

# Magasinet Bus

Fredag 26. marts 2021 - nummer 3 - 9. årgang

## Trængslen på det danske og nordiske busmarked er stigende

Læs mere side 18 - 22

Dansk turisme er på vej tilbage efter corona-årene

Læs mere side 30

Undersøgelse fra Sverige:

## El-busser betyder bedre helbred for beboere langt bussernes ruter

Læs mere side 16

Forsikringselskab satser på digitale møder - og sparer dermed rejsetid

Læs mere side 12

# Fælles transport kan være en effektiv krisestyring

Krig, krise og klima. En klump krævende K'erne kommer væltende. Hver enkelt er i sig selv stor og skræmmende. Og på samme tid - bliver de bare større og større og mere og mere uoverskuelige.

2022 var ikke mange uger gamle, før økonomer var ude at fortælle, at de stigende priser og krigen i Ukraine ville lægge en dæmper på vores rejse lyst. Ufff, det lød ikke godt. Udsigten til, at vi ikke bare kunne vente til nage til før-sonatiden og brænde en masse penge af i udlandet, var næsten ikke til at bære.

Og så fik brændstofpriserne så også et nøk opad, da Rusland invaderede Ukraine. Ufff, det var heller ikke godt. For så blev det dyrere at køre i bil på arbejde - og i fritiden.

Krise - især krise, når det gælder de varer, som virksomhederne tidligere producerede i Europa, mens som de flyttede til Kina, da Riget mod Øst åbnede for udenlandske virksomheder og især billig arbejdskraft. Tidligere tiders mere robuste produktion blev udskiftet med langt billigere produktion langt væk. Men produktionen var afhængig af et effektivt, optimeret og dermed også sårbart transportsystem. Ufff, det er ikke godt, når varerne ikke længere kommer i den bestilte og forventede rækkefølge - og virksomhederne har ikke meget på lagrene, for de er lukket og erstattet med de rullende lagre i form af lastbiler, containere og skibe.

Krise - vores kendte hverdag er udsat for rystelser. Hvad gør vi?

Vi har lidt at tære på. Vi kom relativt godt gennem den to år lange corona-tid, hvor vi brugte over 40 milliarder kroner mindre på udlandsrejser, så vi kan tage den lidt med ro og lade være med at gå i panik. Og selvom priserne stiger, kan vi se tilbage på en lang årrække med meget lave prisstigninger og stigende realløn.

Hvad gør vi så?. Ja, fra denne plads ligger det umiddelbart lige for at rykke sammen i bussen - rent bogstaveligt. For hvad er der i vejen for tage bus eller tog - og så lade personbilen stå. Den bruger måske 10 liter pr. 100 kilometer for at transportere en enkelt person - ja, hovedparten kører stadig alene i egen bil - mens en bus måske bruger 25 liter for at transportere 50 personer 100 kilometer.

Ups, her var den første gevinst. 10 liter for én person i personbilen mod en halv liter pr. person i bussen.

Og her er så gevinst nummer to - mindre trængsel på vejene

Og nummer tre - mindre miljøbelastning

Men ingen gevinster uden udfordringer. Men det véd den professionelle fremadsynende aktør på persontransportområdet allerede. Udfordringen er som altid at få folk med på vognen. Her er den aktuelle krisesituation - uanset de dystre perspektiver - en god anledning til at gøre en ekstra indsats. Argumenterne har været der hele tiden - men nu er de nærmest sat op med LED-lys.

God læselyst med dette nummer af Magasinet Bus - Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:  
Jesper Christensen*

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

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

# NEW CROSSWAY NATURAL POWER

## BÆREDYGTIG INTERCITY-TRANSPORT

BTS



### MILJØVENLIG

Færre partikler, mindre NO<sub>x</sub>, mindre støj  
Op til 95% mindre CO<sub>2</sub>-udledning med biogas  
Overholder by- og omegnszonerens strenge miljøkrav

### IMPONERENDE TCO

Attraktiv naturgaspris  
Hurtig, ren og sikker tankning  
Konkurrencedygtige serviceaftaler hos IVECO BUS-forhandlere

### UDSKIFT 1 TIL 1

Samme bushøjde, sædekapacitet og bagagerum  
Cursor 9 CNG-motor med samme effekt og drejningsmoment  
Samme rækkevidde op til 600 km med 4 x 375 liters CNG-tanke

### EKSPERTISE I NATURGASTRANSPORT

IVECO har mere end 20 års erfaring og lederskab i CNG-teknologi  
Næsten 6.000 CNG-busser i drift i hele Europa  
Førende i EU inden for intercity-segmentet

Kontakt os for at høre mere:



INTERCITY 2020

# IVECO BUS

Your partner for sustainable transport



## Aalborg får nye bus-læskærme

Borgerne i Aalborg Kommune - og dermed også til rejsende til den største by ved Limfjorden - kan se frem til at stå i ly for regn og vind i nye bus-læskærme på både Plusbus- og bybuslinjer. Aalborg Kommune har efter en udbudsproces med forhandling indgået en ny aftale med AFA JCDecaux om levering af nye læskærme samt andet byudstyr i Aalborg. Aftalen løber til 2039

Fra august 2024 starter processen med at udskifte de eksisterende bybus-læskærme, offentlige toiletter og reklamesøjler i Aalborg. Men fra sidst på året og frem til foråret 2023 leverer AFA JCDecaux de nye læskærme til Plusbus-stationerne.

- Vi er glade for, at AFA JCDecaux i skarp konkurrence har leveret et rigtig flot tilbud på reklamefinansieret byudstyr. Design- og funktionsmæssigt lever udstyret helt op til vores forventninger. På driftssiden bygger AFA JCDecaux videre på de gode erfaringer, vi har, med hurtig opfølgning på skader og effektiv og miljøvenlig rengøring. Vi har lagt vægt på, at byudstyret giver os miljømæssige fordele. Samtidig skal det være funktionelt, sikkert og have et højt æstetisk niveau, siger Jesper Schultz, der er chefkonsulent i Aalborg Kommune.

Når de nye Plusbus-læskærme kommer op, bliver de udstyret efter alle kunstens regler med digitale infotavler om næste bus, billetautomater og realtidsinformation. Det bidrager til at skabe den højklasse de Plusbus-rejseoplevelse,

# Kollektiv transport

som man ønsker af få i Aalborg. De nye læskærme oplyses med energibesparende LED-belysning - i Plusbus-læskærmene med personfølere, så skærmene lyser ekstra op, når der er passagerer i nærheden.

- Vi er selvfølgelig glade for, at Aalborg Kommune har valgt at fortsætte samarbejdet i yderligere 15 år. Vi har satset hårdt på udvikling af løsninger, så kommunerne kan være ambitiøse i forhold til klima og miljø inden for byudstyr. Det er vores ambition hele tiden at udvikle os sammen med vores kunder og fortsat servicere dem med nye løsninger, der efterkommer skiftende behov i en kommune i vækst," siger Anders Axelsen, der er administrerende direktør AFA JCDecaux.

## Miljø i fokus

Bæredygtighed er afgørende for AFA JCDecaux' løsninger. Al rengøring foregår med miljørigtige produkter og rensset filtreret vand, og byudstyret har en meget høj genvindingsgrad, ligesom alt glas og alle plakater genbruges.

Vedligehold, rengøring og kvalitetssikring håndteres af AFA JCDecaux. Opgaverne varetages på el-scootere eller fra hybridbiler.

- Der er forskel på byudstyr. Ikke bare i design og funktion, men også i måden, det interagerer med den enkelte by på. Og det skal man have respekt for. Vi har bestræbt os på at tilbyde byudstyr, der passer til Aalborg Kommunes grønne tiltag samt byens arkitekturpolitik og ambitioner til gavn for både annoncører og borgere. Vi ser frem til et spændende samarbejde i Nordens Paris i 15 år mere, siger Anders Axelsen.

## Fakta:

Den nuværende koncessionsaftale om byudstyr udløber i 2024, men Aalborg Kommune har valgt at indgå en ny aftale med AFA JCDecaux frem til 2039. Aftalen indebærer udvikling af ny designlinje og bæredygtig byudstyr i hele kommunen.

Til byudstyret hører:

- 36 Plusbus-læskærme i 14,4 meters længde
- 227 bybuslæskærme i tre forskellige længder
- 7 offentlige toiletter (Vejgård Torv, Stengade, Lindholm Station, Budolfihaven (Algade), Torvegade og Havnefronten (to i pavilloner))
- 77 fritstående reklamestandere, heraf 8 med digitale skærme, 63 papirreklamer og 6 reklamesøjler eller papirreklamer

Stigende priser på brændstof:

## Skatterådet hæver ekstraordinært satserne for kørselsfradraget og befordringsgodtgørelse

Priserne på benzin og dieselolie er på kort tid steget så meget, at Skatterådet ekstraordinært har besluttet at hæve satserne for kørselsfradrag og befordringsgodtgørelse. Set over en 30-årig periode er det tredje gang, at satserne justeres ekstraordinært i løbet af et år

Skatterådet fastsætter hvert år i november satserne for kørselsfradrag og befordringsgodtgørelse på baggrund af et vurdering af, hvad det vil koste at holde bil det kommende år. Omkring 1,2 millioner borgere i Danmark benytter sig af muligheden for kørselsfradrag i forbindelse med deres transport mellem hjem og arbejdspladsen eller muligheden for at få godtgjort erhvervsmæssig kørsel i egen bil.

- Benzinprisen har ændret sig markant på kort tid, og det har vi besluttet at tage højde for. Der er tale om en væsentlig stigning i forventningen til prisudviklingen i 2022 på ca. 25 procent i forhold til udgangspunktet, der blev anvendt, da Skatterådet fastsatte satserne for 2022 i november 2021. Skatterådet har derfor besluttet at hæve satserne for såvel befordringsfradraget som befordringsgodtgørelsen, siger formand for Skatterådet, Jane Bolander.

Skatterådet har i forbindelse med justeringen også taget højde for ændringen i forbrugerindekset i forhold til de øvrige udgifter, der indgår i fastsættelsen af satserne - eksempelvis udgifter til dæk og vedligeholdelse mv.

De seneste dage har der været politiske ryster fremme om, at Skatterådet burde se på satserne og gerne regulere dem opad.

### De nye satser

Ændringen betyder, at borgerne kan foretage fradrag for befordring på op til 2,16 kroner pr. kilometer i forhold til, at de efter de nuværende satser kan foretage fradrag for befordring op til 1,98 kroner pr. kilometer. Det svarer til en stigning på 18 øre pr. kilometer. Skatterådet har besluttet, at satsen for befordringsfradraget vil ske med tilbagevirkende kraft og gælde for hele indkomståret 2022. Stigningen er opgjort på baggrund af en forventet gennemsnitlig benzinpris på 15,77 kroner pr. liter i 2022, som er opgjort på samme måde, som når Skatterådet normalt fastsætter satsen - det vi siger på baggrund af en konjunkturvurdering fra Finansministeriet. Der er herudover taget højde for stigningen i forbrugerprisindekset til og med marts 2022.

- Skatterådet vurderer, at det er hensigtsmæssigt, at den nye fastsatte sats for befordringsfradraget gælder for hele året 2022. Det sker, så borgerne ikke skal operere med flere forskellige satser i samme indkomstår med fare for eventuelle fejl, der kan opstå som følge af det, siger Jane Bolander.

Ændringen betyder samtidig, at virksomhederne kan godtgøre udgifterne til erhvervsmæssig befordring med op til 3,70 kroner pr. kilometer. i forhold til de nugældende satser, hvor den erhvervsmæssige befordring kan godtgøres med op til 3,51 kroner pr. kilometer. Det svarer til en stigning på 19 øre.

Derimod vil ændringen af satserne for befordringsgodtgørelse ikke ske med tilbagevirkende kraft, men i stedet have virkning fra 1. maj 2022. Det skyldes, at en ændring af satserne for befordringsgodtgørelse med tilbagevirkende kraft vurderes at være vanskelig at håndtere administrativt for landets virksomheder samt påføre virksomhederne en eks-

# Kollektiv transport

tra omkostning. En regulering af allerede udbetalte godtgørelser til medarbejderne vil skulle medføre en korrektion af lønkørsler, indberetninger, bogføring med videre.

Stigningen i satserne for befordringsgodtgørelse er opgjort på baggrund af en forventet gennemsnitlig benzinpris på 16,01 kroner pr. liter i 2022. Der er derudover også her taget højde for stigningen i forbrugerprisindekset.

Skatterådet har kun to gange tidligere ekstraordinært ændret satserne. Det var i 1990, hvor satsen blev sat ned, samt i 2000, hvor satsen blev sat op som en udløber af, at benzinprisen på dette tidspunkt var steget med 17,7 procent.

<b>Kørselsfradrag:</b>		
<b>År</b>	<b>Sats for kørsel ml. 25-120 km</b>	<b>Sats for kørsel over 120 km</b>
<b>2022 – hidtidige sats</b>	1,98 kr. pr. km	0,99 kr. pr. km
<b>2022 – ny sats fra 1. januar 2022</b>	2,16 kr. pr. km	1,08 kr. pr. km

Reglerne for kørselsfradrag er uændrede, så der fortsat ikke er fradrag for de første 24 kilometer pr. dag mellem hjem og arbejde, og det gælder uanset hvilket transportmiddel, man bruger. De pendlere, der er omfattet af de særlige regler om forhøjet kørselsfradrag i yderkommuner, får ikke nedsat satsen ved kørsel ud over 120 kilometer.

