

Magasinet Bus

Tirsdag 28. februar 2023 - nummer 2 - 11. årgang

Små ændringer gør en stor - men umærkelig forskel

Læs mere side 28 - 45

Transporten er blevet grønnere
- men har færre passagerer

Læs mere side 4

Belgiske busser har et amerikansk snit
- her er en forklaring

Læs mere side 46 - 55

Samarbejde skal gøre Aalborg grønnere

Læs mere side 12

Fire ud af ti bilister vil
helst undgå smalltalk

Læs mere side 18

Pensionbus er klar til
en ny tilværelse

Læs mere side 24 - 26

Gode argumenter er med busserne

Coronatidens opfordringer til at undgå at køre sammen i taxier, busser og tog - ja, også til at undgå samkørsel i mere private sammenhænge - betyder stadig, at færre kører sammen i busser og tog - og at flere kører i deres egen bil.

En undersøgelse fra Vejdirektoratet viser, at en stor del af dem, der kører i bil - og alene i bil - ikke har lyst til at invitere andre med om bord - de er ikke til smalltalk.

Dansk PersonTransport har i øjeblikket fokus på fordelene ved at vælge kollektiv transport og lade personbilen stå. Dansk PersonTransport peger på en række forhold, hvor personbilerne er en del af problemet med energiforbrug og trængsel - og den fælles transport med bus er en del af løsningen.

Eftervirkningerne af corona-tiden har fået sat fokus på, hvordan man kan få flere til at vælge fælles transport igen, fremfor solo-transport alene i egen bil.

Det er eksempelvis blevet enklere og billigere at tage sin cykel med i toget - og mange busser åbner også dørene for passagerer med cykler.

Her på Magasinet Bus har vi de to seneste gange, vi har været i København, taget cyklen med som medpassager. Det har gjort den sidste del af rejsen hurtigere - med lidt motion som ekstra gevinst.

De forskellige trafiksselskaber har også lanceret flere nye billettyper, som skal få flere til at vælge bustransport.

Og så har Midttrafik lagt endnu et argument frem, som er værd at have med.

Pensionister med pensionistkort til busser, letbane og Midtjyske Jernbaner er mere aktive. De går mere i biografen, mere på cafe og besøger oftere museer, en pensionister uden pensionistkort.

Tankevækkende og et argument, som måske kunne finde vej til os, der nærmer os pensionsalderen - med flere eller færre års afstand til skæringsdatoen.

God læselyst med dette nummer af Magasinet Bus

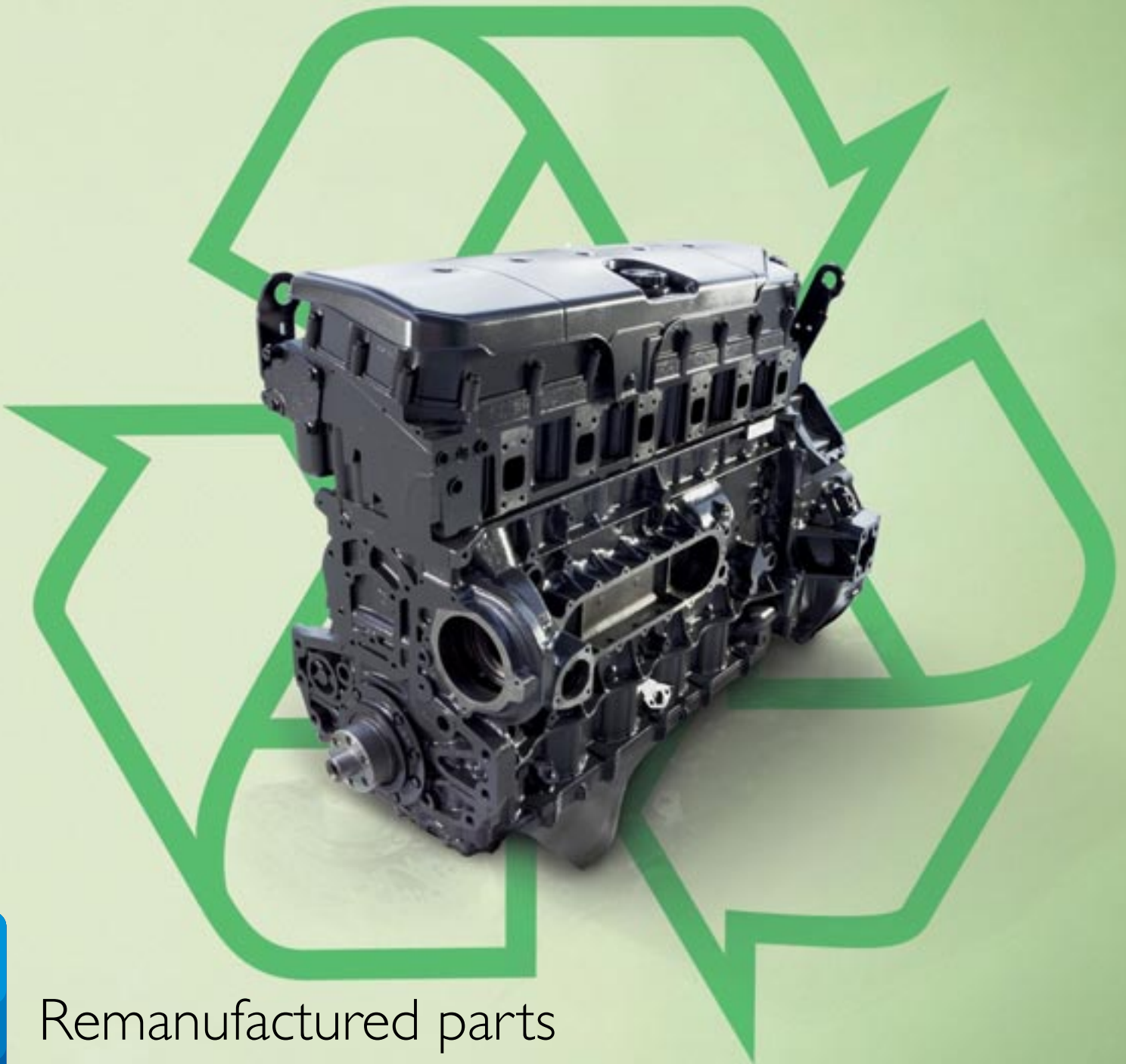
Jesper Christensen, chefredaktør

*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.



Remanufactured parts

ReGENERATE.

Med IVECO Reman bliver reservedelene genopbygget, så de genvinder deres oprindelige ydeevne og kvalitet.

Med indbygget kvalitetssikring og samme garantier som ved nye dele, gør IVECO Reman det muligt for dig at fortsætte sikkert på vejene - på en holdbar og omkostningseffektiv måde.

Opgørelse:

Transporten er blevet grønnere, men har færre passagerer

Den kollektive trafik er stadig påvirket af corona-tiden med færre passagerer og indtægter. Det viser en ny rapport og data fra Trafikstyrelsen, der også viser et billede af, at busser og tog bliver mere og mere klimavenlige frem mod 2030

Trafikstyrelsens seneste status over udviklingen i den kollektive trafik de seneste fem år til og med 2021 viser, at den kollektive trafik stadig er påvirket af corona-tiden.

- Vores rapport viser ikke så overraskende et betydeligt fald i antallet af passagerer og billetindtægter i 2020 og 2021, hvor COVID-19 og en række restriktioner dominerede. Det, vi generelt hører fra trafiksselskaber i hele landet, er imidlertid, at tendensen med færre passagerer i vid udstrækning fortsatte ind i 2022, selvom restriktionerne er blevet ophævet. Det bliver underbygget af data vedrørende kollektiv trafik på Sjælland, der viser, at antallet af rejser frem til oktober 2022 lå omkring syv procent under 2019-niveauet, siger vicedirektør i Trafikstyrelsen, Christian Vesterager.

Flere grønne tog og busser

Trafikstyrelsens rapport er fyldt med nøgletal, der beskriver udviklingen i passagerer, billetpriser og tilskud til den kollektive trafik, men der er også særsomt fokus på transportsektorens energiforbrug.

Ifølge Christian Vesterager tegner rapporten et klart billede af, at busser og tog er godt på vej til at blive mere klimavenlige.

I 2021 kørte langt størstedelen af tog og busser i den offentlige transport fortsat på diesel, men frem mod 2030 vender billedet. De planlagte elektrificeringer af jernbanen medfører, at el i 2030 forventes at udgøre 80 procent af persontogenes samlede energiforbrug, hvilket vil reducere CO₂-udslippet fra togdriften med over 70 procent. Alle trafiksselskaber har også planer om at indsætte flere klimavenlige busser de kommende år. Alene frem til 2025 kommer næsten halvdelen af al buskørsel i udbud. Det styrker den grønne omstilling.

Interesserede kan læse mere i "Den kollektive trafik i Danmark - Status over udviklingen i sektoren i 2021", som kan hentes **her**:



Kollektiv transport



Vejdirektoratet undersøger hurtig busforbindelse omkring hovedstaden

Vejdirektoratet udarbejder frem til sommeren 2024 et teknisk beslutningsgrundlag - herunder en miljøkonsekvensvurdering - for anlæg af en BRT-forbindelse (Bus Rapid Transit) i Ring 4-korridoren på den regionale S-buslinje 400S

Miljøkonsekvensundersøgelsen indledes med en offentlig idé- og forslagsfase, hvor borgere, naboer, trafikanter, virksomheder, interesseorganisationer og andre opfordres til at komme med forslag og synspunkter, der kan indgå i det videre arbejde.

I forbindelse med idéfasen afholdes fire borgermøder i Ring 4-korridoren:

Det første borgermøde fandt sted tirsdag 21. februar i "Postsorteringen" på Posthuset i Ballerup.

