nem konto. Udbetalingen vil foregå hurtigst muligt i løbet af de kommende uger.

Alle kunder som har købt en anden billettype i forbindelse med manglende mulighed for check ind, vil få refunderet forskellen mellem billettens pris og rejsekortprisen. Disse kunder, skal henvende sig via kontaktformularen på www.rejsekort.dk/kundeservice/kontaktformular.aspx. Vælg check ind/check ud, herefter forhindret check ind/check ud, osv. Bemærk rejsekortnummer skal oplyses.

Billetstop

morgenstunden. Først da krisegrupperne holdt telefonmøde, blev Sydtrafik opmærksom på problemet.

Nordjyllands Trafikselskab (NT) fik meldinger om problemerne tidligt om morgenen 14. februar, og NT's interne krisestab mødtes lige omkring klokken 7. I nogle busser på Aalborg Busterminal virkede Rejsekort normalt, mens det var ude af drift i andre busser. Konklusionen var derfor at udsende meldingen om gratis buskørsel i de busser, hvor Rejsekort ikke virkede. Kort tid efter blev NT's medlem af den landsdækkende krisegruppe ringet op og deltog i de videre drøftelser. Og konklusionen blev den samme, som NT var nået frem til lidt over klokken 7: Gratis buskørsel i de busser, hvor Rejsekort var nede.

Busserne i Movia var hårdest ramt, og her var forvirringen også størst. Flere operatører har overfor Magasinet Bus undret sig over en række modstridende meldinger fra Movia til operatørerne.

Meldingerne til passagererne blandt andet på Movias hjemmeside var temmelig ufuldstændige. Movia overså tilsyneladende, at der ikke kunne udstedes enkeltbilletter i de fejlramte busser. Men lidt over klokken ni kom så den fælles landsdækkende melding om gratis rejse i alle busser og tog, indtil fejlene var rettet.

Centerchef Søren Englund, Movia, indrømmer forvirringen i en udtalelse til nyhedstjenesten Version2:

- Jeg erkender, at vi som trafikselskaber var for længe om at komme med en fælles udmelding. Det kan vi godt klandres for. Og det er vi meget opmærksomme på, ikke gentager sig. Vi havde en procedure, men den var for langsommelig. Vi skulle have sat os sammen 1-2 timer tidligere. Det er et større koordineringsarbejde på tværs af trafikselskaber. Og det bevirker, at vi kommer til at fremstå langsomme.

Rejseregler holder ikke

Rejsekortnedbruddet sætter et spørgsmålstejn ved grundprincipperne bag billetter og kort i kollektiv trafik, nemlig at passageren altid skal have gyldig billet eller kort til den rejse, man er i gang med, og at det alene er passagerens ansvar at kunne fremvise gyldig rejsehjemmel.

Sådan opdateres Rejsekortet

Det er rejsekortleverandøren East-West, der opdaterer rejsekortsystemet. Alle rejsekortstandere på stationer opdateres online, mens udstyret i busser opdateres en gang i døgnet, normalt når bussen kommer hjem til busanlægget fra dagens kørsel, eller hvis bussen holder parkeret på busanlægget.

Salgsdata fra rejsekortudstyret overføres samtidig til Rejsekort A/S og til trafikselskabet.

Derfor har ingen et overblik over, hvilke busser der har opdateret rejsekortudstyr på et givet tidspunkt.

Busserne med den forkerte opdatering 14. februar kunne først få fejlen rettet, når de kom tilbage til busanlægget, og for nogle af de travleste bybusser varede det mange timer.

Billetstop

Trafikselskaberne tabte 3,5 millioner kroner på rejsekortnedbruddet

DSB og Movia fik langt det største indtægtstab fra rejsekortnedbruddet 14. februar. DSB's tab er beregnet til 1,8 millioner kroner, mens Movia anslår et tab på 1,2 millioner kroner. De øvrige trafikselskaber, som bruger Rejsekort, Metroselskabet, Nordjyllands Trafikselskab og Sydtrafik var ikke så hårdt ramt og har beregnet et indtægtstab på tilsammen 500.000 kroner.

Det endelige indtægtstab er endnu ikke opgjort.