<b>Skattefri befordringsgodtgørelse for kørsel i egen bil:</b>		
<b>År</b>	<b>For de første 20.000 km</b>	<b>For kørsel udover 20.000 km</b>
<b>2022 – hidtidige sats</b>	3,51 kr. pr. km	1,98 kr. pr. km
<b>2022 – ny sats gældende fra 1. maj</b>	3,70 kr. pr. km	2,17 kr. pr. km

Skattefri befordringsgodtgørelse kan udbetales til medarbejdere, der kører erhvervmæssigt i egen bil, forudsat, at arbejdsgiveren fører den fornødne kontrol hermed. Reglerne er uændrede.

Satsen for erhvervmæssig befordring på cykel, knallert, 45-knallert, scooter eller el-løbehjul stiger med 2 øre. Årsagen hertil er en stigning i det samlede forbrugerindeks til og med marts 2022. Godtgørelsen for brug af disse transportformer vil derfor udgøre 0,57 kroner pr. kilometer., gældende fra 1. maj 2022.

Interesserede kan læse mere om kørselsfradrag [her](#):

Debat:

## Kørselsfradrag - Skatteråd uden klimakompas

Skatterådet besluttede tirsdag 26. april at hæve satserne for kørselsfradraget fra 1,98 kr./km til 2,16 kr./km. Det sker på baggrund af de høje benzin- og dieselpriiser. Skatterådet fører ikke klimapolitik - burde de det?

**Af Lasse Repsholt, formand for Kollektiv Trafik Forum**

Det er en helt nøgtern vurdering af omkostningsudviklingen for benzin og diesel, der ligger til grund for Skatterådets beslutning. Formand for Skatterådet, Jane Bolander siger:

"Benzinprisen for de danske forbrugere har ændret sig markant på kort tid, og det har vi besluttet at tage højde for. Der er tale om en væsentlig stigning i forventningen til prisudviklingen i 2022 på ca. 25 pct. i forhold til udgangspunktet, der blev anvendt, da Skatterådet fastsatte satserne for 2022 i november 2021. Skatterådet har derfor besluttet at hæve satserne for såvel befordringsfradraget som befordringsgodtgørelsen".

Kørselsfradraget skal fremme beskæftigelsen og mobiliteten på arbejdsmarkedet. Smøring så arbejdskraften søger hen, hvor der er brug for den. Skatterådet er ikke udstyret med et klimakompas og er heller ikke sat i verden for at påvirke dansk transport- og klimapolitik.

I lyset af de udfordringer, vi står foran med vejtransport og klimamål havde det været klogere at foreslå en reduktion af priserne på pendlerkort i den kollektive trafik og/eller at målrette en eventuel forhøjelse af kørselsfradraget til yderkommuner og landkommuner, hvor mobiliteten og mulighederne med den kollektive trafik er begrænsede. Med andre ord: Et klart signal og incitament til danskerne om at omstille deres transport en bæredygtig udgave.

Med Skatterådets beslutning om øget kørselsfradrag får vi mere af det samme og forpasser en mulighed for, at trække danskernes mobilitet i en mere bæredygtig retning.

Ps. Kørselsfradraget kommer 1,2 millioner danske pendlere til gode, uanset hvilken transportform de benytter til og fra arbejde: bil, cykel, kollektiv trafik, samkørsel med mere.







## Næstved blev næste by på Sjælland med el-busser

Søndag 10. april blev en mærkedag for Næstved. Den dag fik den sjællandske by 17 elektriske bybusser, som blev indviet ved et arrangement på Banegårdspladsen, hvor borgerne blandt andet kunne få en tur i en el-bus. Men inden busserne åbnede dørene for passagerer, blev de indviet med officielle klip af snore af Næstved's borgmester Carsten Rasmussen (S) og trafikelskabet Movia's direktør Dorthe Nøhr Pedersen, som også var med på den første tur

Indsættelsen af el-busserne i Næstved betyder, at CO<sub>2</sub>-udledningen i kommunen mindskes med ca. 860 ton årligt, NO<sub>x</sub>-udledningen mindskes med 3,9 ton og partikeludledningen mindskes med 21 kg årligt. El-busserne kører derudover med et meget lavt støjniveau i forhold til dieselbusser.

- Da vi skulle forny vores kontrakt på bybusserne i Næstved, var det et klart krav fra byrådet, at vi skulle undersøge muligheden for at gå over til el-busser. Det viste sig at være en rigtig

### Miljøegenskaber ved el-busteknologi:

- El-busser er tre-fire gange mere energieffektive end almindelige busser: En ny dieselbus anvender tre-fire gange mere energi til fremdrift end en el-bus.
- Elbusser støjer væsentligt mindre end dieselbusser - især når de sætter i gang
- El-busserne er udstyret med et fyr til kabineopvarmning, som anvender et fossilfrit brændstof

god idé at udskifte dieselbusserne med el-busser - både for klimaet og for økonomien, siger borgmester Carsten Rasmussen og fortsætter:

- Vi har allerede skiftet en del af hjemmeplejens biler ud med el-biler. Og jeg glæder mig over, at vi fortsætter den grønne omstilling til også at omfatte vores bybusser.

Ved at skifte bybusserne til elbusser sparer Næstved Kommune over 7 millioner kroner årligt i indkøb og drift i forhold til, hvis kommunen havde købt 17 nye dieselbusser. Når de næste kontrakter på andre buslinjer udløber, vil Næstved Kommune også undersøge muligheden for at omlægge til elbusser.

### **Movia er et skridt nærmere målet om fossilfri busser**

Trafikselskabet Movia har sammen med kommuner og regioner et fælles mål om, at alle Movia's busser skal køre fossilfrit i 2030, og at mindst halvdelen kører på el. Med øget grøn omstilling bidrager Næstved Kommune og Movia samtidig også til at indfri den nationale målsætning om 70 procent CO<sub>2</sub>-reduktion inden 2030.

- Movia aftalte med kommunerne og regioner tilbage i 2020 et fælles mål i Movias mobilitetsplan om, at alle vores busser kører fossilfrit i 2030, og at mindst halvdelen af dem kører på el eller brint. De 17 nye elbusser i Næstved bidrager til den samlede reduktion af CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og partikler og er samtidig støjsvage. Sammen med Næstved Kommune sætter vi endnu en milepæl for de klimamål og ambitioner, vi har for god service i den kollektive transport, siger Movia's administrerende direktør, Dorthe Nøhr Pedersen.

De 17 nye el-busser i Næstved skal køre på 601, 602, 603, 604, 605, 607 og 611.

Ved udgangen af 2022 vil der, som det ser ud på nuværende tidspunkt, køre 337 el-busser og en brintbus i Movia's område. Det svarer til 25 procent af Movia's busser.



*Borgmester Carsten Rasmussen (S) i Næstved og Movia's administrerende direktør Dorthe Nøhr Pedersen kørte med på første tur.*



## Om de nye busser:

- De 17 el-busser alle Yutong E12 med plads til 29 siddende og 36 stående kunder
- Busserne har et 422 kWh batteri, LFP (Lithiumjernfosfat), vægt 2.600 kg, fordelt på 12 batteripakker - 7 på taget og 5 i bus-sens bagende
- Busserne har en rækkevidde på 350-400 km (ved nyt batteri og normale udetemperaturer)
- Opladning foregår på garageanlægget med 180 kW-ladere, som kan oplade én bus med 160 kW to busser med 90 kW hver. Ladetid ved 160 kW (fra afladt batteri) er ca. 2,5 time



*Forsikringselskabet If har målsætning om at reducere antallet af forretningsrejser i koncernen med 50 procent i 2022, i forhold til 2019.*

## Forsikringselskab satser på digitale møder og sparer dermed rejsetid

Nordens største forsikringselskab, If, har besluttet at holde fast i den digitale mødekultur, der opstod under corona-pandemien. Dermed vil If i år reducere antallet forretningsrejser med 50 procent i forhold til 2019

I 2019 blev der foretaget cirka 17.000 flyvninger i If-koncernen. Da corona-pandemien brød ud i begyndelsen af 2020, faldt antallet af rejser med over 75 procent. If har nu besluttet, at man ikke skal vende tilbage til det, der var normalt før pandemien, selvom det er muligt at rejse som normalt.

- Helt overordnet handler det om at begrænse vores samlede klimaregnskab og om at fremme en bæredygtig adfærd, siger miljø- og indkøbsansvarlig i If Danmark, Bo Petersen, og fortsætter:

- Vi har under pandemien bevist, at vi kan drive vores forretning uden at rejse, kun med digitale møder. Vi ønsker at bruge de erfaringer til at fastholde en kultur med færre rejser og dermed skabe fordele for miljøet, for If og for vores familier. Ved at reducere de lange arbejdsdage, som mange forretningsrejser fører til, frigøres der mere tid i hverdagen, hvilket fremmer trivslen.

Den nye rejsepolitik definerer de forskellige mødetyper og fordrer, at medarbejderen ved booking forholder sig til mødeindholdet. Anbefalingerne lyder på Teams-møder ved fast dagsorden med statusopdatering, informations- og vidensdeling, business follow-ups og lignende. Fysiske møder, når hovedformålet er opbygning af relationer og kultur, og hybridmøder - hvor nogle er til stede i et mødelokale mens andre deltager via Teams - når fokus er på den fælles, ensartede oplevelse af information og mødeindhold, uanset om man deltager live eller virtuelt.

If har forud for lanceringen af rejsepolitikken foretaget tekniske opgraderinger i knap 150 mødelokaler rundt om på de nordiske kontorer.

## Halvering i år

If har lavet en målsætning om at reducere rejserne med 50 procent i 2022 i forhold til 2019.

- På nuværende tidspunkt kan vi nå forventningen, men vi er også klar over, at restriktionerne i starten af året bidrog til nedsat rejseaktivitet. Derfor er det nu, hvor der igen er åbnet for rejser til de markeder, If opererer i, at vi skal være ekstra skarpe på rejseanbefalingerne og på, om formålet med mødet eller møderne har en karakter, hvor fysisk tilstedeværelse vitterligt er det bedste, siger Bo Petersen.

If's rejsepolitik definerer desuden, at rejser skal foregå på en bæredygtig måde og til lave omkostninger. Der skal rejses med tog, hvis togrejsen er kortere end 3,5 time og alle rejser skal bookes med hensyntagen til eksempelvis de miljømæssige aspekter ved rejsen.

Rejsepolitikken omfatter alle If's 7.900 ansatte i Norden.



*Koncernledelsen i If er også omfattet af den nye rejsepolitik, hvor antallet af forretningsrejser skal halveres i indværende år. Her er det koncernchef Morten Thorsrud, der afholder digitalt møde med ledelsen. (Foto: If).*



*Esbjerg er en af de byer i Danmark, der er kørt ud på en mere bæredygtig vej med el-busser.*

## Pulje på 250 millioner kroner skal gøre den kollektive trafik mere bæredygtig

I Infrastrukturplan 2035 er der afsat 250 millioner kroner til flere mindre miljøbelastende busser og accelerering af omstillingen til mere bæredygtig flextrafik

De 250 millioner kroner, som S-Regeringen sammen med Venstre, Dansk Folkeparti, SF, Radikale, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne har afsat som en del af Infrastrukturplan 2035, er målrettet regionale busruter, men kommunale ruter kan indgå, hvis de indgår i fælles udbud.

Pengene i puljen skal være med til at hjælpe regionerne med at efterleve klimasamarbejdsaftalerne, som de har indgået med S-Regeringen, ved at yde tilskud til grønne investeringer.

Det er tidligere set, at der kan laves udbud af bybusser, hvor nulemission ikke koster mere, og puljen skal give et skub til at få de længere regionale ruter med, hvor en omstilling besværliggøres af blandt andet rutens længde.

Puljen prioriterer midler til projekter, som omfatter nul-emissionskøretøjer eller -busser samt ladestandere. Herudover ønsker man med puljen at fokusere på en mere langsigtet omstilling ved at præge udviklingen mod nul-emissionsbusser, der også på lang sigt er bæredygtige. På samme måde gælder det ved indkøb af nul-emissions-flextrafik, hvor man ønsker at fremme omstillingen af flextrafikken, som ikke er lige så langt fremme som på busområdet, samtidig med at man opnår positive sideeffekter på omstillingen til nul-emissionsbiler på taximarkedet.

Flextrafikken er et nyt element, der ikke indgik i sidste års pulje til mere bæredygtige busser, og her er særligt etableringen af ladeinfrastruktur en central forudsætning.

## Fakta:

- I Infrastrukturplan 2035 er der afsat 250 millioner kroner med årlig udmøntning på 50 millioner kroner over perioden 2022-2026 til den offentlige kollektive trafik
- Ansøgningsfristen til puljen er 15. september i 2022 og 10. august i årene 2023-2026, hvorefter der skal tages politisk beslutning om, hvordan puljemidlerne prioriteres
- Det er regioner, kommuner eller trafikskaber, eventuelt i samarbejde med andre parter, der udfører offentlig servicetrafik, der kan søge om midler fra puljen til nul-emissionskøretøjer eller ladestandere
- I 2021 er cirka 500 ud af knap 3.300 busser i den offentlige kollektive trafik CO2-neutrale eller nul-emissionsbusser



Undersøgelse fra Sverige:

## El-busser betyder bedre helbred for beboere langt bussernes ruter

Beboerne langs en buslinie i Göteborg har fået det bedre rent helbredsmæssigt efter, at busserne blev elektriske. Takket være el-bussernes lavere støjniveau blev færre forstyrret i deres søvn, færre følte sig trætte og færre følte nedtrykte. Resultaterne fremgår af en undersøgelse af ElectriCity-projektet i Göteborg, som er gennemført på byens universitet

I efteråret 2019 blev dieselbusserne på rute 60 i Göteborg erstattet med elektriske busser leveret fra Volvo Busser, der har hovedsæde i byen. Samtidig betød el-busserne et markant lavere støjniveau. Hvad det lavere støjniveau har betydet for beboerne langs rute 60, fremgår af studiet fra Göteborgs Universitet. Undersøgelsen bliver hilst velkommen hos Volvo Busser, hvor Marie Carlsson, der er City Mobility Director, fremhæver, at der nu ligger dokumentation for, at el-busser ikke bare betyder lavere støjniveau, men at det lavere støjniveau har en positiv betydning for de mennesker, der bor langs en busrute.