De resterende møder finder sted:

- Onsdag 1. marts klokken 19:00-21:30 i caféen på Skovbrynet Skole, Værebrovej 156, Bagsværd
- Torsdag 2. marts klokken 19:00-21:30 i Brohuset på Vejlebrovej 45, Ishøj
- Tirsdag 7. marts klokken 19:00-21:30 i Byrådssalen, Det ny Rådhus, Rådhusstræde 1, Taastrup

På borgermøderne vil Vejdirektoratet præsentere projektet og svare på spørgsmål eventuelt med bistand fra Movia eller den tekniske rådgiver. Forslag og bemærkninger vil indgå som input i den videre undersøgelse

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

Handicapkørsel bliver dyrere

Fra 1. marts bliver det dyrere at køre med Midttrafik's handicapkørselsordning. Midttrafik fremhæver, at priserne har været uændret siden 2012, og at prisstigningen nu er en naturlig del af samfundets prisudvikling. Midttrafiks bestyrelse har besluttet, at der fremover skal ske en årlig regulering af prisen for at følge prisudviklingen i samfundet

Årets prisstigningen er den første af tre, som fordeler sig over de i år og de efterfølgende to.

Priserne på Midttrafiks handicapkørsel er sat sammen af en mindstepris og en kilometerpris, hvor kilometerprisen afhænger af turens længde.

Fra 1. marts vil prisen på ture under 101 kilometer stige fra 3,00 til 3,50 kr pr. kilometer, mens den på ture over 101 kilometer vil stige fra 9,00 til 12,00 kr pr. kilometer.

Medrejsende (højst to) vil fortsat få 50 procent rabat på rejsen, mens to børn under 12 år eller en visiteret ledsager kan rejse med gratis.

Handicapkørsel skal følge samfundets prisudvikling

Midttrafik's bestyrelse har besluttet, at prisen på handicapkørsel fremadrettet skal følge prisudviklingen i samfundet. Derfor stiger priserne over en tre-årig periode plus, at de fremover vil blive reguleret på lige fod med billetpriserne på bus, tog og letbane.

Priserne for handicapkørsel blev sidst ændret i 2008 for alle kommuner i Region Midtjylland med undtagelse af Aarhus Kommune, der havde en ændring i 2012. Med prisstigningen kommer Midttrafik's priser for handicapkørsel på niveau med de øvrige trafikselskaber i Danmark i løbet af tre år og vil løbende blive reguleret årligt.

	2023	2024	2025
Minimumspris	35 kr.	40 kr.	45 kr.
Kilometerpris	3,5 kr.	4,00 kr.	4,50 kr.

Over den 3-årige periode vil prisstigningerne på ture under 101 kilometer fordeles sig som angivet ovenfor.

Medrejsende (højst to) vil fortsat få 50 procent rabat på rejsen, mens to børn under 12 år eller en visiteret ledsager kan rejse med gratis.

Om trafikselskabernes handicapkørsel:

- Handicapkørselsordningen er en ordning, som trafikselskaberne i Danmark ved lov skal udføre
- Ordningen er for alle voksne over 18 år, som har et handicap. Visiteringen til handicapkørsel foretages af kundens bopælskommune
- Midttrafik udfører ca. 200.000 handicapture om året

Underskud tvinger nordjyske politikerne til at skære i den kollektive trafik

Et stort underskud i den kollektive trafik i Region Nordjylland bliver ikke dækket af staten, som regionens politikere havde håbet. Derfor skal der nedlægges afgang og enkelte sommerruter. Udvalg for Regional Udvikling og Innovation i regionen har sat navn på de ruter, hvor der som konsekvens foreslås reduktioner i 2023 og frem

Der kommer ændringer - herunder færre afgang - på 25 forskellige regionale busruter fra august 2023. De fleste af ruterne vil opleve færre afgang i aftentimerne og i weekenden. 2 sommerruter lukkes helt. Det drejer sig om sommerrute 99 mellem Blokhus og Skagen samt rute 92 mellem Aalborg og Fårup Sommerland.

Det er konsekvensen af stærkt øgede udgifter til brændstof, som har gjort driften af den kollektive trafik væsentligt dyrere. Regionsrådet i Region Nordjylland havde håbet, at staten ville kompensere for de øgede udgifter. Da det ikke skete, besluttede Regionsrådet i oktober, at tilpasse budgettet for kollektiv trafik i 2023-25. Samlet set er underskuddet i den treårige periode på 65 millioner kroner. Herefter forventes en normalisering af priserne.

- Beslutningen om besparelser på den regionale kollektive trafik er nødvendig på grund af den aktuelle økonomiske situation, som vi ikke bliver kompenseret for af staten. Vi har med NT lavet et forslag, der tager hensyn til, at man kan komme til og fra uddannelsesinstitutioner og vi har også haft fokus på at bevare natbusserne, siger Peder Key Kristiansen (S), der er formand for udvalg for Regional Udvikling og Innovation i Region Nordjylland.

Udvalget har taget stilling til forskellige scenarier for besparelser og har haft stort fokus på at undgå lukning af hele ruter, ligesom det har været vigtigt at sørge for god kollektiv trafik til og fra uddannelsesinstitutioner.

- 65 millioner kroner er et stort beløb. Vi har gjort hvad vi kan, for at reducere på andre områder af budgettet for regional udvikling i regionen, men tilbage står desværre, at vi skal spare 29 millioner kroner på driften af bus og tog for at få regnestykket til at gå op, siger Peder Key Kristiansen.

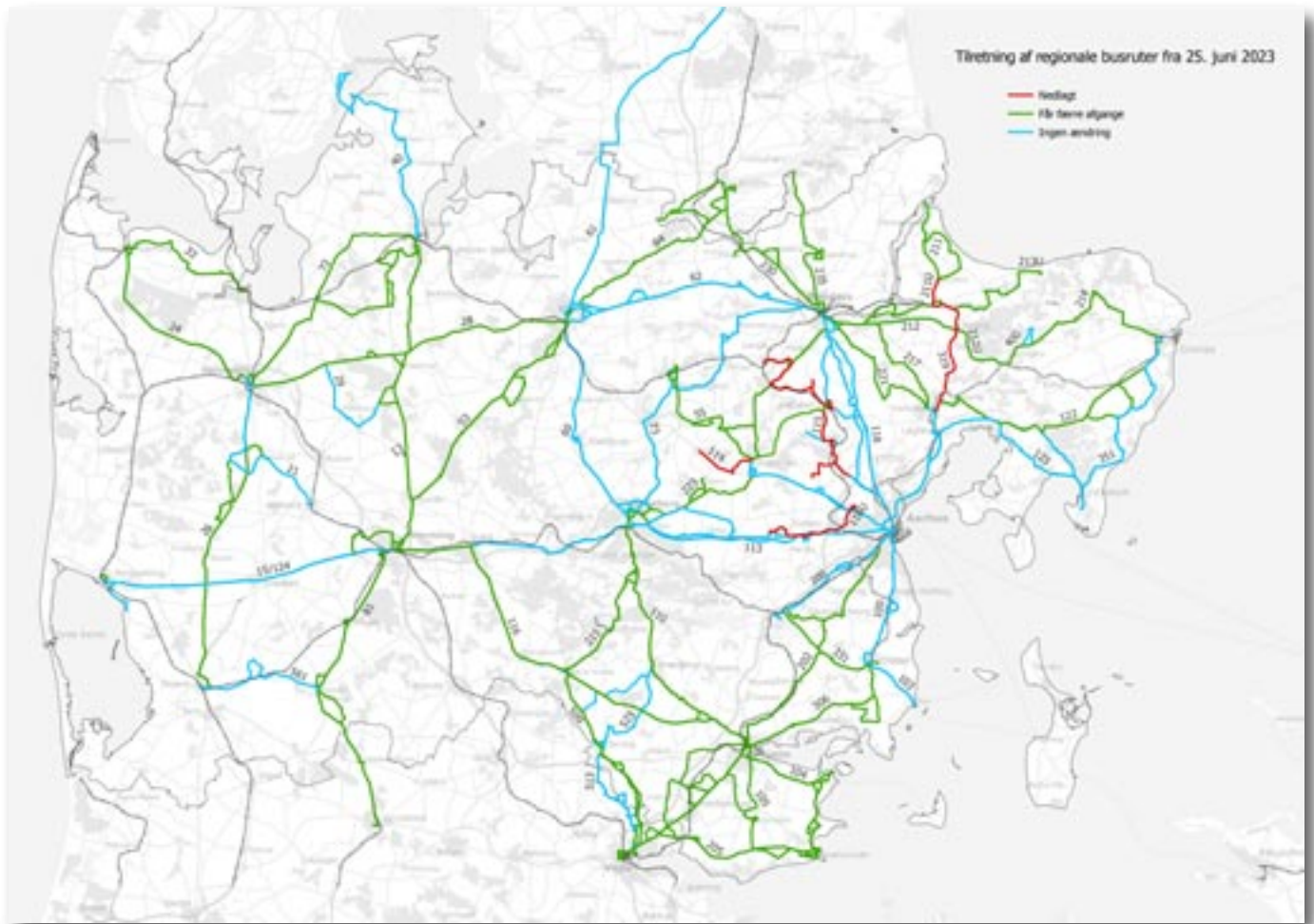
Regionsrådet skal i sidste ende tage endelig beslutning til besparelserne. Det sker efter planen på et regionsrådsmøde mandag 27. februar.

- Det her er ikke godt for den kollektive trafik eller for sammenhængskraften. Vi synes, at det er en rigtig utilfredsstillende situation, som vi gerne ville have været foruden, siger udvalgsformanden.

Besparelserne på driften skal træde i kraft fra august 2023.

Interesserede kan se en oversigt over nedskæringerne [her](#):

Kollektiv transport



Kort over tilpasningerne.