(Kilde DR Nyheder)



Derfor stilles der ekstra krav til fjernbusruter

- Hvis busselskaber vil have del i statstilskuddet til billigere billetter, må de leve op til de krav, myndighederne stiller med baggrund i lovgivningen

af Mikael Hansen, journalist Transportnyhederne mikael@transportnyhederne.dk

På baggrund af historien om busselskabet Rødbillet.dk i Magasinet Bus nr. 1-2014 har vi stillet nogle spørgsmål til Trafikstyrelsen om baggrunden for at indføre strengere regler end lovens minimumskrav for fjernbusruter for at få del i tilskuddet til sociale rabatter.

Som det fremgår, udbetales tilskuddet til sociale rabatter på baggrund af en kontrakt om udførelse af offentlig servicetrafik. Og offentlig servicetrafik forudsætter, at fjernbusruten tilbyder mindst én daglig dobbelttur og at kørslen udføres med busser med mindst 40 passagerpladser.

Minimumskravene for at få en tilladelse til fjernbuskørsel er fire ugentlige dobbeltture gennem mindst et halvt år. De indsatte køretøjer skal være busser i lovens forstand - et køretøj til erhvervsmæssig personbefordring af flere end 9 personer, føreren medregnet.

Fjernbusruter

Magasinet Bus har spurgt to politikere, om de står bag de skærpede krav vedr. sociale rabatter og hvorfor det ikke er nok at opfylde lovens minimumskrav.

Andreas Steenberg, radikal trafikordfører, står bag de nye krav. Han påpeger, at der er logisk, at der er en forskel på kravene til at få en tilladelse og kravene til at få et statsligt tilskud til kørslen. Han siger til Magasinet Bus:

-De nye skærpede krav er udtryk for, at vi vil sikre, at der ligger et reelt kørselstilbud bag en fjernbusrute, før vi vil gå ind og støtter det med statspenge.

Magasinet Bus:

- *Hvorfor er det ikke nok at opfylde tilladelseskravene?*

Andreas Steenberg:

- Vi vil ikke støtte de ruter, der kun kører på tidspunkter med mange passagerer og så at sige "skummer fløden". Vi forhindrer ikke nogen i at gøre det, så længe de overholder tilladelsesreglerne, men de kan altså ikke få del i tilskuddet.

- *Synes Det Radikale Venstre, at tilladelseskravene til fjernbusruter er sat for lavt?*

Andreas Steenberg:

- Nej, egentlig ikke. Vi synes, der skal være de muligheder, som reglerne åbner for. I øvrigt er det svært at få pengene til at slå til i tilskudsordningen til de sociale rabatter. Det skal forhandles her 26. februar. Det Radikale Venstres indstilling er, at der bør findes flere midler til ordningen.

Kristian Pihl Lorentzen, trafikordfører for Venstre, står bag de nye krav først og fremmest fordi de er forhandlet med busbranchen. Han forklarer til Magasinet Bus:

- Jeg synes også, at der er rimeligt at stille krav til køreplanen og til passagerkapacitet. Der skal være tale om et ordentligt tilbud til passagererne.



Andreas Steenberg, radikal trafikordfører.

Fjernbusruter

Magasinet Bus:

- Hvorfor er det ikke nok at opfylde tilladelseskravene? De er vel lige så klare og tydelige som de skærpede krav?

Kristian Pihl Lorentzen:

- Man kan jo sagtens få en tilladelse og køre efter den. Det her handler kun om, hvordan man får del i statstilskuddet, og vi synes det er helt i orden at stille ekstra krav i den forbindelse - især når branchen bakker op om det.

Synes Venstre, at kravene til fjernbusruter er sat for lavt?

Kristian Pihl Lorentzen:

- Vi har aktuelt ingen ønsker om at ændre på de gældende regler. Vi ser de skærpede regler som en motivation for så højt et serviceniveau som muligt på fjernbusruterne.



Kristian Pihl Lorentzen, trafikordfører for Venstre.

Magasinet Bus spørger Trafikstyrelsen

I forbindelse med artiklen om Rødbillet.dk's planer om nye fjernbusruter, stillede vi Trafikstyrelsen en række spørgsmål. Trafikstyrelsen har svaret. Både spørgsmål og svar kan ses nedenfor

Magasinet Bus spørger:

- Hvad er begrundelsen for at stille skærpede krav ud over tilladelseskravene til fjernbusoperatører for at udbetale tilskud til sociale rabatter (mindst en dobbelttur pr. dag og anvendelse af busser med mindst 40 passagerpladser)?
- Udbetales tilskuddet til sociale rabatter på grundlag af forliget i juni 2012 om bedre og billigere kollektiv trafik (pulje på 5 mio. kr. om året)? Hvis ikke, hvad er så hjemlen?