- Den viden giver nye muligheder for bedre byplanlægning og øget fleksibilitet for kollektiv transport i byer, siger Marie Carlsson.

Rute 60 gennem Göteborg er nogle steder med ret stejle stigninger. Det har betydet, at støjniveauet tidligere er blevet oplevet som irriterende højt - især, når busserne har skullet køre op ad bakke. Tidligere målinger har vist lavfrekvent støj i beboelsesområder langs ruten

- Problemet med lavfrekvent støj er, at der lettere trænger ind i lejligheder og huse. Og selv små stigninger i støjen kan tydeligt, forklarer Kerstin Persson Wayne, der er professor i miljømedicin på Sahlgrenska akademien under Göteborgs universitet og ansvarlig undersøgelsen.

Som en del af undersøgelsen blev der sendt spørgeskemaer ud til tilfældigt udvalgte beboere. Den ene halvdel boede langs rute 60, mens den anden boede et stykke fra ruten og fungerede som reference-gruppe.

Beboerne langs ruten skulle svare på spørgsmål både før og efter introduktionen af de elektriske busser på rute 60. Samtidig blev der udført en række støjmålinger i flere boliger.

Resultatet viste tydelige forskelle på før og efter. Både med hensyn til det faktiske støjniveau og det støjniveau, beboerne oplevede, og hvordan det påvirkede dem. Andelen, som blev påvirkede af støjen faldt fra 75 procent til 39 procent, mens andelen, der blev meget forstyrret af støjen, faldt fra 26 procent til 5 procent.

De oplevede helbredseffekter var også tydelige. Andelen, som følte sig trætte en til to gange ugentligt faldt fra 49 procent til 39 procent - til samme niveau som reference-gruppen. Andelen af beboere, der følte sig nedtrykte faldt fra 22 til 17 procent, og betydeligt færre sagde, at de også var meget søvnige i dagstimerne.

- De, der bor nær busruterne havde det betydeligt bedre. Selvom om vi ikke med sikkerhed kan sige, at undersøgelsen afspejler hele befolkningen i området, tror vi, at den er relevant for beboelsesområder, hvor der er en busrute tæt på, siger Kerstin Persson Wayne og peger på, at hvis den øvrige trafik også bliver mindre støjende, vil det forbedre folkesundheden.

Hos Volvo Busser, hvor man den seneste årrække har satset målrettet på elektriske busser i bytrafik, er man ikke uventet tilfreds med undersøgelsens resultater.

- Flere og flere byer vælger at elektrificere den kollektive trafik for at mindske miljøpåvirkningen og være bæredygtig på lang sigt. At el-busser har en så tydelig effekt på, hvordan mennesker trives, burde også være en stærk drivkraft til at vælge e-busser, siger Marie Carlsson fra Volvo Busser.





*Magasinet Bus var sammen med busjournalister fra Sverige og Norge inviteret til en test af kinesiske King Long-busser. testen var planlagt til at foregå ad veje med almindeligt føre, men blev en slags vintertest, da området omkring Umeå blev ramt af snestorm.*

## Trængslen på det danske og nordiske busmarked er stigende

Antallet af leverandører på det danske og nordiske marked for el-busser går kun én vej: op. Og selv om det samme gør sig gældende for el-bussernes andel af det samlede kollektivbus-marked, kan der sagtens blive mere trængsel på banen. Det vil den kinesiske busproducent King Long i hvert fald gerne bidrage til, og med levering af de første to batterielektiske busser på det nordiske marked er de så småt på vej

De første to King Long EStar med efternavnet PEV 12 sættes i drift i Umeå på den svenske østkyst ca. 650 km nord for Stockholm i løbet af en uge eller to. Det er ikke nogen tilfældighed, for King Long repræsenteres i Skandinavien af den erfarne svenske virksomhed Hybricon AB i netop Umeå. Hybricon er udset som King Long's spydspids på de danske, svenske og norske busmarkeder med baggrund i mange års erfaring med kombinationen af batteriteknologi og busdrift under krævende forhold i det nordlige Sverige.

Hybricon har blandt andet elektrificeret så forskellige køretøjer som personbiler, lastbiler og busser samt leveret la-

# Miljø og materiel

deinfrastruktur. Virksomheden har desuden bygget et antal avancerede, elektriske busser i eget regi med navnet Arctic Wisper med egenudviklet el-teknologi og tjekkisk karosseri-teknologi - både som to-akslede 12-meters busser og tre-akslede 18-meters ledbusser med dobbelte trækaksler for at indsamle værdifuld viden om både busdrift.

At Hybricon har erfaring med elektrificerede køretøjer under krævende forhold, blev understreget ved Magasinet Bus' besøg i Umeå midt i april, hvor byen blev ramt af en gedigen snestorm. Den var så voldsom, at den lammede både bil-, bus- og flytrafikken i hele området i mange timer, men det forhindrede dog ikke Hybricon i at stille en af de klargjorte busser til rådighed for en lille prøvekørsel under de ellers vanskelige forhold.

King Long-busserne er købt af trafikelskabet Transdev, der indsætter dem i drift i bytrafikken i Umeå parallelt med en række andre el-busser fra forskellige producenter. Dermed får Transdev mulighed for at køre med busserne i direkte sammenligning med hinanden under helt ens driftsforhold.

## 12-meters EStar

Den nye King Long EStar er en 12-meters batteri-elektrisk bybus, der er udviklet i tæt samarbejde mellem Hybricon og King Long i Xiamen i det sydøstlige Kina. Men der er ikke tale om en hyldevare fra King Long.

- Busserne er specificeret af os i Sverige og bygget til trafik i Norden, siger Hybricons administrerende direktør Mårten Fuchs.

- Da vi ikke kunne være på stedet i Xiamen, er der med de første busser faktisk tale om før-serie busser, og King Long har været meget fleksible og lydhøre i samarbejdet og taget alle synspunkter seriøst, supplerer Hybricons tekniske chef Johan Suup, under Hybricons præsentation af busserne for udvalgte nordiske busjournalister.



# Miljø og materiel



*Magasinet Bus' udsendte, Mikael Friis, bag rattet i en elektrisk King Long-bus.*

Her var King Longs europæiske marketingchef Nathan Lo også til stede, og han blæser til angreb på det nordiske busmarked.

- Hidtil har vi haft succes i Sydeuropa og især på Malta. Men vi sigter for alvor mod det nordiske marked, fastslår han.

Det spontane indtryk af King Long EStar PEV12 er, at de holder en holder en fin kvalitet. Designet er temmelig af-dæmpet - tilnærmelsesvis kedeligt - men samlekkvaliteten ser ud til at være på niveau med andre kinesiske el-busser, og de føles lige så solide som andre el-busser på markedet. Prøvekørslen foregik på meget ujævnt underlag som følge af fastkørt sne og is på vejene, så der var rigelige muligheder for at tjekke for knirkelyde, vibrationer og støj. Og det var der faktisk ikke meget af. Kørslen var stabil selv i kurver trods et højt tyngdepunkt fra batteripakkerne på taget, og lydniveauet var behageligt lavt, som det skal være i en el-bus.

## **Europæiske komponenter**

King Long anvender ZF's velafprøvede portal-aksel AVE 130 med navmotorer på hver 2x125 kW max. effekt, som er velegnet til bybusser med lavt gulv. Det individuelle forhjulsophæng kommer også fra ZF, som Hybricon har haft et tæt samarbejde med i mange år.

De tolv batteripakker er på i alt 422 kWh og monteret på taget med fire i bussens forreste del og otte bagerst. De er placeret i batterikasser med foldbare luger på taget og sidder godt beskyttet. Selve batterierne er koboltfrie LFP-bat-

# Miljø og materiel

terier, der kommer fra den kinesiske batteriproducent CATL og leveres med otte års garanti. Der er monteret brand-slukkere både inde og uden for batterikasserne, og systemerne kan udløses både automatisk og manuelt af chaufføren.

Opladningen foregår i depotet og kan ske i begge sider samtidigt med CCS-2-stik, ét over hvert forhjul. Så kan bussen oplades med en maksimal effekt på 240 kW, hvilket skulle give en rækkevidde på omkring 300 kilometer i normalt, svensk vintervejr. Dette havde vi dog ingen mulighed for at efterprøve under vores egen lille "vintertest". Til rigtig kolde vinterdage er busserne udrustet med Valeo tilskudsvarmer, der kan køre på CO<sub>2</sub>-venligt HVO-brændstof, og det er også Valeo, der har leveret klimaanlægget.

Førerpladsen er udstyret med et standard instrumentpanel fra Actia, og førerstolen er leveret af ISRI. Oplevelsen bag rattet er ganske god. Både instrumentpanel, rat og førerstol kan justeres til at passe til enhver chauffør uanset højde og drøjde, og instrumentpanelet lider af samme fejl, som i mange andre busser, nemlig at der er placeret endeløse rækker af helt ens betjeningskontakter, der ikke er til at mærke forskel på, men hvor man skal aflæse symbolerne på kontakterne for at kende forskel på deres funktion. Det er lidt mærkeligt, at moderne instrumentpaneler ikke udformes med mere fokus på intuitiv betjening, som det eksempelvis kendes fra cockpit i fly.

Tolv-meter bussen har tre brede dobbeltdøre, en foldedør foran, skydedøre i midten og bagest. Interiøret i kabinen er lyst og luftigt og ligner enhver anden bybus. Bussen er officielt en lavgulvsbus, men bag midterdøren er gangen lidt forhøjet. Ved midterdøren er der placeret en manuel kørestolsrampe, som giver adgang til 33 siddende passagerer i

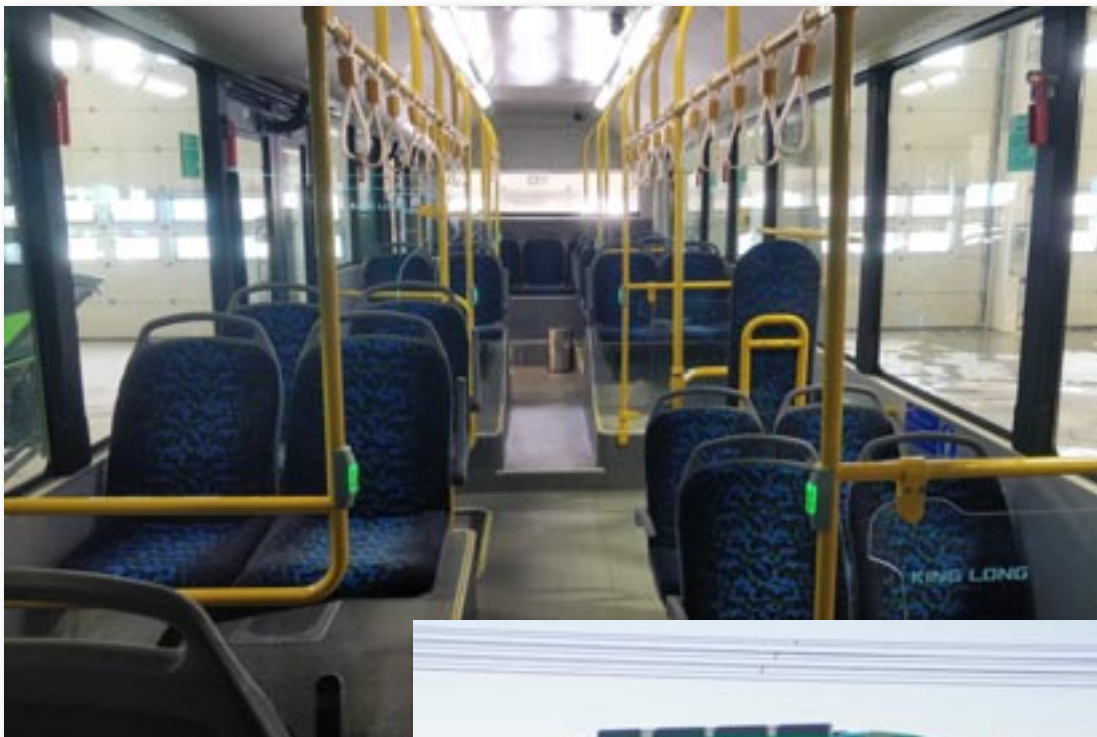


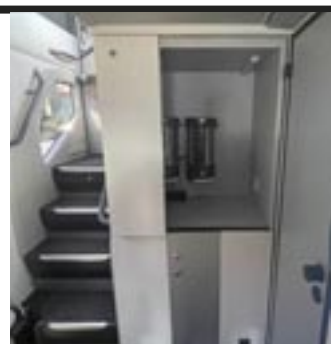
# Miljø og materiel

ophængte passagerstole samt 31 stående passagerer inklusiv en kørestols- og en barnevognsplads. Den indvendige belysning består af LED-lys.