(Illustration: Region Midtjylland)

Midtjylland:

Regionsråd har vedtaget tilpasning af busruter

Der bliver lavet justeringer for 41,2 millioner kroner i de regionale busruter i sommerkøreplanen 2023. Det har regionsrådet i Region Midtjylland vedtaget på baggrund af den aktuelle situation med stigende priser på eksempelvis brændstof. Langt hovedparten af de regionale ruter bevares og tilpasningen sikrer transportmulighed til uddannelse og job. Fire busruter mister helt eller delvist regionalt tilskud

Det var et enigt regionsråd, som med beslutningen sikrede økonomien i den regionale kollektive transport ved at fjerne busture for 41,2 millioner kroner. Baggrunden var de meget høje energipriser kombineret med lave billetindtægter, som har skabt store underskud i 2022 og også vil gøre det i 2023. Region Midtjylland's budget til kollektiv transport i 2023 er på 380,6 millioner kroner. Dermed bruger regionen flere penge på kollektiv transport end tidligere, men den økonomiske udvikling i samfundet betyder mindre trafik for pengene.

Regionsrådet i Region Midtjylland peger på, at det med den nu vedtagne tilpasning i høj grad er lykkedes at bevare transportmuligheder for uddannelsessøgende og pendlere morgen og eftermiddag. Til gengæld rammes lavt benyt-

Kollektiv transport

tede busture midt på dagen. I alt berøres 35 busruter. Fire af dem mister helt eller delvist det regionale tilskud. Samtidig overtager regionen finansieringen af to eksisterende ruter for at sikre mulighed for transport af uddannelsessøgende på tværs af kommunegrænser.

- Det er ikke nogen nem opgave at skulle foretage besparelser på et område, der spiller en vigtig rolle i mange menneskers liv. Desværre står vi som samfund i en situation, hvor der ikke er nogen vej uden om tilpasninger. I den sammenhæng glæder jeg mig over, at langt hovedparten af ruterne opretholdes, selv om det mange steder bliver med færre afgang, og at vi i høj grad bevarer muligheden for at komme til og fra job og uddannelse med kollektiv transport i Region Midtjylland, siger regionsrådsformand Anders Kühnau (S).

Grundig proces

Forud for regionsrådets beslutning har der ligget en lang proces for at skabe balance i økonomien. Regionen har afholdt tre udendørs offentlige dialogmøder, ligesom udvalget for Regional Udvikling har afholdt møder med alle berørte kommuner for at sikre kendskab til de lokale forhold. Derudover har regionen fået flere henvendelser fra og været i dialog med både borgere og uddannelsesinstitutioner.

- Overordnet set har vi haft en meget konstruktiv dialog om den udfordring vi står med på mobilitetsområdet. Det betyder også, at der er fundet løsninger på de fleste af de konkrete ting, kommunerne har peget på. Der vil desværre være borgere, der oplever et dårligere serviceniveau, men vi opretholder altså hovedparten af ruterne og muligheden for at pendle. Samtidig sikrer vi, at der stadig er et rutenet af busser at bygge på, når vi i de kommende år skal udvikle den kollektive transport, siger udvalgsformand for Regional Udvikling, Bent B. Graversen (V).

Kollektiv transport ændrer form

Med vedtagelsen af kataloget over tilpasninger, anmoder regionen nu trafikselskabet Midttrafik om at sætte gang i arbejdet med at få tilpasningen ind i den køreplan, der træder i kraft 25. juni. Frem mod køreplansskiftet vil den nye køreplan blive sendt i høring. Men den økonomiske ramme for den regionale kollektive transport ligger fast.

Samtidig står det klart, at den kollektive transport kommer til at ændre sig i de kommende år. Som en del af beslutningen på regionsrådsmødet skal regionens administration således lave et oplæg til, hvordan der kan arbejdes med fremtidens mobilitet i regionen.

- De krav, vi som borgere har til kollektiv transport, udvikler sig hele tiden - og vi ved, blandt andet fra de dialogmøder vi har haft med borgerne, at der er et stort ønske om mere fleksible løsninger til at fremme mobiliteten. Det kommer vi fra regionens side til at samarbejde bredt om at udvikle i de kommende år, siger næstformand i Udvalg for Regional Udvikling, Henrik Qvist (EL).

- Men først og fremmest skal der altså være balance i økonomien. Det sikrer vi nu på en så skånsom måde som muligt, fortsætter han.

På næste side er der en oversigt over ændringerne.

Fakta om beskæringerne af den regionale kollektive transport i Region Midtjylland

Regionsrådet har vedtaget kataloget til justeringer for 41,2 millioner kroner i det regionale rute-net:

Hovedparten af tilpasningerne bliver i form af reduceret antal afgang

Fire ruter mister helt eller delvist det regionale tilskud:

- Delstrækningen Hammel - Fårvang på rute 114 Aarhus-Hammel-Fårvang
- Delstrækningen Søften-Hinnerup-Hadsten på rute 115 Søften-Hinnerup-Hadsten-Langå
- Rute 319 Hornslet-Auning
- Rute 116U Galten-Harlev-Tilst

Regionen overtager finansieringen af to ruter for at sikre transport af uddannelsessøgende på tværs af kommunegrænser:

- Rute 351 Ebeltoft-Grenaa
- Rute 561 Sønder Felding-Skjern

Forud for forslaget til tilpasning ligger en stort analysearbejde på baggrund af passager-data for samtlige regionale ruter. Her er det blandt andet blevet dokumenteret, at for mange regionale busser kører næsten tomme på mange afgang.

Derudover har formandsskabet i Udvalg for Regional Udvikling haft møder med de berørte kommuner for at sikre viden om de lokale forhold, ligesom borgerne har været inddraget i form af tre udendørs dialogmøder.

Midttrafik anmodes om at sætte gang i køreplanjusteringer, så justeringerne træder i kraft ved køreplansskiftet 25. juni.

Samtidig arbejder regionen videre med at udvikle den kollektive transport, så den tilpasses de behov borgerne har nu og i fremtiden.

Regionens budget til kollektiv trafik udgør i 2023 380,6 millioner kroner. Dermed bruger regionen flere penge på kollektiv trafik end tidligere, men den økonomiske udvikling i samfundet betyder mindre trafik for pengene.

App' skal tjekkes for tjek ind og ud i busser, letbaner og tog

Check nemt ind på din rejse med et swipe i DSB's app, når du rejser med bus, tog eller letbane vest for Storebælt eller i DSB's tog i hele landet. Det er budskabet fra DSB, som inviterer 1.000 rejsende på tværs af den kollektive transport til at deltage i en tjek ind og ud-test fra mandag 6. februar til 10. marts

Her skal de rejsende med DSB's app tjekke deres rejse ind med et swipe i app'en, når turen begynder - og tjekke ud samme sted, når rejsen er slut. Målet er at lave en app-løsning, der gør det endnu lettere at rejse med kollektiv transport.

- Vi ønsker at gøre det lettere at rejse ved at swipe sig gennem trafikken. Nu tester vi denne løsning sammen med vores kolleger i Arriva, NT, Midttrafik, Sydtrafik og FynBus, siger Jens Visholm, der er kommerciel direktør i DSB.

Samarbejdet med de øvrige selskaber gør det muligt at arbejde videre med app'ens nye funktion, der i et par måneder alene er blevet testet af brugere i DSB's brugerpanel til togrejser. Nu kan app'en også benyttes til rejser med busser og letbaner i Jylland og på Fyn.

- Ved at samle viden og erfaringer sammen håber vi at finde en billettype, der gør det enkelt at være kunde på tværs af de transportmidler, vi hver især tilbyder. Det er vigtigt at have kundernes erfaringer med i den indsats, siger Jens Visholm.

Om testen:

- App'en giver adgang til rejser med Nordjyllands Trafikselskab, Nordjyske Jernbaner, Midttrafik, Sydtrafik, Fyn-Bus, Arriva og i alle DSB's tog, togbusser samt S-tog. Desuden gælder det også til rejser med Skånetrafikens tog i Danmark
- Billetterne i testen udbydes til priser svarende til rejsekort voksen på rabattrin 0
- Testperioden er fra 6. februar til 10. marts 2023
- Der er løbende brug for flere testbrugere mellem 18-66 år

Interesserede kan læse mere om testen **her**:

Og tilmelde sig DSB's brugerpanel **her**:

Samarbejde skal gøre Aalborg grønnere

Aalborg City og Nordjyllands Trafikselskab (NT) har indgået et samarbejde, som skal få flere til at tage bussen, når de skal på indkøbstur i Aalborg midtby eller besøge byens restaurationer og kultursteder

Aalborg Kommune og Aalborg City er enige om, at Aalborg ikke kun skal være en god handels- og kulturby. Det skal også være en grøn by. Og en af løsningerne er kollektiv transport, og derfor giver det nye samarbejde mellem Aalborg City og NT god mening for begge parter.

- Hos Aalborg City arbejder vi løbende på at understøtte den grønne omstilling. Den kollektive trafik er en grøn måde at transportere sig på, og derfor var vi ikke i tvivl om, at vi skulle sige ja tak, da NT kontaktede os og foreslog, at vi lavede et samarbejde, siger City Manager, Jes Asmussen.

Han håber på, at flere vil benytte busserne, men også at flere i det hele taget vil tage turen ind til Aalborg for at shoppe, gå ud at spise og tage del i byens mange kulturelle tilbud.

Den første gang er altid svær

Hvis flere tager bussen, når de skal ind til det centrale Aalborg, er de med til at sænke CO2-udledningen og andelen af partikler, der udledes fra biler på benzin og diesel. Mette Henriksen, der er chef for kunder og salg i NT, mener, det er en gave til klimaet og nærmiljøet og derfor en ren win-win for både byen, NT og kunderne.

Mette Henriksen erkender dog, at det ikke er nogen let opgave at ændre folks transportvaner. Det er især bilisterne, der er svære at lokke over i busserne.

- Den første gang er altid svær. Sådan er det også med den kollektive trafik. Og for mange af dem, der er vant til at tage bilen, er den kollektive trafik lidt af et mysterium. De ved ikke, hvilken bus de skal med, hvor den kører fra, hvor man kan stå af, eller hvordan man køber en billet. Bilturen kender de. Og selvom de godt er klar over, at der kan være nogle ubekendte i forhold til kø og parkering, er det alligevel mere trygt for dem end at tage bussen, påpeger hun.