Fjernbusruter

- Har politikerne bag forliget (S, SF, R og DF) godkendt de nye regler?
- Er de nye regler i overensstemmelse med gældende konkurrenceregler i Danmark?

Trafikstyrelsens svar:

Formålet med kontrakt "om offentlig tjeneste vedrørende bestemte kundegrupper" (dvs. minimumsrabatter til studerende, pensionister og børn) er at understøtte mobilitet og god tilgængelighed til befolkningsgrupper med lavere indkomster og derved styrke den kollektive transport.

Ved forhandlingen og udformningen af kontrakten har sigtet været, at ordningen skal være åben og ikke-diskriminerende samt sikre lige konkurrencevilkår på fjernbusmarkedet. Derudover også at sikre fjernbusser lige konkurrencevilkår i forhold til anden kollektiv trafik.

Trafikstyrelsen ønsker med kontrakterne at sikre en vis minimumsbetjening af de ruter, hvor staten skal give tilskud til de rabatter der ydes.

Herunder en bus af en vis størrelse, som kan sikre et rimeligt antal pladser til kunderne – så der skal ikke køres med minibusser eller lignende på udvalgte dage.

Herunder at der er sikkerhed for at der udbydes billetter til kunderne alle ugens dage, så trafiktilbuddet er rimeligt og robust

Trafikstyrelsen havde oprindeligt spillet ind med et minimum på to daglige dobbeltture, men har forhandlet med Danske Busvognmænd og er blevet enige om et minimum på én daglig dobbelttur

Det står vognmændene frit for at åbne en fjernbusrute – blot skal de overholde minimumskravene i lov om trafikselskaber (kørsel 4 ugentlige dage i minimum et halvt år).

Trafikstyrelsen stiller udelukkende ovennævnte krav for de ruter, hvor der indgås en kontrakt om at udføre offentlig servicetrafik mellem operatøren og Trafikstyrelsen.

Finansieringen kommer fra "§ 28.53.03 Rabatter til passagergrupper på fjernbusruterne" i Finansloven. Med "bedre og billigere kollektiv trafik" blev bevillingen hævet med 5 millioner kroner fra ca. 10 til 15 millioner kroner, hvilket dog ikke har været tilstrækkeligt til at dække ordningens udgifter i 2012 og 2013.



I Magasinet Bus 1 - 2014 skrev vi om Rødbillet.dk's planer om nye fjernbusruter.

Arbejdspladsen

Frederik Stjernegaard Jensen,
turistbuschauffør hos Centrum
Turist



- Jeg kan godt lide at gøre
noget for andre

Frederik Stjernegaard Jensen er på tre punkter en meget atypisk turistbuschauffør: Han er under 40 år, han har kørt turistbus i tre år, og så har han ingen problemer med køre- og hviletidsregler og de mange kørselsdokumenter

Af Mikael Hansen, mikael@transportnyhederne.dk

Den typiske turistbuschauffør er over 60 år, har kørt turistbus i mange år og er godt og grundigt træt af køre- og hviletidsregler og kørselsdokumenter.

Men det kommer måske an på udgangspunktet. Frederik Stjernegaard Jensen kommer fra en mere usikker tilværelse. Han har været selvstændig vognmand i bud- og kurérkørselsbranchen og har også været lastbilchauffør og flextrafikchauffør.

Arbejdspladsen

- Det er mange år siden, at jeg fik den drøm at køre en stor bus, fortæller han.

- Nu er det blevet til noget, og det har jeg det rigtig godt med.

Det at køre bussen er dog en del af jobbet, som i det lange løb træder lidt i baggrunden. For Frederik Jensen er kontakten med mennesker blevet det afgørende.

- Jeg kan godt lide at gøre noget for andre, og det har jeg rig lejlighed til som turistbuschauffør. Der er noget meget positivt ved at befordre glade mennesker på ferie eller på vej ud til ukendte oplevelser. Jeg har selv lidt af en feriefornemmelse, selv om jeg er på arbejde på hele turen.