## Transdev og elektriske busser

Transdev er en franskejet transportgigant med ca. 80.000 medarbejdere på fem kontinenter. Virksomheden har en historie på det svenske busmarked siden 1940 under navne som Linjebuss og i nyere tid Connex og Veolia - og Transdev siden 2013. Transdev's aktiviteter er spredt i 18 forskellige lande, og virksomheden har i de senere år investeret i elektrificerede busser i stor skala. Udover at være partner for Hybricon med de to nye King Long EStar PEV12 i Umeå stod Transdev også bag de elektriske Arctic Wisper-busser i Umeå fra 2013 til 2020 som nævnt ovenfor. Transdev har desuden drevet elektriske busser i Eskilstuna siden 2015, og i slutningen af 2020 satte Transdev 145 elektriske busser i drift i Göteborg. Transdev er også aktiv internationalt, når det kommer til elektriske busser. De seneste investeringer omfatter eksempelvis 406 elektriske busser i den colombianske hovedstad Bogotá samt en udvidelse af trafikken omkring Amsterdams Schiphol Lufthavn med 111 elektriske busser.





## Setra 531 DT - år 2018

Euro 6 - Automat gear - 81+1+1 pass.

Ny polstret, fartpilot, aircon., køkken, toilet, fodstøtter, borde, magasinet

Pris: 2.400.000 Kr.

**2 turistbusser på lager**



## MAN Lions Coach - år 2014

Euro 6 - Automat gear - 53+1+1 pass. - 325.000 km  
Fartpilot, retarder, toilet, borde, magasinet, anhængertræk

Pris: 650.000 Kr.

**Kontakt:**

**Salg: Jylland & Fyn**

Leif Brændekilde • Tlf. +45 4035 9308

E-mail: lb@busimport.dk

**Salg: Sjælland**

Mark Petersen • Tlf. +45 4020 3680

E-mail: mp@busimport.dk

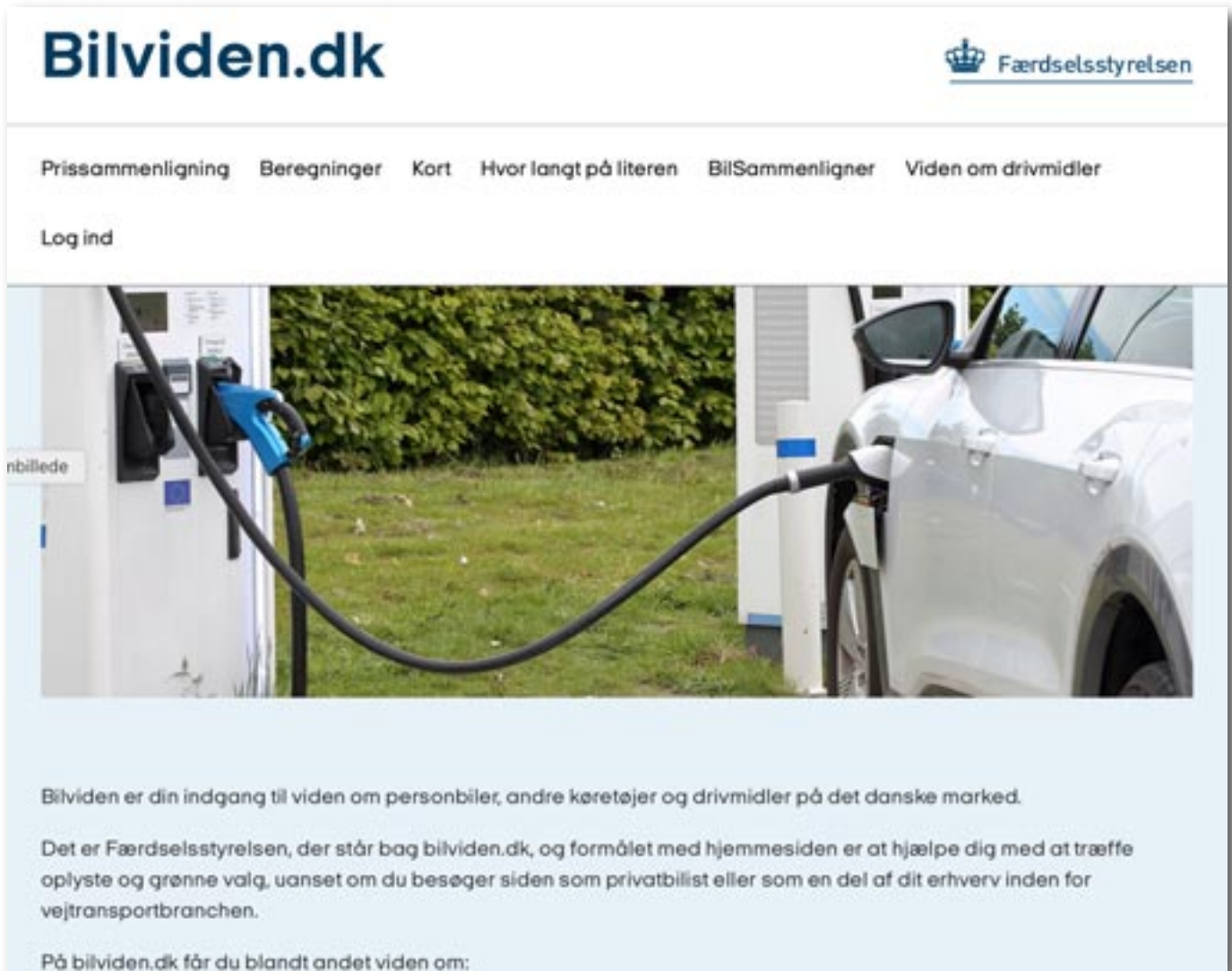
**Værksted/Lager**


Tlf. +45 7456 1326

E-mail: info@busimport.dk

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

Svend K. Pedersen • Tlf. +45 4017 4791



**Bilviden.dk**  Færdselsstyrelsen

Prissammenligning Beregninger Kort Hvor langt på literen BilSammenligner Viden om drivmidler

Log ind

nbillede

Bilviden er din indgang til viden om personbiler, andre køretøjer og drivmidler på det danske marked.

Det er Færdselsstyrelsen, der står bag bilviden.dk, og formålet med hjemmesiden er at hjælpe dig med at træffe oplyste og grønne valg, uanset om du besøger siden som privatbilist eller som en del af dit erhverv inden for vejtransportbranchen.

På bilviden.dk får du blandt andet viden om:

## Webside åbner for viden om person- og varebiler

Færdselsstyrelsen har udarbejdet en ny funktion, der giver dig mulighed for at se og sammenligne person- og varebiler på udvalgte parametre. Den nye funktion på websiden bilviden.dk gør det enklere at få viden om og sammenligne en lang række biler fra forskellige mærker

Med Færdselsstyrelsens nye bilsammenligner på websiden bilviden.dk får man adgang til en database med information om biler på det danske marked. På siden har man mulighed for at sammenligne biler, så man kan finde en energioekonomisk bil, der passer til ens behov og ønsker. Man kan eksempelvis søge efter ens nuværende bil og sammenligne den med andre. De tilgængelige biler, er de biler, der er registreret på det danske marked fra 2012 og frem til i dag.

### Mange sammenligningsparametre

Blandt de udvalgte sammenligningsparametre fremhæver Færdselsstyrelsen blandt andet CO<sub>2</sub>-udledning, drivmiddeludgift pr. km, og årlig drivmiddeludgift, som kan baseres på det antal kilometer, man forventer at køre.



# Materiel

Som noget nyt kan man i bilsammenligneren finde oplysninger om den fordeling mellem el- og fossildrift, som ligger til grund for beregningen af plug-in hybridbilernes officielle brændstofforbrug. Denne fordeling kaldes "Utility Factor" - på dansk nytteværdifaktor - er særlig for hver enkelt plug-in hybridbil.

Utility Factor'en er afhængig af den elektriske rækkevidde og er et udtryk for den andel af plug-in hybridbilens samlede kørsel, som forventes at foregå på strøm. Dog afhænger kørslen på henholdsvis brændstof og el af flere faktorer ude i virkeligheden, da fordelingen blandt andet er afhængig af, hvordan bilen bliver kørt og vejforhold.

På bilviden.dk kan man også finde flere informationer omkring drivmidler, herunder drivmiddelpriiser og drivmidlernes CO<sub>2</sub>-udledninger samt den nye funktion med bilsammenligning. Hermed giver bilviden.dk et godt grundlag for at vælge et sikkert og bæredygtigt valg af bil.

I Færdselsstyrelsen tager forbehold for eventuelle fejl i datamaterialet. Sammenligningsfunktionen vil blive opdateret løbende i takt med, at Færdselsstyrelsen får nyere data.

## Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



Du kan hente tidligere numre af Magasinet Bus [her](#):



*Bingo Rejser ejes og drives af Heidi og Asger Thaysen. Her står de foran deres to nye turistbusser.*

## To nye turistbusser har givet bingo hos sønderjysk turistbus-vognmand

Hos Bingo Rejser i Bredebro i Sønderjylland var der feststemning og højt humør, da Scania Danmarks Key Account Manager Dan Schroeder sidste år leverede to næsten ens Scania Touring HD turistbusser. Det var nemlig første gang, at Bingo Rejser fik leveret to helt nye busser. Og begge busser har vist sig at give bingo på både række ét, tog og tre - inklusiv sidegevinst, fuld plade og jackpot

Bingo Rejser er et lille, men alsidigt busselskab, der er leveringsdygtig i alt fra ren bustransport til skræddersyede grupperejser i Danmark og udlandet. Paletten spænder fra én-dages ture til længere rejser inklusive hotelophold, udflugter, besøg på seværdigheder og meget mere. Og kunderne er alt fra skoler og offentlige institutioner til pensionistforeninger, firmaer og private. For at leve op til forventningerne er der behov for en alsidig busflåde, og her passer de Scania Touring HD godt sammen med de andre busser i firmaets flåde på fem - Ud over de to nye busser, råder Bingo Rejser også over en dobbeltdækkerbus og en bus til skolekørsel.

### **Planer om nye busser lå langt væk**

Bingo Rejser ejes og drives af Heidi og Asger Thaysen. Midt i en corona-tid havde de egentlig ikke planer om at investere i nye fabriksnye busser. I stedet var de kommet langt i forhandlingen om at købe et par velholdte, men brugte busser. Det krævede dog eftermontering af partikelfiltre for at kunne køre ind i de fleste europæiske hovedstæder, så

# Busrejser

da Dan Schroeder fra Scania kom forbi med tilbud på en helt ny Scania Touring HD demo-bus, satte det alligevel tanker i gang.

Idéen med nye busser med høj driftssikkerhed og lavt brændstofforbrug samt god demo-rabat lød alligevel tillokkende. Og efter en tur omkring regnemaskinen på kontoret slog Heidi og Asger til. Da de i samme ombæring fik brug for at udskifte endnu en af deres veltjente busser, forhørte de sig hos Scania Danmark, som tilfældigvis havde endnu en Touring demo-bus på lager. Og så kom den også med i handlen.

- Vi er rigtig glade for de nye Scania-busser - og det samme er vores chauffører. De kører suverænt godt, og de kører langt på literen. Samarbejdet omkring både salget med Dan Schroeder og levering gennem Scania-forhandleren i Padborg forløb også rigtig godt, så jeg vil faktisk give Scania et rent 13-tal for samarbejdet, siger Asger Thaysen og fortsætter:

- Jeg ved godt, at det er gammeldags at bruge 13-skalaen, men jeg er jo heller ikke helt ung længere, så derfor kan jeg godt tillade mig det,

Busvognmanden i Bredebro runder snart 63 år, men han er ikke nervøs for at kaste sig ud i en så stor investering, som de to nye busser er i et busselskab af Bingo Rejsers størrelse.

## Måske flere Scania

- Faktisk har vi fået så meget smag for høj driftssikkerhed, lave driftsomkostninger og suveræn komfort, at hvis vi skal udskifte flere busser, vil vi med stor sandsynlighed satse på nye Scania igen, fastslår Asger Thaysen. Med til at give ro i maven er også, at de nye Scania Touring er finansieret gennem Scania Finans, og at de er omfattet af Scania serviceaftaler. Det giver "Single point of contact", som det kan hedde på moderne dansk, når man kun skal henvende sig ét sted, hvis der skulle opstå problemer eller spørgsmål til driften.

## Om Bingo Rejser:

- Grundlagt i 1960'erne af Henry Kulmbach Clausen. Da han havde købt sin første bus og skulle finde på et firmanavn, faldt valget på Bingo Rejser - opkaldt efter en collie-hund på den gård, som virksomheden holdt til på
- I 1981 startede Asger Thaysen som buschauffør. Efter en del år kom han til Bingo Rejser som chauffør. I 2008 overtog Heidi og Asger Thaysen virksomheden, og siden har de videreudviklet den med flere busser, flere forskellige kørselsområder og flere destinationer til deres skræddersyede rejseprodukter



# Busrejser

For et par år siden var der nu ikke meget, der tydede på nyt materiel og mod på fremtiden. Corona-virussen var ankommet til Danmark og havde fået sat en brat stopper for den positive udvikling, som Bingo Rejser var inde i, og imellem var Heidi og Asger i tvivl om, hvordan de overhovedet skulle kunne komme igennem pandemien med firmaet i behold. Hvor lang tid ville den vare, hvordan ville kunderne reagere, og ville de overhovedet have nogle chauffører tilbage, når de forskellige kompensations- og hjemsendelsesordninger udløb?

- De mange bekymringer blev dog hurtigt gjort til skamme, siger Asger Thaysen.

Både kunder og medarbejdere var utroligt loyale i hele perioden, og i takt med genåbningen af både det danske samfund og de andre markeder, som Bingo Rejser betjener, er kunderne vendt tilbage. Og det samme gælder chaufførerne, hvor der er fire faste på lønninglisten foruden et par afløsere og så chefen selv.

## Kører selv hver dag

- Jeg skal helst køre bus hver dag, siger Asger Thaysen og fortsætter:

- Jeg kører en fast skolerute, og så tager jeg også gerne en Berlin-tur en gang imellem. Jeg elsker at betjene kunderne, uanset om det er børn på vej til og fra skole, unge sportsfolk på vej til et stævne, medarbejdere på firmaudflugt eller pensionister på shoppingtur.