Mette Henriksen opfordrer til, at man prøver at gå på rejseplanen.dk eller henter Rejseplanen's app og tjekker, hvad der er af muligheder fra ens bopæl til for eksempel Nytorv i Aalborg og retur. Med 58 ankomster i timen i Aalborg midtby på en helt almindelig lørdag formiddag, er der en god sandsynlighed for, at der er en afgang, der passer til ens behov.

Fakta om rejser med NT - og andre trafikselskaber:

- Man kan betale med Dankort i NT's nye sandfarvede busser
- Man kan købe billet i NT Billet app og på NTbillet.dk
- Man kan benytte Rejsekort i alle busser og tog i Danmark
- Man kan købe Rejsekort på rejsekort.dk
- Betalende voksne og pensionister må tage op til 2 børn under 12 år med gratis i busser og tog.
- Et barn, må tage et andet barn under 12 år med gratis i busser og tog
- Rejseplanen app fås gratis i App Store og Google Play

Antallet af erhvervsrejser er steget hos togoperatør

Rejs bæredygtigt - og vær samtidig med til at rejse skov i Danmark.
Det er DSB's budskab til de erhvervsrejsende

DSB konstaterer i sin netop afsluttede og offentliggjorte årsrapport for 2022, at budskabet har virket efter hensigten. Den stigende miljøbevidsthed og en øget indsats rettet mod virksomheder har været med til at sikre en vækst på 6 procent i antallet af erhvervsrejser og en stigning på 19 procent i omsætningen for erhvervsrejser i 2. halvår 2022 sammenlignet med 2. halvår 2019.

Flere tog toget over Storebælt

DSB peger i sin netop afsluttede og offentliggjorte årsrapport for 2022 på, at godt hver fjerde, der skal mellem Vest- og Østdanmark via Storebælt, vælger at tage med toget

DSB havde i andet halvår 2022 en markedsandel på over 25 procent af samtlige rejsende over Storebælt. En stor del af forklaringen er ifølge DSB, at der er sat langt flere Orange-billetter til salg end tidligere. Sammenlignet med 2019 er der solgt 49 procent flere Orange-billetter til rejser over Storebælt. Hertil kommer, at stigende energipriser har fået flere rejsende til at vælge toget - særligt på de længere rejser.

Kollektiv transport



Cykeloverdækning på Gørløse Station.

(Foto: Lokaltog)

19 togstationer i Region Hovedstaden har fået bedre forhold for cyklister

Lokaltog har i løbet af de seneste måneder arbejdet på at forbedre forholdene for cyklister på udvalgte stationer langs Frederiksværkbanen, Nærumbanen, Gribskovbanen og Lille Nord. Det betyder blandt andet nye cykelstativer, flere overdækkede cykelparkeringer, nye p-pladser til ladcykler og forbedrede lysforhold på nogle af stationerne

De opgraderede cykelfaciliteter er blandt andet placeret på Lokaltogs-stationer i Halsnæs-, Hillerød- og Fredensborg kommuner. De enkelte kommuner har sammen med Region Hovedstaden stået for halvdelen af finansieringen, mens Trafikstyrelsen har bidraget med resten via en særlig pulje til fremme af cyklisme i forbindelse med kollektiv transport.

Lokaltog A/S har stået for projektledelsen af de forbedringsarbejder, der er udført på stationerne i de tre førnævnte kommuner, og driftsdirektør Mie Rajcic er glad for de nye og forbedrede forhold, som kunderne nu kan tage i brug.

- Helt overordnet set, vil vi naturligvis gerne have flere kunder i togene, da det mindsker trængslen på vejene og mindsker CO₂-belastningen, når pendlere skifter privatbilen ud med tog og bus. Hvis vi fortsat skal lykkes med at få flere til at pendle med kollektiv trafik, skal vi sørge for, at kundernes rejse er en tryk oplevelse, hvor det også er nemt at skifte fra cykel til tog, og her er let tilgængelige og eksempelvis oplyste parkeringspladser til cyklerne en væsentlig parameter, siger Mie Rajcic.

Hun tilføjer, at Lokaltogs ambition er at understøtte såvel passagerernes som kommunernes behov i de lokalsamfund, som Lokaltog servicerer. Derfor er hun også glad for, at de nye og forbedrede forhold for cyklisterne er blevet til i et samarbejde med de involverede kommuner.

Kollektiv transport

- Det har været en god proces og et inspirerende samarbejde, hvor vi i dialog og fællesskab med kommunerne og regionen har fået givet faciliteterne et tiltrængt løft på i alt 19 stationer, siger hun.

I Halsnæs Kommune er cykelfaciliteterne blevet opgraderet på 10 forskellige Lokaltogs-stationer.

- Med nye og flere cykelfaciliteter på en lang række af vores lokale stationer har infrastrukturen nu fået et ekstra boost. Det betyder, at borgerne og ikke mindst vores mange pendlere nu får bedre rejseforhold, men også får lettere ved at tilvælge de grønne transportformer til gavn for klimaet, siger Michael Thomsen, der er formand for kommunens udvalg for Plan og Byg.

Også i Region Hovedstaden, der finansierer togdriften på Lokalbanerne og har taget initiativ til forbedringerne, er der tilfredshed med opgraderingerne.

- At kombinere cykel og tog giver oftest pæne tidsbesparelser for passagererne. Gode og trygge muligheder for at parkere sin cykel er afgørende for om passagererne vil cykle til stationen, og derfor er vi meget glade for det tiltrængte løft af kvaliteten af cykelparkeringen langs Lokalbanerne, siger Marianne Frederik (EL), der er formand for Udvalget for trafik og regional udvikling i Region Hovedstaden.

Der etableres også forbedrede faciliteter for cyklister på enkelte Lokaltogs-stationer i Gentofte og Rudersdal Kommuner. Det sker efter samme finansieringsmodel, men til forskel fra de øvrige projekter, står kommunerne selv for projektledelsen og anlægsarbejderne.

Desuden har Gribskov Kommune og Region Hovedstaden i fællesskab - og uden tilskud fra Trafikstyrelsen's særlige pulje - aftalt og finansieret forbedrede cykelparkeringer på fire stationer langs Gribskovbanen. Også her har kommunen stået for anlægsarbejdet.

På disse Lokaltogs-stationer i Region Hovedstaden har cyklisterne fået bedre forhold i form af eksempelvis nye stativer, ny belysning, cykelslisker på trapper, flere overdækkede p-pladser, parkering til ladcykler og ny belægning

Halsnæs Kommune:

- Hundested
- Vibehus
- Østerbjerg
- Dyssekilde
- Melby
- Hanehoved
- Lille Kregme
- Kregme
- Ølsted
- Grimstrup

Hillerød Kommune:

- Gørløse
- Skævinge

Fredensborg Kommune:

- Fredensborg

Gentofte Kommune:

- Jægersborg

Rudersdal Kommune:

- Nærum (færdiggøres sommer 2023)

Gribskov Kommune:

(Alene finansieret af Gribskov Kommune og Region H):

- Græsted Syd
- Helsingø
- Tisvildeleje
- Duemose

Kollektiv transport



Et projekt om busfremkommelighed langs ringvejen i Aarhus får eksempelvis 9,0 millioner kroner i støtte.

Busser og flextrafik får 50 millioner til mere grøn transport

Forligspartierne bag aftalen om "Infrastrukturplan 2035" har fordelt 50 millioner kroner til grønne tiltag i den kollektive trafik.

Som en del af Infrastrukturplan 2035 er der afsat 250 millioner kroner i en pulje til at mindske udledningen fra den kollektive trafik. Puljen løber over perioden fra 2022 til 2026, og forligspartierne kan årligt udmønte 50 millioner kroner. Fra puljen kan der ydes støtte til merudgifter i forbindelse med omstilling af regionale busruter til nul-emissionsbusser og flextrafik til nulemissionsbiler, og der ydes støtte til omkostninger til ladeinfrastruktur.

Parterne bag infrastrukturaftalen har netop tildelt de første 50 millioner kroner til en række projekter. Der gives penge til i alt otte forskellige projekter, der dækker omstilling af buslinjer til nul-emission og elektrificering af busdrift, herunder etablering af ladeinfrastruktur.

Interesserede kan læse mere om puljen på Retsinformation - klik **her**:

Oversigten over de støttede projekter kan se på næste side.