På ture med rejseleder har buschaufføren en mere tilbagetrukket rolle i forhold til gæsterne, men der er altid nogle, der gerne vil tale med manden bag rattet.

- Som chauffør er man med i det fællesskab, som sådan et rejseselskab også er, og det sætter jeg stor pris på, siger Frederik Stjernegaard Jensen.

- Og så er det selvfølgelig vigtigt, at chauffører og rejseleder kan sammen. Det er nærmest en betingelse for at turen bliver vellykket.

Når han er chauffør på indenlandske ture guider han også passagererne efter behov.



- Min personlige holdning er, at man skal lade folk selv opleve tingene. Så jeg nøjes med at give nogen hovedtræk - en kort introduktion til f.eks. en interessant kirke, fortæller han.

- Så kan gæsterne selv gå i dybden eller lade være, som de har lyst til.

Jobbet er en livsstil

Det er en livsstil at være turistbuschauffør. Det kræver forståelse fra familie og venner, at man er på farten i mange dage og så har fri i flere dage derefter. Frederik Stjernegaard Jensen har været gift, men er nu skilt og aleneboende.

Arbejdspladsen

- Det er vel ikke anderledes at være turistbuschauffør end at være sømand eller soldat, forklarer han.
- Men det kræver selvfølgelig, at familien er indforstået, og det er en særlig livsstil, som man skal være indforstået med. Den største ulempe ved jobbet er, at man skal arbejde, når andre folk har fri. Og så skal man huske selv at holde fri. Der skal være en klar grænse mellem arbejde og fritid.

- Jobbet passer godt til mig. Jeg kan godt lide at være på farten og at opleve noget nyt. Det ligger langt fra mit temperament at være for eksempel bybuschauffør. Jeg tror jeg ville få pip af at køre den samme rute dag ud og dag ind.

- I turistbusserne har vi heldigvis glade gæster med meget få undtagelser. Og min opgave som chauffør er sammen med rejselederen at understøtte den positive stemning. Så bliver der også plads til, at vi kan klare små afvigelser i turprogrammet uden sure miner. Det hører med til jobbet at løse opståede problemer undervejs, og det kan være rigtig mange forskellige ting, man skal tage sig af.

Specialist i køre- og hviletid

Når talen falder på små afvigelser, tænker man straks på køre- og hviletidsreglerne, som fylder meget i en turistchaufførs hverdag. Men for Frederik Stjernegaard Jensen er det blevet en hel sport at holde styr på køre- og hviletiden. Selv er han blevet lidt af en specialist i netop disse regler.

- Det er jo betingelsen i dag, at alt det omkring tachograf og køreskiver fungerer og styres efter en snor, forklarer han.



Arbejdspladsen



-Der kan tit være afvigelser på turen og man kan for eksempel ikke kan holde pauser på de helt korrekte tidspunkter. Det er tit på grund af trafikøer, at han ikke kan nå frem til en rasteplads i tide, men så skal man blot notere årsagen til afvigelsen. Det er bare for dumt ikke at gøre det med det samme. Hvis man lader som ingenting, kan sådan nogle småting nemt ramme én i nakken ved en kontrol på turen eller også hjemme i virksomheden mange måneder senere. Der kan selvfølgelig altid ske fejl og forglemmelser, men for mig er det bare noget, der skal gøres, og noget jeg fokuserer rigtig meget på. Og så kan jeg sove roligt om natten.

- Så svært er det altså ikke, men må bare sætte sig ind i reglerne og overholde dem, konkluderer Frederik Stjernegaard Jensen.

Digital kommunikation

Alt omkring planlægning og kommunikation i Centrum Tunist foregår digitalt. I bussen sidder en kombineret GPS og mobiltelefon. Alle data omkring turen er lagt ind her på forhånd. Også undervejs kan dette apparat bruges til at sende beskeder og meddelelser mellem bussen og Centrum Turists kontor i Aarhus. Og via GPS ved kontoret altid præcis, hvor bussen er, og hvor den har været hvornår.

- Jeg har det fint med, at de kan følge med i min og bussens færden. Det er en stor tryghed. Og vi har dokumentationen, så for eksempel klager om tid og sted nemt kan afgøres ud fra GPS'ens registreringer.