Ud over at glæde sig over den menneskelige kontakt med passagererne, glæder Heidi og Asger Thaysen sig også over de nye bussers præstationer. Især er det lave brændstofforbrug.

- En af vores lidt ældre busser i samme størrelse kommer aldrig over 4,0 kilometer pr. liter. Scania-busserne kører snildt 20 procent længere. Det vil sige 4,7-4,8 kilometer pr liter ved tilsvarende kørsel, og det er bestemt ikke, fordi vi tøffer afsted i pensionisttempo. Det går jævnt hen afsted med 100 km/t, hvor det er muligt, og det er da it' så ringe endda, lyder det fra Asger Thaysen.

## Om de to Scania Touring HD

- Busserne er næsten ens og indrettet med plads til et passagertal på 53+1+1 og 57+1+1
- Undervogn og drivline: Tre-akslede 6x2-busser med medstyrende bogieaksler, fuld luftaffjedring, uafhængigt forhjulsophæng samt stive driv- og bogieaksler. 13-liters, seks-cylindret dieselmotor på 450 hk/2.350 Nm, Euro 6d med ren SCR-emissionskontrol. 12-trins Scania Opticruise gearkasse med fuldautomatisk gearskifte og integreret fem-trins hydraulisk retarder samt enkeltreduceret Scania R660-bagaksel
- Karosseri: 13,7 meter lange, 3,8 meter høje i henholdsvis tre- og fire-stjernede udgaver. Opbygget med galvaniserede stålrammer, rustfri stålsider samt tag og bagageklapper i aluminium. Overholder R66 samt 2001/85/EC-normerne. Xenon-forlygter samt LED signaturlys, sidemarkeringslygter og baglygter. 530 liters brændstofftank, 80 liters AdBlue-tank
- Kabine: Kiel 1020 Avance komfortstole med sikkerhedsseler, justerbare ryglæn, klapbord, kopholder, læselys, armlæn mod midtergang, USB-stik og åbne bagagehylder ved alle pladser. Blå LED-natbelysning af midtergang. Bosch Professional Line DVD afspiller, 1 stk. 19" LCD-monitor i front, 1 stk. 17" LCD-monitor over midtertrappe, bakkamera med display ved førerplads, kameraovervågning af midterdørstrappe
- Klimaanlæg: centralstyret Konvekta KL85T med AC-kølekapacitet på 38 kW og varmekapacitet på 45 kW, 3 kW/h-radiatorer på sidevægge, varmluftsblæsere ved begge døre, Valeo-oliefyr med tidsstyring
- Førerplads: Luftaffjedret ISRI 6860/875 NTS-chaufførstol med integreret sikkerhedssele, varme og ventilation. Pengeskab under sæde samt aflåseligt skab. Bosch Classic Line-radio med CD/Mp3/DAB+, fjernstyret rullegardin i frontrude, 12 V-udtag, læselys og chaufførmikrofon
- Guideplads: Kiel guidestol med nedfældeligt sæde, guidemikrofon og ventilationsdyse, 20-liters køleskab indbygget i instrumentpanel
- TM-køkken: Placeret bag midterdør med 1x40 koppers kaffemaskine, fem-liters pølsekoger, integreret 55-liters topbetjent køleskab samt fem-liters varmtvandsbeholder
- Normalplaceret toilet: Foran midterdør med vandskyllende toilet, 85 liter vandtank samt 105 liter spildevandstank med tryklufttømning gennem bundafløb



Analyse fra Erhvervsministeriet:

## Dansk turisme er på vej tilbage efter corona-årene

Efter nogle hårde år for dansk turisme er de udenlandske gæster så småt på vej tilbage. Ifølge en ny analyse, som Erhvervsministeriet har lagt frem, er dansk turisme klaret sig bedre end det er tilfældet i de andre nordiske nabolande

Ligesom andre lande har Danmark de seneste år oplevet et fald i antallet af udenlandske turister på grund indsatsen mod spredning af corona-virus. Men hvor de nordeuropæiske lande i gennemsnit fik ca. 70 procent færre besøg i 2020, så kunne Danmark ifølge den årlige statusanalyse for turismens udvikling og konkurrenceevne nøjes med et fald på ca. 44 procent.

For selvom corona-tiden satte en stopper for mange aktiviteter i 2021, var der fortsat mange danskere og tyskere, der nød deres ferie i Danmark. Faktisk steg antallet af danske overnatninger fra 2020 til 2021 med 5,8 millioner, hvilket var 26 procent flere end i 2019. Samtidig lykkedes det trods corona at få mange tyske turister til at holde ferie i Danmark.

- Corona ramte de danske turisme-virksomheder hårdt, og derfor er det godt, at endnu flere danskere har fået øjnene op for Danmark som ferieland. De mange sommerhusgæster har været afgørende for vores kystturisme, men vi er selvfølgelig ikke i mål, før de udenlandske gæster også vender tilbage til byerne. Derfor har vi for nylig lanceret en stor genopretningsplan for hovedstadens turisme, så vi også i fremtiden kan stå klar med de bedste og mest bæredygtige tilbud, siger erhvervsminister Simon Kollerup (S) i en kommentar til analysen.

Statusanalysen, der udgives af det Nationale Turisforum, kan hentes [her](#):

Corona-økonomi:

## Virksomheder har betalt knap to trediedele af corona-lånene tilbage

For omkring 45.000 virksomheder var 1. april skæringsdato for den første tilbagebetaling af corona-lån. Skattestyrelsen oplyser, at knap 14 milliarder kroner ud af 22 milliarder udlånte kroner er blevet betalt tilbage, mens virksomheder, der har lån for 6,2 milliarder kroner har bedt om en betalingsordning hos Skattestyrelsen. Dertil kommer en rest af virksomheder, som endnu ikke har tilbagebetalt eller oprettet en betalingsordning for det resterende udestående på knap 2 milliarder kroner. Disse virksomheder vil blive kontaktet af Skattestyrelsen i den kommende tid

Da corona-pandemien ramte Danmark i 2020, vedtog Folketinget en række låneordninger for at styrke likviditeten hos økonomisk trængte virksomheder under krisen. Skattestyrelsen fik i den anledning til opgave indenfor kort tid at oprette og administrere i alt otte rentefri låneordninger, som blev dannet i 2020 og 2021.

Det samlede antal af coronalån er fordelt på ca. 48.000 virksomheder fra mange forskellige brancher og dækker over et samlet beløb på ca. 34 milliarder kroner. Størstedelen af lånene, set i forhold til antal af virksomheder og værdien af lånene, havde frist for tilbagebetaling 1. april, hvor knap 45.000 virksomheder skulle betale ca. 22 milliarder kroner tilbage til statskassen.

Skattestyrelsens opgørelse pr. 28. april viser, at virksomhederne samlet har indbetalt knap 14 milliarder kroner siden 1. april, og at der er oprettet betalingsordninger på 6,2 milliarder kroner.

- Lånene blev oprettet i en helt særlig tid for at sikre, at der var likviditet i samfundet, og derfor skulle vi med kort varsel skrue komplicerede låneordninger sammen, så pengene kom ud at arbejde. Det var det primære formål, og det lykkedes, siger fagdirektør i Skattestyrelsen, David Fjord Nielsen, der fortsætter:

- Størstedelen af virksomhederne har betalt tilbage, og en række har oprettet betalingsordninger, men der er også en gruppe, som ikke har reageret, og dem sender vi nu et rykkerbrev.

Ca. 15.000 virksomheder har valgt at indgå en betalingsordning med Skattestyrelsen. De har haft mulighed for at indgå i en almindelig betalingsordning på op til 12 måneder eller en udvidet betalingsordning, hvor lånet kan afdrages over op til 24 måneder. Begge bærer den gældende rente på betalingsordningen på 0,7 procent pr. måned.

- I lånenes løbetid var lånene rentefrie, mens der i betalingsordningerne tilskrives renter på normale vilkår. Dermed følger renten de andre skyldige poster på Skattekontoen, siger David Fjord Nielsen.

Efter fristens udløb er der en række virksomheder, som ikke har reageret. Disse virksomheder, der har lån som svarer til 1,7 milliarder kroner, modtager indenfor kort tid et rykkerbrev med ny frist for betaling otte hverdage senere. Hvis virksomhederne heller ikke reagerer på dette, bliver eventuelle udestående lån sendt til inddrivelse hos Gældsstyrelsen.



Undersøgelse fra forsikringselskab:

## Hver fjerde cyklist har været ved at ende i en højresvingsulykke

Trods en stor indsats for at få nedbragt antallet, har højresvingsulykker over en femårig periode været årsag til 26 dødsfald og 391 svært tilskadekomne cyklister i trafikken. Det viser en ny opgørelse, som Vejdirektoratet har foretaget for forsikringselskabet Gjensidige

For på trods af en række tiltag for at øge trafiksikkerheden og opmærksomheden omkring faren ved højresvingsulykker, bliver der stadig påkørt en cyklist omkring hver tredje dag herhjemme.

Det viser en opgørelse, som Vejdirektoratet har foretaget for Gjensidige.



I perioden fra 2016 og fem år frem kom i alt 688 cyklister til skade i en højresvingsulykke. Ulykkerne resulterede i 26 dødsfald og 391 svært tilskadekomne.

## Mange højresvingsulykker bliver undgået i sidste øjeblik

Langt størstedelen af højresvingsulykkerne herhjemme sker mellem personbiler og cyklister, og mange bliver undgået i sidste øjeblik. Det viser en ny undersøgelse, som Kantar Gallup har lavet for Gjensidige.

### Om undersøgelsen:

Undersøgelsen er foretaget for af Kantar Gallup for Gjensidige i marts 2022 blandt 1027 repræsentativt udvalgte danskere.

Har du nogensinde som cyklist, været i, eller været tæt på at havne i, en højresvingsulykke?

Ja - har været i 6 procent

Ja - har været tæt på at havne i 23 procent

Nej 64 procent

Jeg cykler aldrig 7 procent

Ved ikke 1 procent

Er du som cyklist bekymret for at havne i en højresvingsulykke?

Ja 53 procent

Nej 40 procent

Ved ikke 7 procent

Har du nogensinde som bilist, været i, eller været tæt på at havne i, en højresvingsulykke?

Ja - har været i 2 procent

Ja - har været tæt på at havne i 24 procent

Nej 62 procent

Jeg kører aldrig bil 11 procent

Ved ikke 2 procent

Er du som bilist bekymret for at havne i en højresvingsulykke?

Ja 62 procent

Nej 32 procent

Ved ikke 6 procent

Hvem mener du har det største ansvar for at undgå højresvingsulykker?

Bilisten 32 procent

Cyklisten 10 procent

De har lige stort ansvar 57 procent

Ved ikke 1 procent

# Trafiksikkerhed

Her svarer omkring hver fjerde af de adspurgte bilister og cyklister, at de har været ved at ende i en højresvingsulykke.

Ifølge direktør for Skade i Gjensidige, Henrik Sagild, er det et meget højt tal, der er med til at understrege alvoren af at have fokus på at undgå højresvingsulykker.

- Denne her form for ulykker er enormt farlige, da de meget ofte fører til alvorlig personskade, og når så mange både bilister og cyklister har været tæt på at ende i en højresvingsulykke, er det desværre et tegn på, at alle parter i trafikken skal være mere opmærksomme, siger Henrik Sagild.

Det er oftest i ulykker mellem lastbil og cyklist, at det ender fatalt for cyklisten. Af de 26 dødsfald er 23 af dem sket i højresvingsulykker med lastbiler, tre af dem biler. Men flest kommer til skade i uheld mellem bil og cykel, hvor 569 ud af 688 registrerede ulykker med personskade sker.

## **Begge parter har ansvar for at undgå ulykker**

I undersøgelsen er der også blevet spurgt om, hvilken part, der har ansvaret for at undgå højresvingsulykker, og her mener over halvdelen af de adspurgte, at ansvaret ligger ligeligt hos bilisten og cyklisten.

Den indstilling glæder Henrik Sagild, der peger på, at problemets alvor og omfang gør, at alle skal arbejde sammen om at mindske risikoen for uheld.

- Alle i trafikken har et fælles ansvar for at reducere risikoen ved at være ekstra opmærksomme i lyskryds, ligesom vi skal fortsætte med at oplyse om faren, så vi sammen kan få nedbragt antallet af døde og kvæstede. Vi skal have tillid til, at vi passer på hinanden," siger Henrik Sagild.





## Samarbejde mellem taxier og delecycler skal mindske spirituskørsel i København

Det er ikke altid, at de tohjulede og de firhjulede kan finde sammen i fælles sag. Men det sker. Et aktuelt eksempel er et nyt samspil mellem TIER Mobility og Danmarks største taxiselskab, Dantaxi. De to selskaber har indgået et teknologi-samarbejde for at reducere antallet af mennesker, der kører el-cykel i påvirket tilstand

Samarbejdet mellem de to transportselskaber er kommet i stand efter, at TIER i marts gik ind på det københavnske marked for delecycler. Som et resultat af aftalen spørges aktive brugere på TIER-app'en i tidsrummet mellem 22.00 og 05.00, torsdag til søndag om de har drukket alkohol. Hvis de svarer "ja", bliver de henvist til Dantaxi's app og tydeligt instrueret i ikke at tage en TIER el-cykel hjem.