Kollektiv transport

Ansøger	Projektbeskrivelse	Indstillet beløb
Hillerød Kommune	BRT-inspirerede tiltag i Hillerød Kommune. Projektets formål er at etablere tiltag inspireret af BRT på linje 301 og 302, der udgør en stor del af busbetjeningen mellem Hillerøds østlige og vestlige bydele. Projektets indhold er busbane samt nyt signalkryds.	5.347.500
Assens Kommune	Etablering af stort fynsk knudepunkt i Glamsbjerg - forbedret fremkommelighed samt trykke og sikre passagerforhold Projektets formål er at omdanne en rundkørsel til signalreguleret kryds med busprioritering samt forbedre 4 stoppesteder med nye læskærme, realtidsvisning og forbedring af adgangsforholdene.	2.131.000
Fredensborg Kommune	Busbaner og stoppesteder ved Format-projektet - en del af »Way for linje 1508. Projektets formål er at forbedre den kollektive transport i området omkring Kokkedal ved at styrke fremkommeligheden for 4 buslinjer, der betjener både regionalt og lokalt opland. Projektet består af etablering af busbaner, optimering af stoppestedsplacering og særlig signalprioritering for busser.	6.006.000
Brønderslev Kommune	Bedre busfremkommelighed på Østergade og Vestergade i Brønderslev by. Projektets formål er at gøre den kollektive trafik mere attraktiv for eksisterende og nye kunder på rute 72, 212 og 641 gennem etablering af nye signaler i tre signalanlæg. Dette vil medvirke til at øge bussernes hastighed og forbedre bussernes rettidighed på strækningen.	495.000
Aarhus Kommune	Busfremkommelighed langs Ringvejen. Projektets formål er at gennemføre en række fremkommelighedstiltag langs Ringvejen for at mindske trængslen og stabilisere køretiden. Projektet består af etablering af nye separate busbaner samt længere svingbaner ved kryds.	9.067.164
Helsingør Kommune	Busprioritering i signaler langs med buslinje 801A. Projektets formål er at forbedre fremkommeligheden for busserne på linje 801A. Dette gøres ved at opsætte busprioritering i 13 signalregulerede kryds på buslinjen.	150.000
Køge Kommune	BRT inspirerende tiltag i Køge Kommune. Projektets formål er at etablere en række fremkommelighedstiltag på linje 101A på strækningen mellem Køge Station og Ølby Station. Projektet omfatter fremrykning af stoppesteder, busprioritering i signaler og etablering af nye stoppestedsmiljøer.	4.000.000
Aalborg Kommune	Busgade på Østerbo. Projektets formål er at forbedre fremkommeligheden og reducere trængslen for busserne ved at omdanne Østerbo i Aalborg til en busgade. Projektet består af etablering af buslaser, nye stoppesteder med realtidsinformation og læskærme.	842.986
Brønderslev Kommune	Bedre trafik- og venteforhold ved Hjallerup Busterminal. Projektets formål er at forbedre trafik- og venteforholdene ved Hjallerup Busterminal. Der planlægges signalreguleret kryds med radarstyring, som skal forbedre trafikafviklingen. Desuden indeholder projektet en udvidelse af busperronerne, opsætning af flere læskærme samt udvidelse af cykelparkering ved Hjallerup Busterminal.	1.600.000
Viborg Kommune	Nyt bybusknudepunkt i Viborg. Projektets formål er at skabe en bedre, hurtigere og attraktiv bybusbetjening i Viborg Midtby i form af et A-busnet med direkte linjeføringer, høj frekvens og gode skiftemuligheder. Det bymæssige knudepunkt flyttes fra Trappetovet ved glgaderne til Jernbanegade, hvorved der skabes bedre forbindelse til banegården og rutebilstationen.	2.890.000
Odense Kommune	Forbedring af Stoppestedet ved Ansgar Kirke, Odense C. Projektets formål er at forbedre stoppestedet ved Ansgar Kirke i Odense C. I dag bruges cykelstien som holdeplads for busserne. Kommunen ønsker at etablere et fremskudt stoppested med holdeplads i det ene kørespor, så cykelstien holdes fri. Dette vil medføre hurtigere og mere sikker afgang fra stoppestedet.	389.000
Holbæk Kommune	BRT-vej mellem Holbæk Sportsby og Gl. Ringstedvej. Projektets formål er at etablere en ny dobbeltrettet BRT-vej mellem Gl. Ringstedvej og Holbæk Sportsby samt etablere to nye stoppesteder. Den nye BRT-vej vil medføre, at busserne kører direkte og uden trængsel på strækningen.	16.581.350
Administration		500.000
I alt		50.000.000



Fire ud af ti bilister vil helst undgå smalltalk

En spørgeskemaundersøgelse fra Vejdirektoratet viser, at 4 ud af 10 bilister foretrækker at være alene i bilen, når de kører, frem for at smalltalke med folk, de ikke kender. Spørgeskemaundersøgelsen, der er gennemført som en del af Vejdirektoratets kampagne - "Hvorfor ikk' følges, når vi skal samme vej?" - viser også, at ni ud af ti bilister aldrig har tilbudt andre eller selv benyttet sig af samkørsel, selvom samkørsel kan gøre en stor forskel i forhold til at mindske trængslen på vejene, spare penge i privatøkonomien og skåne klimaet

I spørgeskemaundersøgelsen, som analyseinstituttet Kantar Gallup har foretaget for Vejdirektoratet, svarer 41 procent, at de ikke vil gøre brug af samkørsel, da de foretrækker at være alene i bilen, mens 36 procent finder det mindre fleksibelt, og 26 procent fortæller, at de er decideret utrygge ved at køre bil med fremmede.

Blandt de respondenter, som foretrækker at køre alene, svarer 53 procent, at de ganske enkelt ikke har lyst til at være sociale, når de kører bil.

- Jeg kan godt forstå, at mange danskere foretrækker at være alene, når de kører bil, men det er ærgerligt, for solobilister belaster klimaet, pengepungen og kapaciteten på vejene, siger afdelingsleder Andreas Egense i Vejdirektoratet og fortsætter:

- Vi ved, at der siden 2010 er kommet 31 procent flere personbiler på vejene, og vi har aldrig haft flere biler pr. indbygger i Danmark end i dag. Og måske er en del af forklaringen, at vi ikke orker at være sociale, når vi sidder i bilen. Der er ellers mange gode grunde til at give et lift til en kollega, naboen eller endda én, man slet ikke kender, der skal samme vej.

Kollektiv transport

Andreas Egense fremhæver, at man halverer turens CO2-aftryk og udgifter til brændstof, når man er to, og allerede dér er det en gevinst for klimaet og privatøkonomien.

- Men det kan måske også blive en hyggeligere køretur, når der er nogen at snakke med, også selvom det kan kræve en smule overvindelse, særligt første gang man åbner bildøren for en køremakker eller selv skal forsøge sig som passager, siger hun.

I forbindelse med kampagnen "Hvorfor ikk' følges, når vi skal samme vej?" lavede Vejdirektoratet en samkørselsimulator, hvor man kan få testet sine evner inden for samtalekunsten smalltalk. Simulatoren blev taget i brug til Kulturnatten i København i efteråret 2022, hvor både børn og voksne udfordrede sig selv og hinanden i at holde en samtale kørende i tre minutter uden pause.

- Samkørselssimulatoren var ret interessant at afprøve, for der er mange, som helt umiddelbart giver udtryk for, at det er grænseoverskridende at skulle tale med en fremmed. For hvad skal man dog tale om? Men når folk satte sig i simulatoren, gik det over stok og sten med diskussioner om alt fra sport og mad til tv-serier, siger Andreas Egense og tilføjer:

- Eksperimentet viser, at når man samkører, er der en overhængende risiko for, at man lærer noget nyt og møder nogle spændende mennesker - måske endda nogen, som har et helt andet udgangspunkt end en selv. Og hvis man hellere vil bruge turen til og fra arbejde på at slappe af i stilhed, forberede sig på et møde eller læse, så er det jo altid noget, man kan aftale på forhånd med sin køremakker.

I spørgeskemaundersøgelsen svarer 25 procent, at det motiverer dem, at man kan spare penge på at køre sammen, mens 19 procent peger på muligheden for at passe på miljøet og reducere CO2-udledningen som den bedste begrundelse for at give samkørsel en chance. Undersøgelsen baserer sig på interviews med 1.124 bilister over 18 år.

Hvis man er interesseret, kan man beregne sin klimagevinst med samkørselsberegneren - klik [her](#):

Interesserede kan læse mere om samkørsel og delebiler [her](#):

Den EU-finansierede kampagne "Hvorfor ikk' følges, når vi skal samme vej?" skal få danskerne til at reflektere over deres transportvaner, oplyse om fordele ved at deles om bilerne og komme med idéer til, hvordan man så rent faktisk kommer i gang med det.





Alle bybusser i København vil være elektriske i 2025

København og Frederiksberg Kommuner går sammen om at sætte strøm til de sidste fem buslinjer i 2025. Dermed er kommunerne klar til 100 procent nul-emissionsbusser inden udgangen af 2025

Beslutningen om at omstille buslinjerne 12, 21, 33, 37 og 78 til el-drift i 2025 baner vejen for, at de to kommuner indfrier deres mål om 100 procent emissionsfri busdrift samme år. Trafikselskabet Movia vurderer, at det netop er de fem buslinjer, der i 2025 vil mangle at blive udskiftet, før omstillingen til nul-emissionsbusser er komplet på de to kommuners buslinjer.

- Som overborgmester er jeg stolt af, at vi sammen med Frederiksberg nu har taget et afgørende skridt mod en ren og grøn bustrafik i København. Det har mange fordele for byen og for københavnere, der vil kunne mærkes. Vi får elbusser, der hverken larmer, sviner eller udleder CO₂, og med den samlede omstilling til el er vi tættere på CO₂-neutralitet for byens udledninger, siger overborgmester i Københavns Kommune, Sophie Hæstorp Andersen (S).

Borgmester i Frederiksberg Kommune, Michael Vindfeldt (S) fremhæver, at kommunen, der ligger som en enklave omsluttet af Københavns Kommune, vægter ren luft og mindre støj i bybilledet meget højt.

- Derfor har vi på Frederiksberg siden 2018 stillet krav om emissionsfri busser i nye udbud. Det glæder mig meget, at borgerne på Frederiksberg og i København nu kan se frem til at få 100 procent emissionsfri busser inden udgangen af 2025. Det er også en del af vores vision om at være elbil-by nummer ét, siger Michael Vindfeldt.

Københavns Kommune besluttede i 2019, at alle buslinjer, der finansieres af kommunen, senest i 2025 så vidt muligt skal omlægges til nul-emissionsbusser. I dag er 13 linjer omstillet til emissionsfri drift, og samlet vil 22 linjer være omstillet i december 2023, hvilket svarer til 57 procent.

Yderligere 12 linjer kan omstilles inden udgangen af 2025, og dermed vil 34 buslinjer, svarende til omkring 90 procent af busdriften, være omstillet til nul-emissionsbusser. Omstillingen af buslinjerne 12, 21, 33, 37 og 78 i 2025 udgør de sidste ti procent.

På Frederiksberg kører der 11 buslinjer og tre Frederiksberg-busser. Med udgangen af 2023 vil syv buslinjer og dermed 57 procent af busdriften være omstillet til el. Yderligere to buslinjer samt Frederiksberg-busserne vil inden udgangen 2025 blive omstillet. Det vil betyde, at over 90 procent af busdriften er emissionsfri. Linje 12 og 37 udgør de sidste 10 procent af busdriften.