- Og så er mobiltelefonen det uundværlige redskab i dag, siger Frederik Stjernegaard Jensen.

Det gælder for eksempel også fejlmeldinger på bussen. De sendes også digitalt.

Arbejdspladsen

- Og tit er fejlene allerede rettet, når jeg skal køre igen.

Han bor selv på Østfyn, og han arbejder mest fra Centrum Turist's lejede busanlæg i Middelfart. Det er kun sjældent, at han behøver at komme til Aarhus. Al planlægning klares digitalt.

- Ulempen er, at man i det lange løb kan føle sig som et nummer i rækken, det kan blive temmelig upersonligt, mener Frederik Stjernegaard Jensen.

- Man skal bare huske at tale med og mødes med kolleger og chefer engang imellem. På den anden side ved jeg også godt, at turistikørsel nu om dage skal være meget effektiv, for at forretningen kan løbe rundt.

En hund efter uddannelse

Når der er tilbud om efteruddannelse, er Frederik Stjernegaard Jensen én af de første til at melde sig.

- Jeg så egentlig gerne, at alle chauffører kom på kursus 14 dage hvert år. Personligt vil jeg altid gerne lære noget nyt, og det er godt at få gentaget de forskellige regler og få dem diskuteret med kolleger og fagfolk. Selv om du ved det meste i forvejen, er der altid noget nyt at hente.

Når man kører turistbus, kan det være praktisk at være godt hjemme i tysk, engelsk, fransk, svensk og norsk - måske også italiensk og spansk.

- Men jeg er bedst til fynsk, siger Frederik Stjernegaard Jensen og konstaterer, at han kan klare sig til husbehov med det engelsk og tysk, han har lært sig undervejs.

- Jeg har da altid fået en seng at sove i og noget af spise, uanset hvor jeg har været, siger han.

Han synes dog, at det kan være svært at begå sig i Frankrig, når man ikke kan fransk, men også her er der hver gang fundet løsninger på trods af sprogbarrieren.

Gråhåret branche

Måske opnår Frederik Stjernegaard Jensen alligevel at få lært en del franske gloser, inden han engang stopper som turistchauffør. For der vil være rig mulighed for at fortsætte i rigtig mange år.

- Branchens største problem er, at de fleste turistchauffører er tæt ved pensionsalderen - og mange er over. Der er i den grad brug for yngre kræfter, og det er svært at se, hvor de skal komme fra. Mange yngre chauffører prioriterer familien og en mere regelmæssig hverdag, siger Frederik Stjernegaard Jensen.

Magasinet Bus

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

Børnehavebusser kørte med usikre seler

Læs mere siderne 25 - 31

Fik du læst Magasinet Bus - 1 - 2014?
Hvis ikke, kan du hente det her!

Mercedes Benz holdt
stoppestedet med
førtepladsen

Arriva valgte gas-busser
fra Scania

Læs mere side 15 og 16

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

Fire trafikskoler får nye
formænd - i 2014
fortsætter formanden

Politikere giver penge til
miljø-forbedringer af
ældre busser



Mød os på
Facebook

Følg med hver dag på transportnyhederne.dk

Fire B'er tog bussen

Fredag 14. februar - valentins dag - er en dag, som især bliver markeret i de engelsksprogede lande, som kæresternes dag. Dagen er ved at vinde indpas i Danmark. I år slog den eksempelvis igennem på Linie 162, der kører på ruten mellem Odense, Ørbæk og Svendborg. Gennemslaget kom, da to mennesker blev viet under turen

Dermed var der mindst fire B'er med på linien den dag. Bussen, brud, brudgom og bryllup.

De to, der valgte at blive gift på linie 162, var 61-årige Vibeke Sørensen og 70-årige Niels Henrik Holm, der mødte hinanden i bussen for et år siden.

Bussen på Linie 162 med afgang klokken 15.10 kørte op på forsidet af Odense Banegårdcenter. 20 minutter senere blev Vibeke og Niels Henrik gift af en giftefoged på bussens bagsæde.

I anledningen af brylluppet var bussen pyntet med hvide roser og tyl.