- Vi er meget glade for samarbejdet med Dantaxi. Det er Danmarks største taxiselskab, der arbejder seriøst og systematisk med bæredygtighed. Sammen har vi udviklet en løsning, der ikke bare tilskynder folk til at lade elcyklen stå, men også gør det nemt at vælge et sikkert og ansvarligt alternativ ved at bestille en taxa direkte via TIER-appen. Det er i alles interesse at undgå spirituskørsel. Vi ønsker ikke at se nogen, komme til skade på en el-cykel, siger TIER's Regional City Manager i Danmark, Frederik Heesch Hansen.

Hos Dantaxi peger man på, at det ligger i taxibranchens DNA at sikre, at unge mennesker kommer trygt hjem.

# Taxi-kørsel

- Dantaxis chauffører fragter hver weekend titusinder af københavnere ud og hjem fra byen, men nye mobilitetsformer, som delecycler og el-løbehjul, kan friste især unge mennesker til at køre i påvirket tilstand, og det er en uheldig udvikling, fremhæver kommerciel direktør i Dantaxi, Vibeke Wolfsberg.

- At lade bilen stå, når man har drukket, og i stedet tage en taxi, er en kendt parole, som danskerne heldigvis for længst har taget til sig. Men at køre i påvirket tilstand er ikke længere kun begrænset til biltransport. Det vil vi meget gerne slå fast med dette initiativ, siger hun videre.

Virksomhederne ønsker i fællesskab at udvide mobiliteten i byen. I Dantaxi ser man samarbejdet som en naturlig del af den forandring transportbranchen i disse år undergår, hvor mobilitetsformer smelter sammen.

Transport i storbyerne er i hastig forandring. Tendensen er, at mikromobilitet, delebil og andre transportløsninger vinder frem på bekostning af den traditionelle privatejede bil.

- Taxien har en vigtig plads i den udvikling. Samarbejdet mellem Dantaxi og TIER er et eksempel på, hvordan forskellige mobilitetsformer smelter sammen og ved hjælp af teknologi tilpasses brugernes forskellige behov på forskellige tidspunkter, siger Vibeke Wolfsberg.

Fredag 8. april aktiveres integrationen mellem de to selskabers app'er. Samarbejdet er ikke kun begrænset til København, men også til øvrige områder i Danmark, hvor TIER tilbyder services. Foruden København drejer det sig om Odense og Herning.



# 35-årig fik stjålet kreditkort i pirattaxi

Mandag 4. april om eftermiddagen kontaktede en 35-årig mand Østjyllands Politi, da han natten til søndag 3. april havde fået stjålet sit kreditkort i forbindelse med, at han havde taget en pirattaxi hjem efter en tur i byen i Aarhus

Den 35-årige mand forklarede politiet, at han hoppede ind i en pirattaxi ved Europaplads i Aarhus Midtby. Han havde sin pung med kreditkort i jakkelommen, men han betalte turen kontant. Undervejs faldt han i søvn og blev vækket af chaufføren, da de kom frem.

Han var stadig i besiddelse af sin pung, men han fandt senere ud af, at kreditkortet var forsvundet og var blevet misbrugt flere forskellige steder, hvor der var hævet en del tusinde kroner.

Østjyllands Politi opfordrer kraftigt til, at man ikke benytter sig af pirattaxier, da der er risiko for at blive snydt, bestjålet eller røvet.

- Tag en autoriseret taxi, benyt offentlige transportmidler eller få en ven til at hente dig, lyder det endnu en gang fra Østjyllands Politi.

## Tur i pirattaxi blev dyrere end aftalt

Mandag 2. påskedag om formiddagen fik Østjyllands Politi en anmeldelse fra en 24-årig mand, der ved 1-tiden natten til mandag havde taget en pirattaxi hjem fra byen i Aarhus. Manden forklarede til politiet, at han var meget beruset, men at han havde aftalt en fast pris med chaufføren, og at pengene skulle overføres via MobilePay

Da den 24-årige mand skulle til at betale og havde gjort betalingen klar i MobilePay-app'en, sagde chaufføren, at han ikke kunne finde sin telefon og bad den 24-årige tænde lommelygten i sin telefon, så han bedre kunne se. Chaufføren lånte herefter den 24-åriges telefon til at lede efter sin egen.

Det lykkedes ikke chaufføren at finde sin telefon. Han gav den 24-årige mand sin telefon igen og sagde, at det var ligemeget med betalingen. Først da den 24-årige kom op i sin lejlighed opdagede han, at der var overført flere tusinde kroner via MobilePay i stedet for det aftalte beløb.



## Personbil kom i vejen for letbanetog

Lige som det var tilfældet, da Aarhus fik sin letbane, har der været en række sammenstød mellem den nye trafikant på vejene og så de kendte

Se sidste var i begrænset omfang kendt med, hvor letbanetogene kørte - og at man ikke skal komme i vejen, hvis man er kommet på sporet af et letabetog.





## Letbanen i Odense har fået den endelige godkendelse til drift

Trafikstyrelsen gav tirsdag Odense Letbane den endelige godkendelse til at køre med passagerer. Den endelige godkendelse til drift betyder, at Odense Letbane nu er karakteriseret som en jernbane og dermed også kan køre med passagerer. Med godkendelsen er letbanen fra nu er underlagt Trafikstyrelsens tilsyn. Odense Letbane vil senere melde ud, hvornår togene officelt åbner for passager

I næsten 10 år har Trafikstyrelsen været i tæt dialog med partnerselskabet Odense Letbane om de mange forskellige forhold, der skulle være på plads for at det store og komplicerede anlægsprojekt kunne opnå de krævede godkendelser i forhold til sikkerheden.

Undervejs har Odense Letbane blandt andet fået godkendt de trafikale sikkerhedsregler, letbanetogene, infrastrukturen, uddannelsesplanerne for medarbejderne og vilkårene for at drive jernbanevirksomhed.

Tirsdag 26. april fik Odense Letbane så godkendt de tekniske sikkerhedsregler og udstedt et såkaldt ændret sikkerhedscertifikat og en ny sikkerhedsgodkendelse.

- Der har været tale om et langvarigt, ressourcekrævende og fagteknisk meget stort og kompliceret jernbaneprojekt, der sagtens kunne have haft flere udfordringer. Vi har imidlertid hele vejen igennem haft en virkelig god og tæt dialog om, hvad der løbende skulle til for at minimere risici og finde løsninger, så vi kunne komme godt i mål med letbanen. Det er jeg rigtig glad for er lykkedes til glæde for snart mange tusinde passagerer, siger Christian Vesterager, der er vicedirektør i Trafikstyrelsen.

Odense Letbane forventer, at letbanetogene vil åbne dørene for passagerer efter yderligere en måneds testkørsel.

Sikkerhedsgodkendelser fra Trafikstyrelsen:

## Odense Letbane overtager 14 kilometer skinner og 16 togsæt

Trafikstyrelsen udstedte tirsdag 26. april de sidste sikkerhedsgodkendelser til Odense Letbane, som dermed må køre med passagerer. Samtidig er transportsystemet og de 16 togsæt overdraget fra henholdsvis entreprenør og togproducent

Odense Letbane er med de sidste tre sikkerhedsgodkendelser et væsentligt skridt tættere på en åbning for kørsel med passagerer. Med de tre sikkerhedsgodkendelser har letbanens operatør, Keolis, nu har tilladelse til at køre med passagerer, letbanens entreprenør, COMSA, kan overdrage letbaneanlægget til Odense Letbane P/S, mens togproducenten Stadler Pankow kan overdrage det rullende materiel.

- Vi har nået en vigtig milepæl. I dag overtager Odense Letbane P/S ejerskabet af både de 14 kilometer letbanespor og af de 16 togsæt. Samtidig er de sidste sikkerhedsgodkendelser udstedt til vores operatør, Keolis. Dermed nærmer vi os for alvor den endelige idriftssættelse af letbanen. Vi er meget tæt på nu, siger Jesper Rasmussen, der er formand for Odense Letbane P/S.

- De seneste mange uger og måneder har vi været gennem et intenst og koncentreret forløb. Det har krævet en ekstraordinær indsats fra alle involverede parter at nå i mål med den handoverdato, vi fastlagde i begyndelsen af 2022. Jeg vil gerne rette en stor tak til alle, der har bidraget til, at vi nu kan tage hul på sidste etape frem mod driftsstarten, tilføjer Jesper Rasmussen.

Odense Letbanes driftsstart er betinget af en række sikkerhedsgodkendelser. Letbanens operatør og infrastrukturforvalter, Keolis, har fået sikkerhedscertifikat som operatør, en sikkerhedsgodkendelse som infrastrukturforvalter og et sæt tekniske sikkerhedsregler, som Keolis så administrerer efter for eksempel i forbindelse med sporarbejde.



I forbindelse med COMSAs handover af letbanenanlægget er der indgået aftale mellem COMSA og Odense Letbane P/S om udestående opgaver, blandt andet klinkearbejde, tekniske justeringer og - som én af de større opgaver - genetablering af græs i sporet ud for H.C. Andersens Hus. COMSA vil således fortsat være til stede i Odense i en længere periode - også efter driftsstart.

## Keolis indleder prøvekørsel

Fra onsdag 27. april tog Keolis ansvaret som operatør og infrastrukturforvalter ved Odense Letbane.

- Vi har set frem til denne dag, for det betyder, at anlægsarbejdet nu er færdigt, og banen og sikkerhedssystemerne er godkendt af myndighederne, siger Thomas Brændstrup, der er letbanedirektør hos Keolis Danmark A/S.

- Nu overtager Keolis ansvaret for letbanen i Odense og skal i gang med den sidste operative afprøvning af skinner, tog, signaler osv. Konkret betyder det, at der fra i morgen (27.4., red.) kommer til at køre letbanetog i Odense hver dag fra morgen til aften efter den samme køreplan, som når banen kommer i endelig drift, dog med den meget vigtige tilføjelse, at vi ikke altså medtager passagerer. I enkelte perioder kan driften dog stå stille, idet Odense Letbanes entreprenør, COMSA, skal udføre restarbejder, siger han videre.

Thomas Brændstrup forventer, at prøvekørslen vil stå på i cirka en måneds tid.

- Vi glæder os til at komme i gang, og jeg er sikker på, at letbanen bliver en kæmpe gevinst for den offentlige trafik og ikke mindst for alle i Odense, siger Thomas Brændstrup.

Odense Letbane forventer inden for nærmeste tid at kunne fastsætte endelig åbningsdato.

## Letbane skærper indsatsen mod støjgener

Odense Letbane har de seneste uger oplevet en mærkbar vækst i antallet af letbane-naboer, der klager over støj fra testkørslerne af byens nye letbanetog. Stigningen er sket sideløbende med markant øget testaktivitet med daglige kørsler fra tidlig morgen til efter midnat - ligesom der også bliver kørt i weekender

- Vi må konstatere, at en del naboer til letbanen på det seneste har rettet henvendelse angående støjniveauet fra vores testkørsler. De mange reaktioner kommer lidt bag på os, fordi antallet af støjklager ellers har været ret moderat i en længere periode. Men på det seneste har billedet ændret sig, og det er en situation, som vi må reagere på med en skærpet indsats, siger Jesper Rasmussen, der er formand for Odense Letbane P/S.

- Vores opgave er at overdrage en letbane, der kan fungere uden at skabe uacceptable støjgener for omgivelserne – og som minimum skal vi holde os inden for de grænseværdier, som vi har aftalt med vores ejer, siger Jesper Rasmussen videre.

Gennem hele forløbet med testkørsler har støj og vibrationer i perioder fremkaldt henvendelser fra naboer langs sporet. Støjgener er et løbende fokusområde hos Odense Letbane - og flere tiltag med blandt andet skinneslibning og øget frekvens for afdrejning af hjul har været sat i værk for at dæmpe togsættenes støjniveau. Alligevel er antallet af støjklager fra naboer vokset mærkbart den seneste tid - fordelt på især to forhold:

”**Kurveskrig**” - en høj, hvinende lyd, der kan opstå, når letbanen kører gennem kurver. Kurveskrig sker typisk, hvis skinnerne er tørre og mangler smøring. Aktuelt er kurveskrigene hastigt på retur efter, at smøreskabene langs letba-

# Letbaner

nesporet er sat i funktion. Over nogle uger vil smøringen blive tilpasset og justeret, og herefter bør kurveskrig kun være en lejlighedsvis og begrænset gene for naboer.

**Rumlen/lavfrekvent støj** - en mere ubestemmelig og rumlende lyd, som forplanter sig til omgivelserne. Især visse tog er plaget af denne rumlen, mens andre har en "lettere" og mere støjsvag kørsel. Flader på hjulene (flat spots) kan forstærke oplevelsen af rumlen, men er ikke nødvendigvis den eneste forklaring. Rumlegenerne er umiddelbart en lidt større udfordring, hvor Odense Letbane arbejder med forskellige metoder, der skal imødegå problemet - eksempelvis med en tættere frekvens af hjulafdrejning.

- Vi oplever, at visse togsæt har lavere støjniveauer end andre. Det gør naturligvis, at vores interesse i høj grad samler sig om, hvorfor disse forskelle opstår. Men der kan også være andre forhold, der spiller ind. Det er alt sammen noget, vi undersøger, siger Jesper Rasmussen og fortsætter:

- Først og fremmest er det meget beklageligt, at vi har naboer, som oplever generende støj fra letbanen. Det er et tema, som fylder meget hos os i øjeblikket. Men det hører også med, at vi stadig befinder os i en testfase. Vi er ikke i mål endnu, og vi finder hele tiden detaljer, vi kan og skal forbedre.

Odense Letbane afventer i øjeblikket en samlet afrapportering fra entreprenøren Comsa angående vibrationer og såkaldt strukturlyd, som er målt på en række udvalgte positioner langs strækningen. Målingerne giver en rent objektiv pejling af, hvorvidt støj og vibrationer fra kørsler på det sporanlæg, som Comsa har bygget, holder sig inden for de grænseværdier, der er aftalt med letbanens ejer, Odense Kommune.