Københavns og Frederiksbergs beslutning om at bringe driften i de sidste kontrakter med dieseldrift til ophør før tid og omstille linjerne til nul-emission er derfor det sidste afgørende skridt mod kommunernes mål om emissionsfri busdrift i 2025.

Når alle busser i Københavns Kommune er omstillet fra diesel til nul-emission i 2025, vil buskørslen alene i Københavns Kommune spare klimaet for i alt cirka 17.000 tons CO2 pr. år.

De nuværende kontrakter for de fem buslinjer udløber i årene efter 2025. For at komme i mål med emissionsfri busdrift i 2025 har Københavns og Frederiksberg Kommune derfor besluttet at bede Movia bringe de sidste linjer med dieseldrift til ophør før tid og give kompensation til busoperatørerne. Dermed kan Movia nå at udbyde buslinjerne med krav om nul-emission og start i 2025.

Københavns Kommunes kompensation til busoperatørerne ventes at blive 34-44 millioner kroner samlet set i perioden 2025-2029. Frederiksberg Kommunes kompensation ventes at blive 3,4-5 millioner kroner.

Fakta om beslutningen og buslinjer i Hovedstaden:

- Københavns og Frederiksberg kommune vil anmode Movia om at indstille dieseldriften før kontraktophør for buslinjerne 12, 21, 33, 37 og 78, da de ikke naturligt omstilles til nul-emission inden 2025, fordi kontrakterne for disse linjer løber til henholdsvis 2026 og 2029. Med beslutningen om at bringe dieseldriften til ophør før tid, kan Movia nå at udbyde buslinjerne med krav om nul-emission og start i 2025
- Buslinjerne ejes i fællesskab mellem København og Frederiksberg, Gentofte, Rødovre, Tårnby og Dragør Kommune. Københavns Kommune vil sammen med Frederiksberg finansiere den fulde omstilling inklusiv kompensation til busoperatørerne og nabokommunernes andel af udgifterne. Movia vurderer, at det vil koste Københavns Kommune i størrelsesordenen 34-44 millioner kroner og Frederiksberg Kommune i størrelsesordenen 3,4-5 millioner kroner samlet set i perioden 2025-2029.
- I budget 2019 besluttede Københavns Kommune, at alle buslinjer, der betjener kommunen, senest i 2025 så vidt muligt skal omlægges til nul-emissionsbusser. Målet indgår også i klimasamarbejdsaftalen om grøn kollektiv trafik indgået med den daværende regering i 2020.
- Frederiksberg Kommune vedtog med en el-bilstrategi i 2019 et mål om, at alle nye busser skal være nul-emissionsbusser, og at alle busserne skal være omstillet i 2030. Med Frederiksberg Kommunes budget for 2021 og 2022 blev det besluttet, at der skal ske en hurtigere omstilling af den kollektive transport, og partierne fremrykkede omstillingen fra 2030 til 2025. Partierne har med udmøntningen af kommunens klimafond 2021 - 2025 afsat midler til den fremrykkede omstilling til 100 procent emissionsfri busser i 2025. Målet indgår også i klimasamarbejdsaftalen om grøn kollektiv trafik indgået med den daværende S-Regering i 2020

EU-Kommissionen fremlægger forslag om udledningsfrie busser og lastbiler

Nye udledningsmål for nye tunge køretøjer, om EU-Kommissionen har lagt frem, vil betyde, at der vil være nul-udledning fra bybusser i 2030 og 90 procent lavere udledning fra lastbiler i 2040

Lastbiler, bybusser og fjernbusser står for godt 6 procent af EU's samlede drivhusgasudledning og for over 25 procent af udledningen fra vejtransport. Derfor spiller transportsektoren en betydende rolle for at nå EU's klimamål.

Repræsentationschef for EU-Kommissionen i Danmark, Per Haugaard, peger på, at efterspørgslen på transport stiger støt, og drivhusgasudledningerne skal ned. Med forslaget om udledningen fra busser og lastbiler vil EU-Kommissionen sikre, at der er plads til begge dele.

Forslaget lægger op til strengere regler for næsten alle nye tunge køretøjer sammenlignet med 2019-niveauerne.

Med forslaget vil nye køretøjer skulle leve op til:

- 45 procent lavere udledning fra 2030
- 65 procent lavere udledning fra 2035
- 90 procent lavere udledning fra 2040

Et Europa uden fossile brændsler

EU-Kommissionen foreslår også, at alle nye bybusser skal være udledningsfrie fra 2030, hvilket blandt andet vil forbedre luftkvaliteten i byerne.

Forslaget vil være et skridt i energiomstillingen, da det vil mindske efterspørgslen på fossile brændstoffer og gøre EU's transportsektor mere energieffektiv.

- Den offentlige transport er rygraden i en moderne by, og busser uden udledninger er ikke bare gode for klimaet, de gavner også luftkvaliteten og sundheden, siger Per Haugaard.

Europæiske transportoperatører og -brugere kan ifølge Per Haugaard med forslaget se frem til lavere brændstofomkostninger, når der sikres en bredere anvendelse af mere energieffektive køretøjer, hvilket er på linje med den europæiske grønne pagt, European Green Deal, og RePowerEU.



Brancheorganisation på transportområdet:

- Der er flere veje til klimaneutral lastbiltransport

EU-Kommissionen fremlagde tirsdag sit forslag til en forordning, der fastlægger CO2-standarder for tunge køretøjer. Forslaget indebærer blandt andet et krav om udslipfrie bybusser i 2030 og 90 procent CO2-reduktion fra lastbiler i 2040

Hos brancheorganisation DI Transport understreger man nødvendigheden af fælles EU-regler og støtter op om klimamålsætningerne bag forslaget. Samtidig påpeger DI Transport, at lastbilerne er afgørende for forsyningssikkerheden og fortsat skal kunne levere de varer, der skal ud til kunderne.

- Vi er enige i målet om CO2-neutral lastbiltransport og mener, det er realistisk med CO2-neutrale bybusser allerede fra 2030. Men der er flere veje til målet, og vi får brug for både el, brint og grønne flydende drivmidler til de tunge transporter. Derfor er det vigtigt med en teknologi-neutral tilgang i EU-reglerne, siger Rune Noack, der er transportpolitisk chef i DI Transport.

DI Transport peger på, at forslaget vil kræve store investeringer i grøn energi og ladeinfrastruktur, hvis lastbiler og busser skal være CO2-neutrale.

- El-lastbiler stiller meget større krav til opladning end personbiler, så uanset, hvordan man vender og drejer det, så skal medlemslandene i gang med at investere i blandt andet ladestandere og elnet for at kunne håndtere et stærkt stigende antal el-lastbiler i EU, siger Rune Noack.

DI Transport er positiv over for et mål om 90 procent reduktion fra lastbilerne i 2040, men advarer mod at EU-Parlamentet og medlemslandene strammer skruen for hårdt.

- Man kan ikke uden videre kopiere reglerne for personbiler over på lastbiler, da de skal løse flere og meget forskellige opgaver. En lastbil transporter med andre ord alt fra tunge vindmølletårne, byggeelementer til almindelige dagligvarer, siger Rune Noack.

Derfor er det ifølge Rune Noack og DI Transport vigtigt at forslaget er teknologineutralt og taget mere hensyn til mulighederne for at benytte grønne CO2-neutrale drivmidler, som f.eks. biogas, biodiesel eller e-diesel lavet på vindmølestrøm.

- De grønne drivmidler kan bidrage til store CO2-reduktioner her og nu, og samtidigt være løsningen fremadrettet der, hvor der ikke er en el- eller en brintlastbil, der kan løse opgaven, siger Rune Noack.





Pensionbus er klar til en ny tilværelse

Anchersen A/S i Hvidovre har i de seneste år stået for driften af en meget speciellindrettet bybus for PensionDanmark, hvor mange chauffører har deres pensionsordninger. Bussen er sat til salg, da den er blevet overhalet af yngre og mere moderne kræfter

Den specielle bybus er en 18 meter MAN LionCity-ledbus, som PensionDanmark fik bygget for fem år siden til et samlet beløb på 700.000 euro - cirka 5,2 millioner kroner. Siden da har den kørt 31.000 kilometer, når PensionDanmark har været på besøg rundt omkring for at fortælle medarbejdere, der har deres pensionsordninger i selskabet, om pension og sundhedsforsikringer.

Anchersen A/S, der har stået for driften af ledbussen de seneste år, står også for salget og peger på, at interesserede kan få byggebeskrivelsen tilsendt.

På denne og de næste to sider bringer vi nogle billeder af bussen, som vi vil lade tale for sig selv.

Materiel



Materiel



DAIMLER TRUCK

Daimler Buses



Går turen mod nord eller syd?

Nye 2023 lagerbusser til omgående levering!

Kontakt os på tlf. 42994063

Hvis du har spørgsmål eller kommentarer, er du velkommen til at kontakte os via hjemmesiden, EvoBus.dk - eller tlf. 56 37 00 00



Dan Schroeder var parat til at tage i mod på den sædvanlige plads på Aldersrovej i Aarhus N.

Små ændringer gør en stor - men umærkelig forskel

Som noget af det første i 2023 bød Dan Schroeder, der er Key Account Manager hos Scania Danmark's busafdeling på en køretur i det østjyske i en ny Scania Touring HD 13.72 meter turistbus - og vi skulle som tidligere selv sidde bag rattet. Det er en af den slags invitationer, det er svært at sige nej til - især, når vi selv kunne bestemme, hvor touren skulle gå hen

Tekst og foto: Jesper Christensen

Vi mødte Dan Schroeder på vores vanlige udgangspunkt for testkørsler på Aldersrovej i Aarhus N. Den nye Scania Touring, der er næste busgeneration - NBG - Next Bus Generation - lignede den tidligere Scania Touring, som vi havde lejlighed til at testkøre i oktober 2020 - for knap toethalvt år siden.

Materiel

Den gang skrev vi blandt andet:

"... den testede tre-akslede Scania Touring HD-bus giver med sin veltrimmede drivline chaufføren bag rattet gode muligheder for at køre både behageligt og økonomisk".