Skole sender vognmænd ud på vejene

Dansk Vognmandskole A/S i Ishøj er klar med endnu et hold gods- og busvognmænd. Skolen - der er med i det landsækkende TUC DK-samarbejde - har uddannet tre nye busvognmænd og fem godsvognmænd

De tre busvognmænd er Jan Hansen, Tom Lisberg Ewers og Per Pihl Hansen (nummer to, tre og fire fra venstre). De fem nye godsvognmænd er fra venstre Davud Demir, Sedat Comert, Kevin Hansen, Henrik Jørgensen og Henrik Gundorf Hansen.



TUC DK-samarbejdet er Danmarks største udbyder af transportuddannelser. Skolerne tilbyder ny- og efteruddannelse af ca. 35.000 chauffører.

Jysk kommune vil levere bedre busruter til studerende

Mariagerfjord Kommune arbejder i på en ny plan for den kollektive trafik. Det kan resultere i på, at de studerende på kommunens ungdomsuddannelser får kortere transporttid til og fra ungdomsuddannelserne i Hobro og Hadsund

I forbindelse med arbejdet med en ny plan for den kollektive trafik i kommune har ungdomsuddannelserne i kommunen - Mariagerfjord Gymnasium, Tradium, Tech-College Mariagerfjord og VUC i Hobro og Hadsund - haft mulighed for at fremføre deres ønsker

Konkret arbejder Mariagerfjord Kommune med mere direkte busruter mellem kommunens store byer, hvilket kan være med til at afkorte transporttiden. Samtidig er der også planer om busser, der kører ad mere direkte ruter til og fra ungdomsuddannelserne.

Målet er at begrænse ventetiden for de studerende, når de skal til og fra uddannelsesstederne. Den endelige plan for den kollektive trafik i Mariagerfjord Kommune skal ligge klar i løbet af marts.

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

"Mobil i Odense" skal effektivisere kommunens transporttilbud

Alle visiterede kørselstilbud i Odense Kommune styres nu af et nyt sekretariat i By- og Kulturforvaltningen. Målet er at spare penge uden at det går ud over servicen til borgerne. Besparelsen skal opnås ved gennemgang af alle visiteringer og ved en bedre koordinering af kørslen

Af Mikael Hansen

Odense Kommune går hermed samme vej som en række andre kommuner, som har opnået store besparelser ved at effektivisere de såkaldte visiterede kørsler. Visiterede kørsler er kørselstilbud, som kommunen efter loven skal tilbyde til borgerne, f.eks. skolekørsel, handicapkørsel, lægekørsel, transport til aktivitetscentre.

Kommuner som Varde, Vejle, Lejre og Aalborg har opnået markante besparelser ved at samle kørselsbestilling og kørselskoordinering i én enhed og ved at udbyde de visiterede kørsler under ét.

Mobil i Odense

Odense Kommune har taget fat på et stort koordineringsprojekt, "Mobil i Odense", som dels skal effektivisere de såkaldte visiterede kørsler og som skal forbedre mobiliteten og styrke bæredygtige transportformer. "Mobil i Odense" er ét af de største projekter hidtil af sin art.

Fra 1. januar 2014 overtog det nye sekretariat kørselskoordineringen og bestillinger for 21 kommunale institutioner. En gennemgang af visiteringen til de mange kørselsordninger har første prioritet. Erfaringer fra andre kommuner har vist, at der er et relativt stort antal fejlvisiterede borgere bl.a. på grund af uklare visiteringsregler. Odense Kommune har netop revideret visiteringsreglerne og gjort dem mere sammenhængende - og de har fået byrådspolitikernes blå stempel.

I løbet af 2014 overtager "Mobil i Odense"-sekretariatet desuden planlægningsopgaven for de mange kørsler.

Erfaringen fra andre kommuner viser, at det er en stor opgave blot at få overblikket over de mange kørsler, som typisk har været kørt af en lokal vognmand for den enkelte institution.

Mobilitetsplanen

Det andet ben på "Mobil i Odense" er en stor mobilitetsplan for Odense Kommune, tæt forbundet med Odenses ambitiøse trafikplan, som i løbet af de kommende år skal fjerne en stor del af biltrafikken i byen. Mobilitetsplanen indeholder 34 delprojekter, som mest handler om fodgængere og cyklister og om mobiliteten for svage grupper.

Medie-information

Med Magasinet-Bus følger transportnyhederne.dk op på de daglige nyheder om persontransport med store og små busser.

Vores målgruppe er busvognmænd, 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 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