Færgen »Lilleøre« sejlede sin første officielle tur mellem Aarhus og Sælvig 4. maj 2021. (Foto: Jesper Christensen)

## Færge-rederi fejrer første fodgængerfærges fødselsdag

Samsø Rederi kan i begyndelsen af maj fejre ét års fødselsdag for hurtigfærgen »Lilleøre«, der sejler med passagerer og cykler mellem Dokk1 i Aarhus og Sælvig på Samsø. Fødselsdagen markeres med gratis færge lørdag 7. maj

Hurtigfærgen »Lilleøre« sejler mellem Aarhus og Samsø på 60 minutter og har plads til 300 passagerer og 85 cykler.

Færgen lægger til ved Dokk1 i Aarhus centrum og i Sælvig Havn midt på Samsøs vestlige del.

Færgen »Lilleøre« sejlede sin første officielle tur 4. maj sidste år.



## Indenrigsfærgerne sejler mod en udfordrende fremtid

Interesseorganisationen Danske Rederier bakker op om den politiske ambitionen om hurtig omstilling af skibsfarten på en mere klimavenlig kurs, som også ligger bag S-Regeringens forslag til en grøn skattereform. Danske Rederier understreger i den forbindelse det vigtige i at finde en god løsning for indenrigsfærgerne

Den helt korte version af S-Regeringens forslag til en ny grøn skattereform, som er blevet fremlagt i sidste uge, er, at det skal koste at udlede CO<sub>2</sub> i Danmark. Der er dog forskel på, hvor meget det skal koste at udlede et ton CO<sub>2</sub> fra branche til branche, ligesom der også er afsat en omstillingspulje, som skal hjælpe omstillingen på vej.

- Grønnere skibsfart er en del af løsningen på klimaudfordringerne både herhjemme og globalt. Derfor er indenrigs skibsfart omfattet af regeringens udspil til en grøn skattereform. Vi vil nu vil dykke nærmere ned i udspillet og vurdere konsekvenserne for indenrigsskibsfarten, siger viceadministrerende direktør i Danske Rederier, Jacob K. Clasen.

De mange indenrigsfærger i Danmark, som betjener øer og fungerer som genveje mellem landsdelene, har den ekstra udfordring, at de fra 2023 også medtages i EU's kvotehandelssystem (ETS) og dermed også skal betale en grøn udledningsskat til EU. Hertil kommer, at dele af færgefarten skal omstilles til at sejle på nye e-fuels, som endnu ikke er tilgængelige og i tilstrækkelige mængder. Danske Rederier peger på, at der derfor skal gøres en særlig indsats for at sikre tilgængeligheden af nye brændstoffer.

# Flydende forbindelser

- Vi står 100 procent bag ambitionen om at nedbringe CO2-udledningen og har længe haft et mål om, at dansk skibsfart skal være helt CO2-neutral i 2050. Og omstillingen er i fuld gang. Men netop det faktum, at indenrigsfærgerne står på tærsklen til at blive omfattet af EU's kvotehandelssystem, gør, at vi skal tænke os godt om, når vi indfører en national CO2-afgift for dem. Det ser vi i rederierhvervet frem til at drøfte med regeringen og Folketingets partier i den kommende tid, siger Jacob K. Clasen.

For indenrigsfærgerne vil den danske CO2-afgift som minimum udgøre 75 kroner/ton stigende til 375 kroner/ton i 2030. Det skal betales oven i EU's kvotepris, som ventes at ende på 750 kroner/ton i 2030. Skulle EU's kvotepris blive lavere end forventet, vil den nationale CO2-afgift omvendt stige.

- Det handler om, at vi får nedbragt CO2-udledningerne så hurtigt som muligt, men uden at trække tæppet væk under vores rederier. Det vil hverken gavne passagerer eller beskæftigelsen. Nogle færges kan ikke bruge batteriteknologi, men skal omstille til nye e-fuels. Derfor har vi lige nu øjnene særligt rettet mod omstillingsstøtten, og den reserve, der er budgetteret med. Hvordan puljerne skal bruges og udmøntes, må vi tale med partierne om nu, siger Jacob K. Clasen.

Han fremhæver, at der i S-Regeringens udspil eksempelvis også er afsat tre milliarder kroner til investeringer i fangst og lagring af CO2, hvilket Danske Rederier ser meget positivt på.

## Fakta om S-Regeringens udspil til en grøn skattereform og betydningen for dansk indenrigs skibsfart:

- Afgiften bliver lineært indfaset fra 2025-2030
- CO2-afgiften stiger, hvis den forventede kvotepris falder. Det vil betyde, at hvis EU-kvotepriisen i 2030 er 650 kroner/ton i stedet for 750 kroner/ton, vil den danske CO2-afgift som udgangspunkt stige til 475 kroner/ton. Derfor bliver den samlede afgift i 2030 som minimum 1.125 kroner/ton
- Der etableres en fond til grøn omstilling, der blandt andet indeholder omstillingsstøtte til virksomheder. Omstillingsstøtten er samlet set på 1,85 milliarder kroner frem til 2029
- Det foreslås, at der afsættes 100 millioner kroner i 2025, 250 millioner kroner i 2026, 375 millioner kroner i 2027, 500 millioner kroner i 2028 og 625 millioner kroner i 2029. Der er desuden budgetteret med en reserve på i alt 1,775 milliarder kroner



Det første præfabrikerede brodragerelement er trukket uden for hallen. Foto: Vejdirektoratet.

## Det første 4.000 ton tunge brodragerelement til Storstrømsbroen er støbt

Det første af i alt 44 brodragerelementer til den kommende Storstrømsbro er støbt færdigt i den store produktionshal ved byggepladsen.

Brodrageren er det element, som forbinder bropillerne og bærer selve kørebanen og jernbanen.

- Det er noget af en milepæl for projektet, at vi nu har fået første præfabrikerede brodragerelement gjort færdigt. Elementet har været noget tid undervejs, fordi det er den første af slagsen, så det er lidt af en lakmusprøve, vi nu har overstået. Mandskabet har fået rigtig god erfaring med de forskellige processer, så nu kan de mere regelmæssigt gøre nye brodragerelementer færdige, siger projektchef Niels Gottlieb fra Vejdirektoratet.

Brodragerelementet står i øjeblikket ved hallen udenfor, hvor der venter et arbejde med blandt andet at spænde de mange armeringskabler op. Når det er sket, bliver elementet stillet på en oplagsplads på byggepladsen, hvor det skal være, ind til det kan sejles ud på Storstrømmen, hvor det vil blive placeret på sin plads i den nye bro.

Produktionshallen har tre arbejdsstationer. Ved den første bliver der installeret stålarmring til brodragerens bund-

# Faste forbindelser

plade og sider, ved den anden bliver siderne og bundpladen støbt med beton, og ved den sidste station armeres og støbes brodækket. Mandskabet i hallen arbejder for tiden på alle tre stationer, så der er i øjeblikket er tre nye brodragere på vej. Når de første bropiller er bygget op og gjort klar, bliver brodrageren sejlet ud og hejst op på pillerne.

44 af broens brodragere bliver bygget i hallen på Masnedø, mens de to nordligste og to sydligste brodragere bliver opført og støbt direkte på stedet.

Fakta om brodragerne på Storstrømsbroen:

Brodrageren er det element, som forbinder bropillerne og bærer vej- og banedel

Antal: 48 (44 bygges i hallen og 4 bygges på landdæmninger på begge sider af Storstrømmen)

Bredde: 24 meter

Længde: 73 meter

Vægt: Cirka 4.000 ton.

Interesserede kan se mere om byggeriet af den nye Storstrømsbro [her](#):



## Færdselsstyrelsen sender bekendtgørelser om køre- og hviletider og arbejdstider i høring

Som en del af Vejpakken vedtog EU i juli 2020 ændringer i kontroldirektivet. Ændringerne indebærer en udvidelse af den eksisterende vej- og virksomhedskontrol på køre- og hviletidsområdet, så der indføres krav om kontrol af en række bestemmelser i vejtransportdirektivet om arbejdstid.

Derfor sender Færdselsstyrelsen udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, i høring.

Med forslag til lov om ændring af lov om godkørsel, lov om buskørsel, og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (L160), der blev fremsat onsdag 6. april 2022, udmøntes ændringerne i national lovgivning, ligesom de nærmere regler fastsættes i udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletid i vejtransport, og bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransport aktiviteter.

### **Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport**

I bekendtgørelsesudkastet fastsættes der bl.a. bestemmelser om, den administrative kontrol med virksomheders overholdelse af lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren og af bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, udføres af Færdselsstyrelsen, samt at vejkontrollen udføres af politiet.

I forhold til vejkontrollen præciseres det i bekendtgørelsen, at der alene foretages kontrol med pauser, samt at vejkontrollen begrænses til de aspekter, der kan kontrolleres effektivt ved hjælp af takograf.

Det præciseres endvidere, at der er tale om en risikobaseret kontrol, hvorved forstås, at det er ved de vej- og virksomhedskontroller, hvor der konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, at der vil blive foretaget en arbejdstidskontrol.

Bekendtgørelsesudkastet fastsætter ligeledes kontrolperioden for kontrol med arbejdstiden, ligesom der indsættes regler om udlevering af oplysning om arbejdstid efter anmodning til Færdselsstyrelsen i forbindelse med kontrollen.

Med henblik på udarbejdelsen af en risikoprofil for den kontrollerede virksomhed, fastsættes det i bekendtgørelsesudkastet, at Færdselsstyrelsen indfører oplysninger om det relative antal og alvoren af de overtrædelser, som EU-Kommissionen har vedtaget i forordning 2016/403.

### **Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter**

Med henblik på at fastsætte samme sanktionssystem for overtrædelse af reglerne om arbejdstid, som der gælder på køre- og hviletidsområdet, indsættes der nye strafbestemmelser og regler om strafudmåling i bekendtgørelsesudkastet.

Bekendtgørelserne, der efterplanenskal træde i kraft 21. maj 2022, og høringsfristen udløber 6. maj 2022, kan ses [her](#):



## Kvalifikationskrav på persontransportområdet: Færdselsstyrelsen sender bekendtgørelse om lavere aldersgrænse for buschauffører i høring

For at imødekomme de nuværende udfordringer med chaufførmangel er det blevet besluttet, at Danmark skal udnytte mulighederne i EU's regler om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej for at nedsætte alderskravet for buschauffører, når det sker som led i en kvalifikationsuddannelse

Som reglerne er i dag, skal man være fyldt 21 år, før man kan gennemføre en kvalifikationsuddannelse med henblik på at blive buschauffør. I EU's direktiver, der gælder på området, er der mulighed for at nedsætte aldersgrænsen til 18 år for kørsel i små busser.

Aldersgrænsen kan også nedsættes til 18 år for kørsel i store busser, hvis der er tale om rutekørsel på en strækning, der ikke overstiger 50 km. Herudover er der også mulighed for at køre busser uden passagerer fra det fyldte 18. år.

Endvidere er det muligt at nedsætte alderskravet for al buskørsel i Danmark til 20 år. Der, hvor aldersgrænsen nedsættes fra 21 år til 18 år, bliver det et krav, at chaufføren gennemfører det grundlæggende kvalifikationskursus på otte uger, hvor der i dag alene er et krav om, at de gennemfører et intensivt kvalifikationskursus på fire uger.

Man skal fortsat være fyldt 23 år for at kunne køre en dansk indregistreret bus i udlandet, og nedsættelsen af aldersgrænsen vil derfor kun gælde i Danmark.

Det betyder, at der skal foretages ændringer i kvalifikationsbekendtgørelsen, kørekortbekendtgørelsen samt to bekendtgørelser om undervisningsplaner for køreuddannelsen for kategori D1 og D1/E.

Høringsfristen er 9. maj 2022 og bekendtgørelserne forventes at træde i kraft 1. juli 2022.

Bekendtgørelsernes ikrafttræden forudsætter forventeligt en ændring af kørekortregistret, og Færdselsstyrelsen er i gang med at afsøge tidshorisont og eventuelle midlertidige muligheder.

Interesserede kan se udkastet til bekendtgørelsen **her**:



## Transportorganisationer vil have genindført tidligere praksis med tilladelser

Færdselsstyrelsen ændrede i februar administrativ praksis for udstedelse af tilladelser til vognmænd, så en virksomhed højst kan få udstedt én tilladelse pr. køretøj. Tidligere var praksis den, at man som vognmand havde mulighed for at have flere tilladelser end køretøjer. I et brev til transportminister Trine Bramsen (S) skriver en række organisationer på transportområdet, at den tidligere praksis var en fordel for både erhverv og myndighed - og at de ønsker den tidligere praksis med tilladelser genindført

I brevet opfordrer organisationerne Dansk Erhverv, Dansk PersonTransport, Danske Speditører, DTL - Danske Vognmænd, ITD og DI Transport til, at den tidligere praksis genindføres, da den efter organisationernes opfattelse fortsat kan administreres i overensstemmelse med EU-reglerne, der gælder på området.

Organisationerne peger på, at den tidligere praksis' fleksibilitet har haft stor betydning i forhold til, at vognmændene har kunnet tilpasse deres forretninger og flåde af busser eller lastbiler, når aktivitetsniveauet hen over året har ændret sig - eller der har været behov for ikke-planlagte udskift af køretøjer og lignende.

Det har ifølge organisationerne samtidigt sparet både vognmænd og myndigheder for administrative byrder, at de ikke har skullet bruge tid på ansøgning og sagsbehandling hver eneste gang, en vognmand har taget et nyt køretøj i brug.