Så dagens test vil blandt andet vise, om Scania har formået at løfte et i forvejen højt niveau yderligere op.

Dan Shroeder peger på, at den nye Scania Touring HD standard har separat hovedafbryder, hvis den skal holde parkeret i lang tid.



Der er blevet mere plads ved fordøren.

Guidestolen er en Kiel Guide-stol med nedfældeligt sæde.

Materiel



Lave omdrejninger med økonomiprogrammet giver en behagelig kørsel og et lavt brændstofforbrug. Her er omdrejningerne vist ved henholdsvis 80 km/t (th) på landevej og 100 km/t på motorvej (øverst).

Og både økonomiprogram, motor og gearkasse spillede sammen på en yderst behagelig måde. Som en stille symfoni.

Gennem de seneste mange år har Scania formået at introducere nyheder i indretningen af førerpladsen - ratindstillinger, instrumenteringer og ændringer i instrumentbordets design på en måde, så man bemærker det nye uden at mærke så store forskelle, at genkendeligheden og trygheden er forsvundet.

Sådan er det også i den næste generation af Scania Touring HD. Velkendt. Har du ført kørt i én Scania, kan du uden videre også køre de andre.

Det er som skrevet mange gange tidligere enkelt at finde sig til rette bag rattet i en Scania. Knapper og betjeningsgreb sidder, hvor vi forventer det, så det er egentligt blot at tjekke, at spejlene er indstillet korrekt, for vi har tillid til, at Dan Schroeder har tjekket olie og vand på motoren, da han jo lige ankommet med bussen.

Vi lukker døren, lægger os i sikkerhedsselen, orienterer os i spejlene, sætter gearvælgeren på D, viser af til venstre, træder let på speederen og bussen glider roligt og ubesværet fra kantstenen og sætter kursen mod vest ud ad Aarhus.

Sprintere købes



Kontakt os gerne og få et tilbud

Vi køber og sælger alle former for busser - pt. mangler vi brugte Sprintere 3500, 3880, 4100 eller 5000 kg.

Ring: 4017 4791 eller 4035 9308

Nye brugte på vej ind:

MAN 12m. 2 akslet - 1. reg.: 2019 - Km. ca. 140.000
Pass: 49 +1 +1 **Kr. 1.225.000,-**

2 stk.

MAN - 3 akslet - 1. reg.: 2018 - Km. ca. 190.000
Pass: 57 +1 +1 **Kr. 1.400.000,-**

Alle priser er ab plads i danske kr. • Der skal tillægges moms

**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

Materiel

Dan Schroeder fortæller nærmest inden, vi er svinget til højre i krydset ved Nordre Ringgade, at den nye busgeneration er bygget op over et Scania-chassis, der også lægger rygrad til fabrikkens lastbilmodeller. Det betyder blandt andet, at den til forskel fra bussen, vi testede i 2020, har en otte tons foraksel med uafhængig affjedring, et opdateret styretøj og en ny elektrisk styret tredje aksel.

Ja, og hvad så? Skulle det kunne mærkes? Det må turen vise.



Den nye Scania Touring HD NBG har, som Dan Schroeder varslede i oktober 2020, fået elektrisk styret p-bremse.

ISRI-førerstolen er luftaffjedret med indbygget sikkerhedssele, lændestøtteregulering og varme. Under sædet er der et pengeskab og et aflåseligt skab. Sideruden er elektrisk betjent med varme.



Materiel

Efter få kilometers kørsel op ad Randersvej, videre mod syd ad Ringvejen for at svinge til højre ad Edvind Rahrs Vej for at komme ud mod Brabrand og Harlev, er det tydeligt, at ændringerne, der nok kan synes små, har en stor effekt. En effekt, der nærmest ikke kan mærkes, for forakslens absorberer vejens ujævnheder yderst effektivt, ligesom bogieakslens elektriske styring hjælper bussen om skarpe hjørner og hjælper med at holde den på rette vej, når det går derudad. Resten tager det yderst effektive styretøj sig af. Det er nærmest som om, bussen kender vejen og helst bare vil køre selv.

Den nye Scania Touring HD NBG er faktisk ganske behagelig at køre, må vi konstatere

Harlev - Randers - Grenaa og tilbage

I anledning af, at dagens tur var af en turistbus, var det oplagt at tage på sightseeing i en del af Østjylland, hvor vi ikke kommer så tit. Derfor lagde vi ruten via Harlev vest for Aarhus og nordpå ad Rute 511 til Randers, hvor vi dre-



I instrumentbordet er der en skærm, hvor man kan se, hvad der foregår lige bag bussen.



Førerpladsen til venstre i nærbillede med lampe og betjeningsknapper.

Materiel

jede til højre ad Rute 16 mod Grenaa. Turen ad de snoede veje gav et godt indtryk af bussens fortræffeligheder med den præcise styring, fornemt dæmpede og affjedrede foraksel og velafstemte elektrisk styrede bogieaksel suppleret med advarselssignaler, når bussen kom tæt på vejenes sidemarkeringer.

Det var en tur uden mange bekymringer.. Og de, der opstod, var mest af alt de regndråber, der forsøgte at gøre køreturen sur. Men hvad gør det, at det regner, når man sidder lunt og godt og har nogle store vinduesviskere til at tørre bekymringerne væk med.

Når vi nu var på sightseeing og havde sat kursen mod Grenaa, var det oplagt at holde ind foran Kattegatcenteret, som hvert år blive besøgt af mange gæster, som ankommer med turistbus.

*Ved indgangen forrest ved guide-
stolen er der ventilationsdyse
samt et 40 liters køleskab.*



*I instrumentbordet ved guidepladsen
er der guidemikrofon og USB-stik.*

Materiel



Scania Touring HD NBG foran Kattegatcenteret i Grenaa en kølig dag i januar. Den nye Scania Touring HD NBG ligner forgængeren. I fronten er der servicelem med adgang til reservehjul.

Denne dag i januar, hvor det var goldt og blæsende med lidt regn ind i mellem, var det småt med turistbusser på pladsen. Dermed fik vi lejlighed til at manøvrere lidt rundt med bussen, da Dan Schroeder havde fortalt, at forhjulenes udslag var blevet øget. Det måtte vi prøve - både fremad og baglæns.

Og de få grader, det var blevet øget med, gav bussen klart øgede manøvreegenskaber. Den nærmeste snoede sig rundt om hjørnerne.

På pladsen ved Kattegatcenteret fik Dan Schroeder også lejlighed til fremvise mange andre store og små finesser - eksempelvis de lukkede hattehylder, de store sidelåger, hvor de største kunne betjenes med et tryk på en knap, hvilepladsen til chaufføren, toilettet og køkkenet.

Materiel



Et kig ned gennem bussen med rækkerne af Kiel 1020 komfortstole med justerbart ryglæn og sikkerhedsseler. Sidder man på en vinduesplads, nyder man godt af, at bussen er forsynet med termoruder. Sæderne er mod midtergangen forsynet med armlæn.



Et kig den anden vej op gennem bussen. Ryglænene er forsynet med foldebord, avisnet og kopholder. I bussen her var der også USB-ladere i sidevæggen ved hver stolerække. Alle stole er forsynet med fodhvilere.

Gedigent, som man kan forvente af en Scania. Og det er lykkedes for Scania at løfte et højt niveau yderligere op.

Vi havde en god køreoplevelse i den nye Scania Touring HD NBG - og en god tur sammen med Dan Schroeder, hvor vi fik snakket om stort og småt - blandt andet om den gang på AMU Center syd i Aabenraa en gang sidst i 1980'erne, hvor der kom en ergoterapeut på besøg for at fortælle os om gode siddestillinger.

Vi lovede ham at prøve, selvom alle på holdet var noget skeptiske over for, hvad en ergoterapeut kunne lære os, der snart havde fået endnu et stempel i kørekortet med tilladelse til at beskæftige os med erhvervsmæssig persontransport.

Materiel



Sidt på eftermiddagen en grå dag i januar er det godt at kunne tænde lyset.

Ergoterapeuten fik os til at vippe siddefladerne ned forrest, så vinklen i ryggen bliver mindre skarp. Hans argument var, at det ville gavne blodcirkulationen i benene, så man kunne holde til at køre i længere tid - og på længere sigt forebygge de dårligdomme, der kunne opstå i benene som følge af begrænset blodtilførsel til benene.

Ok, vi prøvede - og for vores vedkommende gik budskabet rent ind. Vi indstiller altid sædet, så siddefladerne vipper ned forrest, når vi er ude at køre bus.

Hvis man er interesseret i at læse, hvad vi skrev om den tidligere version af Scania Touring HD i Magasinet Bus 10 - 2020, kan man hente magasinet **her**:

Materiel



Ventilationskanalerne er indbygget i de lukkede hattehylder over sæderne. Over sæderne er der luftdyser, læselys og stewardessekald.



Køkkenet er placeret bag midterdøren og er et JTM Køkken med kaffemaskine til 1x40 kopper, 5 liters pølsekoger, 55 liters integreret topbetjent køleskab og en 5 liters varmtvandsbeholder.

Materiel

Topbetjent køleskab ved bagdøren.



Ovenfor: Udgangen er også adgangen til toilettet, der er placeret til venstre og til chaufførens sovekabine, hvor indgangen er placeret til højre.

Til højre. Et kig ud på bagtrappen fra sovekabinen.



Materiel



Sovekabinen er bag midterdøren og forsynet med varmeblæser

Man kan også bruge pladsen til bagage.

Materiel

Bussen er med toilet. Under testturen kom den eneste mislyd fra den tomme papirholder.



Beholder til spildevand fra toilet.



Materiel



Automatisk åbning og lukning af sidelågerne letter chaufførens arbejde - og holder tøj og hænder rene.



Tekster til de tre billeder på næste side:

Øverst: Bussen har automatisk brandslukningsudstyr til motorrummet (type Dafo Forrex) monteret i et separat rum. Automatisk brandslukningsudstyr er et lovkrav til M3-køretøjer som turistbusser.