Færdselsstyrelsen har begrundet praksisændringen med nye regler i EU's Vejpakke, der trådte i kraft 21. februar i år.

Underskriverne af brevet peger på, at den ændrede praksis kombineret med lange sagsbehandlingstider på udstedelse af tilladelser har skabt et stift og ufleksibelt system, som samlet set forringer erhvervets rammevilkår og omstillingsparathed.

Derudover peger de på, at den tidligere praksis var baseret på en fortolkning af EU-regler fra 2009, og at de pågældende regler ikke er ændret med EU's Vejpakke og derfor fortsat er gældende.

Hvis praksisændringen skulle være resultat af en ny fortolkning af disse regler, stiller organisationerne sig derfor uforstående overfor, hvorfor fortolkningen er ændret.

Vi er af den klare opfattelse, at den tidligere praksis er i overensstemmelse med EU-reglerne, og vi ser intet formål eller grundlag for at anlægge en ny fortolkning, skulle det være tilfældet. Danmark har i andre sammenhænge på vejtransportområdet stået fast på sin tolkning af EU-reglerne, og det bør man også gøre i denne sag, skriver organisationerne i brevet.

Organisationerne peger også på, at de ikke er bekendt med, at der skulle have været særlige udfordringer eller uhensigtsmæssigheder, som for eksempel snyd eller lignende med tilladelser, der ikke lige var i brug i en bus eller lastbil, under den tidligere praksis.

De er heller ikke bekendt med, at den tidligere praksis skulle være kommet i EU-Kommissionens søgelys for at være i uoverensstemmelse med EU-reglerne.

"Vi skal derfor opfordre til at genindføre den tidligere praksis, som sikrer en agil og fleksibel administration af området, da EU-reglerne ikke ses at forhindre dette", skriver organisationerne.

Interesserede kan se brevet fra organisationerne - [her](#):

Vognmandsorganisation:

## Transportministeren bør give Færdselsstyrelsen de fornødne ressourcer og prioritere styrelsens område

Lange ventetider på at få behandlet ansøgninger hos Færdselsstyrelsen har sammen med en ændret praksis med hensyn til udstedelse af tilladelser - én tilladelse pr. registreret køretøj - har fået en række organisationer til at skrive til transportminister Trine Bremsen (S) for at få hende til at give styrelsen de fornødne ressourcer og prioritere styrelsens område

- Færdselsstyrelsen ændrede i februar administrativ praksis for udstedelse af tilladelser til vognmænd. Ændringen betyder, at en virksomhed i dag højst kan få udstedt én tilladelse pr. køretøj. Tidligere var der en fleksibel praksis, hvor det var muligt have flere tilladelser end køretøjer, som har virket til fordel for både erhverv og myndighed, siger DTL's administrerende direktør Erik Østergaard, der er både overrasket og frustreret over denne ændring af praksis sammen med de generelt meget lange sagsbehandlingstider.

- Det må være tegn på ressourcemangel, at man ikke evner at tænke i baner om, hvad der er bedst for både styrelsen og kunderne i butikken, fremfører Erik Østergaard, som peger på, at det tidligere har sparet både vognmænd og styrelse for administrative byrder, at der ikke skulle bruges tid på ansøgning og sagsbehandling hver eneste gang, en vognmanden skulle tage et nyt køretøj i brug.

- Vi har den klare opfattelse, at den tidligere praksis er i overensstemmelse med EU-reglerne, og vi ser intet formål eller grundlag for at anlægge en ny praksis, skulle det være tilfældet. Danmark har i andre sammenhænge på vejtransportområdet stået fast på sin pragmatiske administration af EU-reglerne, siger Erik Østergaard.

DTL peger også på et andet forhold, som den ændrede praksis har skabt - at et nyt køretøj ikke kan blive indregistreret til godskørsel for fremmed regning, hvis vognmanden ikke er i besiddelse af en godskørselstilladelse til bilen. Det bestemmer Motorstyrelsen. Men Færdselsstyrelsen udsteder ikke vognmandstilladelser, medmindre køretøjet er indregistreret på forhånd.

- Det er en håbløs situation, der sætter mange vognmænd skakmat. Der er indkaldt til et møde om den sag i starten af maj, men det kan vognmændene jo ikke vente på, siger Erik Østergaard.

# Arbejdsforhold

Hos DTL har man set på Færdselsstyrelsens mål- og resultatplan 2022 fra 3. februar 2022. I planen, der sætter rammen for Færdselsstyrelsens hovedopgaver, kan man eksempelvis læse følgende:

”Færdselsstyrelsen skal inden for 1. kvartal af 2022 nedbringe sagsbehandlingstiden på området for erhvervstilladelser til godskørsel med lastbil og varebil samt buskørsel. Færdselsstyrelsen skal inden udgangen af 1. kvartal af 2022 overholde de fastsatte servicemål på 60 dage for sagsbehandling af sager på området med 85 procent. Dette niveau af opfyldelsesgrad skal som minimum holdes i hele 2022.”

Ifølge DTL er dette mål efter sigende ikke overholdt.

- Lige nu ser det ud til, at styrelsen skal have en hjælpende hånd fra ministeren, for det kan ikke blive ved med at gå, når også de områder, som er overtaget fra Politiet bliver genstand for en uacceptabel længere sagsbehandlingstid, siger Erik Østergaard.

Det omtalte brev til transportministeren og Folketingets Transportudvalg om administrationen af tilladelse kan ses [her](#):

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

# Ny station i Stilling lader vente på sig

En jernbanestation i Stilling ved Skanderborg er et element i den østjyske vision for kollektiv trafik, Samspil 2030. Stationen skulle efter planen have stået klar til drift i efteråret 2022, men etableringen er nu udskudt til 2025. Det vækker ærgrelse hos borgmesteren i Skanderborg Kommune.

Selvom det for et par år siden blev besluttet på Christiansborg at etablere en jernbanestation i Stilling i Skanderborg Kommune - og anlægsarbejdet skulle være afsluttet sidst i 2022, er projektet udskudt til 2025. Det skyldes, at Bandedanmark ikke har modtaget bud på opgaven, som overholder mindstekravene.

Derudover vil der fra 2023 til 2025 foregå en elektrificering af strækningen mellem Aarhus og Fredericia, som også skal have et digitalt signalsystem. Det betyder, at Bandedanmark ikke har mulighed for at gå i gang med Stilling Station før 2025 - og det vækker ærgrelse fra flere fronter, blandt andet hos borgmester Frands Fischer (S) i Skanderborg Kommune:

- Genåbningen af Stilling Station er hjerteblod for os i Skanderborg Kommune. Det er meget frustrerende for de mange borgere og medarbejdere hos virksomhederne i området, at de skal vente yderligere på at få den togforbindelse, som de er stillet i udsigt og har kæmpet for i årtier, siger Frands Fischer og fortsætter:

- Vi har en klar forventning om, at udbudsprocessen hurtigt kommer på skinner igen, så vi får en god løsning i Stilling. Det er min klare forventning, at ministeren og de øvrige partier på Christiansborg, som står bag beslutningen om genåbningen, arbejder på at undgå yderligere forsinkelser.

Den kommende Stilling Station indgår i Østjyllands politiske udspil Samspil 2030 som led i at håndtere den stigende biltrængsel omkring Aarhus. Med den kommende station i Stilling vil passagerer kunne benytte regionaltoget mod Aarhus H og eventuelt skifte til Letbanen samt mod Silkeborg og Herning via Skanderborg - og dermed droppe bilen.

Der er foretaget vurderinger af passagergrundlaget, og der forventes at kunne være cirka 400 påstigninger om dagen fra den nye station i Stilling i 2027.

Den nye station vil bestå af 90 meter lange og 2,5 meter brede perroner på begge sider af sporet og med adgang fra begge sider.

Der har tidligere været station i Stilling, men den blev nedlagt i 1979.



## Politisk flertal på Christiansborg giver 416 millioner kroner til Østbanen

Folketingets partier har indgået aftale om fordelingen af pulje til lokalbaner i perioden 2022-2025. Aftalen vækker glæde i Region Sjælland, som de seneste år har arbejdet for at skaffe penge til renoivering af Østbanen, så den fortsat kan bære tog. Alternativet var, at banen skulle nedlægges og måske erstattes af en BRT-busforbindelse. Markante prisstigninger på bygge- og anlægsopgaver udløst af øget efterspørgsel og usikre forsyningskæder, skaber bekymring over de stærkt stigende priser på bygge- og anlægsopgaver

Et flertal i Folketinget har efter mange måneders forhandlinger om en pulje til nedslidte lokalbaner besluttet, hvordan 700 millioner kroner skal fordeles. Østbanen, der forbinder Køge med Rødvig og Fakse Ladeplads via Hårlev, har fået tildelt 416 millioner kroner, som Region Sjælland modtager med glæde, men også med dybe panderynker af bekymring for de stigende bygge og anlægspriser landet over.

- Det er glædeligt, at puljen nu er fordelt, og at en stor del af pengene går til Region Sjælland. Vi har i meget lang tid kæmpet for at redde Østbanen, og opgaven har taget meget af min vågne tid. Der er dog stadig en stor opgave foran os på grund af stigende priser. Da vi begyndte kampen for Østbanen, så vi ind i en pris på 510 millioner kroner inklusiv et usikkerhedstillæg på 30 procent til at tage forbehold for prisstigninger. Det beløb er i mellemtiden steget til mere end det dobbelte på grund af de stigende priser, siger Heino Knudsen (S), der er regionsrådsformand i Region Sjælland.

# På sporet

Region Sjælland har modtaget besked fra Lokaltog A/S og Movia om, at de indkomne tilbud på sporrenoveringen samlet set koster over 1,1 milliarder kroner. Derfor har Lokaltog A/S og Movia nu sat gang i et udredningsarbejde, som skal se på, om priserne kan forhandles ned og afdække, hvad der er af alternative muligheder.

- Hele markedet er presset, hvilket allerede har resulteret i, at der er flere anlægsprojekter, som er blevet aflyst på grund af voldsomt stigende priser. Hvis vi i Region Sjælland skal finansiere op imod 700 millioner kroner af sporrenoveringen, så vil det betyde en kraftig forringelse af den øvrige kollektive trafik og serviceniveauet andre steder i vores region. Så vi er taknemmelige for de 415 millioner, men vi er ikke i mål endnu, siger Christian Wedell Neergaard (K), der er formand for Udvalget for Regional Udvikling i Region Sjælland.

S-Regeringen har tidligere meldt ud, at de er positive over for at forlænge tilbagebetalingstiden for lån til jernbaneinvesteringer fra 25 til 40 år, som svarer til en jernbanes forventede levetid. Et lån til finansiering af sporrenoveringen er med prisstigningerne steget fra at være et lån i omegnen af 100 millioner kroner til nu at være 700 millioner kroner.

## Stolthed og uvished

- Jeg er stolt over, at det er lykkedes os at skaffe midler til Østbanen, men vi står overfor en stor opgave med at finde resten af pengene. Østbanen er en livsnerve for rigtig mange borgere i Stevns, Faxe og Køge kommuner. De borgere har i alt for lang tid måtte leve i uvished om banens fremtid, og en endelig løsning er fortsat uvis på grund af udviklingen i priserne, siger Anne Møller Ronex (R), der er første næstformand i Region Sjælland.

Selvom regionen ikke er i mål med en samlet finansiering, så er arbejdet for Østbanen ikke spildt, lyder meldingen fra Jacob Jensen (V), der er anden næstformand i Region Sjælland.

- Jeg vil gerne på vegne af hele Regionsrådet sige tak til alle de borgere, politikere, kommuner og organisationer, der har kæmpet sammen med Region Sjælland for Østbanens fremtid. Det har været helt afgørende for, at vi har fået en stor del af infrastrukturpuljen. Vi vil nu arbejde videre for endeligt at sikre Østbanens fremtid, siger Jacob Jensen.

Puljen på 700 millioner kroner blev afsat med udgangspunkt i den akutte udfordring med den nedslidte Østbanen og med baggrund i en analyse fra Danske Regioner, som viste, at der frem mod 2035 skal investeres 8,5 milliarder kroner i nye skinner og materiel på de regionale baner for at kunne opretholde det nuværende serviceniveau. Alene i Region Sjælland forventes der frem mod 2035 at skulle investere mindst 3,6 milliarder kroner i lokalbanerne opgjort i 2021 priser.

## Fakta om Østbanen med mere:

- Sporrenoveringen af Østbanen blev i 2020 vurderet til at koste ca. 510 millioner kroner
- Folketinget indgik 28. juni 2021 en aftale om infrastruktur, hvor der blev afsat en pulje på 700 millioner kroner til investeringsefterslæbet på lokalbanerne
- Puljen er blevet fordelt og Region Sjælland modtager 416 millioner kroner som et bidrag til sporrenoveringen af Østbanen samt andre investeringer i lokalbanerne frem til 2025
- Regionerne kan i dag låne penge over 25 år til lokalbaneinvesteringer. Det har været et ønske, at det blev forlænget til 40 år
- Region Sjælland skal frem mod 2035 investere ca. 3,6 milliarder kroner i lokalbanerne opgjort i 2021-priser

# Magasinet Bus

Onsdag 30. marts 2021 - nummer 3 - 9. årgang

## Holbæk har fået to el-busser

Læs mere side 16 - 19

## Passagerer er vendt tilbage i Letbanen

Læs mere side 50

## Rutebilschaufføren ene dag - næste dag chauffør den næste

Læs mere side 42

## Transportminister var helt elektrisk

Læs mere side 13

## Tram og kollektiv transport er blevet et billigere alternativ

Læs mere side 21

## Busterminal er sendt i udbud

Læs mere side 4

Gik du glip af Magasinet Bus 3 - 2022?  
Så hent det her!