Bussen har to hovedafbrydere - én til chassis/karosseri og én til karosseri. Man tager dog kun den ene ved almindeligt brug, da den tager stor set alt. .

Sprinklerbeholder og AdBlue-tank. AdBlue-tanken rummer 80 liter.

Udvalgte fakta om den testede Scania Touring HD 13.72 NBG:

Motor, drivline og chassis:

- 13 liters seks cylindret Euro 6 common rail dieselmotor på 450 hk med maksimalt drejningsmoment på 2.350 Nm med SCR-katalysator
- 12 trins Scania OptiCruise gearkasse uden koblingspedal
- Fem trins retarder med integration i bremsepedal
- 9 x 22,5" stålfælge med 315/80 R22.5 dæk

- Individuelt forhjulsophæng på otte tons foraksel
- Elektrisk styret løbeaksel (programmérbar for optimal sporing)
- ELC (elektronisk luftaffjedring)
- Hæve/sænke funktion (hele bussen)
- Kneeling (foraksel)

- 2 x 180 A generatorer
- 225 Ah-batterier i fast holder eller dual batteri løsning (ekstra startbatterier og dermed mindre driftsbatterier)

Dimensioner:

- Længde: 13.720 mm
- Totalhøjde: 3.800 mm
- Bredde: 2.550 mm
- Afstand mellem aksler: 6.395 mm
- Frontudhæng: 2.810 mm
- Bagudhæng: 4.495 mm

Bremse- og sikkerhedssystemer i øvrigt:

- Elektronisk bremsesystem EBS med ABS
- ESP (Elektronisk Stabilitets Program)
- AEB (Automatic Emergency Brake)
- LDW (Lane Departure Warning)
- ASR (antispin)
- Hill Hold funktion (bakkestarthjælp)
- ACC (Adaptive Cruise Control)

- Karrosseri (Opfylder EU-direktiv R66 samt R107)
- Rammekonstruktion i galvaniseret stål
- Tag: Stålkonstruktion beklædt med aluminium
- Sider i galvaniseret stål, sidelemme i aluminium
- Undervognsbehandling/rustbeskyttelse



Materiel



Da vi havde sagt farvel til Dan Schroeder, tog han dette billede af bussens "Drivers Guide2 og sendte denne kommentar til os: "...et ganske flot resultat må man sige". Vi siger tak, for det er altid rart at få ros af andre.



Scania Touring HD - årgang 2020, som vi testede i oktober 2020. Den ligner den nye til forveksling, men selvom forskellene umiddelbart er svære at få øje på ved første blik, er mærkbare - til den nyes fordel.



Farvel og tak for turen. Dan Schroeder skulle dagen efter levere bussen ti klargøring, for den var solgt. Men han fortalte, at der var flere nye på vej til Danmark.



Van Hool dobbeltdækker-busser linet op på fabrikken i Koningshooikt i Belgien, da Magasinet Bus var på besøg i november sidste år. (Foto: Rolf Brems)

Belgiske busser har et amerikansk snit - her er en forklaring

I november sidste år bragte vi her i Magasinet Bus en reportage fra Van Hool fabrikken i Koningshooikt i Belgien. Her lancerede de deres nyeste skud på stammen, T-serien. Men hvem var - eller er - Van Hool og hvorfor har deres busser et amerikansk snit? Det fortæller Rolf Brems om i denne artikel

Af Rolf Brems

Grundlæggeren af fabrikken, Bernard Van Hool, blev født i 1902 i byen Koningshooikt i Belgien og viste allerede i en tidlig alder på forældrenes gård en flair for mekanik, elektricitet og konstruktion. Han fik snart ansvaret for at vedligeholde gårdens maskiner og anden mekanik. Men det var ikke kun fascinationen af at vedligeholde gårdens udstyr, men også det, at forbedre og konstruere nye maskiner - og hvordan tingene måske kunne gøres på en enklere eller smartere måde.

Da han var 26 år, etablerede han en fabrik, hvor han kunne gøre brug af en maskine, han havde opfundet til diamantslibning og skæring. Senere opfandt han også en æg-rugemaskine, som lagde grundstenen til imperiet.

Materiel

Han blev gift i 1928 med Bertha Van Asch, og sammen fik de 10 børn - 8 sønner og 2 døtre - som alle blev en del af Van Hool.

Da tyskerne rullede ind i Belgien i 1939 blev fabrikken ødelagt, og Van Hool så ingen grund til at starte igen med samme produkter. Til gengæld så han et marked i transport. Eftersom tyskerne havde beslaglagt en masse køretøjer, øjnede Van Hool en mulighed for at erstatte dem med nogle, som tyskerne fandt var i for dårlig stand, og som kunne renoveres. Han fik nogle af dem sat i stand, så de kunne bruges - og startede også selv et transportfirma op med sin bror, Jozef.

Bussen vandt

Efter krigen var det ikke alene manglen på køretøjer, der var katastrofal. Også hele infrastrukturen trængte til et gevaldigt løft. Og det var i den retning, han gerne ville skabe sig en fremtid. Derfor havde han fået købt de nødvendige maskiner og værktøjer til anlæggelse og vedligeholdelse af veje, men manglede noget transport til folkene, når de skulle køres ud til opgaverne. Han fandt en gammel bus i dårlig stand, og fik sat et nyt karrosseri på. Man kan sige, at der her må have fundet en åbenbaring sted, for transport og vejbygningsfirmaet blev opgivet til fordel for bustransport - og bygning af karrosserier.

Bernard Van Hool begyndte at bygge busser under Anden Verdenskrig - ud af brugte busser.



Materiel



Busserne fra Van Hool - fire eksempler på udviklingen.

En dansk registreret Van Hool, som kørte for Kruse Rute og Turistbiler Roskilde A/S. .



Den første bus, som blev døbt "Trekvogel" (Trækfuglen), skulle bruges til busrejser, broderen Jozef skulle nu stå for denne del, mens Bernard skulle bygge busserne.

I 1947 blev Van Hool så grundlagt i byen Koningshooikt. Der var 22 ansatte, heraf 6 familiemedlemmer. Firmaet blev fra starten en succes - ikke mindst fordi, busserne var i et moderne design inspireret af store amerikanske biler.

Bernard Van Hool brugte sin tekniske snilde til at konstruerer sine egne produktionsmaskiner. Derfor blev køretøjerne bygget over en grundlæggende fælles model, men stadig på forskellige chassis.

I starten af 1950'erne, da efterspørgslen på busser faldt, fandt Van Hool et marked i Belgisk Congo, hvor han oprettede en fabrik i byen Leopoldville. Det blev senere drivkraften til en række fabrikker andre steder i Afrika - i Angola, Nigeria og Algeriet.

Fiat under hjelmen

I 1957 underskrev Van Hool en aftale med Fiat om levering af motorer, gearkasser og andre mekaniske dele. Van Hool blev producent af busser, som bar navnet Van Hool-Fiat, og som alle nu var bygget over samme læst. Busserne blev lavet med selv bærende karrosseri, hvilket var noget som vandt kraftigt frem hos busproducenterne i de år.

Materiel

Men Van Hool-karosserier kunne man også finde på britiske Leyland og hollandske DAF-chassiser, og specielt det hollandske marked har været stort med leverancer af busser til det statsejede jernbaneselskab.

En søsterfabrik, som fik navnet Catrabel, blev etableret i 1961. Den skulle udvikle og producere industrikøretøjer, og i de samme år udvidede Van Hool fabrikken med større lagerbygninger og reparationsværksteder.

I 1960'erne oplevede Europa et boom indenfor masseturisme, der betød et stort marked for busser - både almindelige, men også turistbusser. I 1965 leverede man første gang en større mængde busser til Storbritannien, og fem gange nåede Van Hool at få prisen som "Årets Bus" i det britiske.

Med flere motorveje rundt i Europa steg omfanget af langdistance-turismen og med det, efterspørgslen på stadig mere sofistikerede busser, hvilket betød, at hele serien for turistbusser blev re-designet i 1966-67. Busserne blev fremstillet efter kundernes ønsker, da Van Hool's udgangspunkt var: Hvad vil kunden have?

Og kunderne ville have moderne og komfortable busser, så derfor var han på udkig efter en ny produktionshal, hvilket passede meget godt til hans eget motto: "Bygning er mit liv, at blive ved med at bygge er min opgave, vejen er forude".



Materiel

Desværre endte vejen for Bernard Van Hool lørdag 6 juli 1974, inden den nye produktionshal blev bygget. Men familien, eller rettere, de 8 sønner var allerede i 1968 placeret i betroede stillinger. Hvad de to døtre fik lov til melder historien ikke noget om.

Nye tider

Van Hool præsenterede sine første integrerede bybusser A120 og T8 Acron. T8 Acron blev senere den til dato den bedst sælgende turistbus, som stadig den dag i dag bliver rost for sin pålidelighed og køreegenskaber. Van Hool lancerede også sine midibusser AU141 og AU138, og kom også ind på markedet for lavgulvsbusser.

Op gennem 1970'erne og 80'erne spredte Van Hool sine aktiviteter til flere lande i Europa, hvor man overtog karros-



Volvo B10 Van Hool som Gråhundbus. (øverst).

Volvo B10 Van Hool Nordic hos Jørgen Andersen i Hillerød.

Materiel

serifabrikker - blandt andet i Spanien, hvor de kom til at hedde Hispano Carrocera, og i Irland, Van Hool-McArdle, som dog aldrig blev en succes. Men også i Tunesien og Brasilien blev der bygget Van Hool-busser.

I 1984 gik Van Hool i luften med sine lufthavnsbusser, som var større og bredere (3,75 meter) end almindelige busser og havde døre i begge sider og bygget til intern transport imellem fly på forpladsen til lufthavnsterminalen. De første blev leveret til det belgiske luftfartsselskab Sabena, men gennembruddet kom med leveringen af 22 busser til Milanos lufthavn.

Med leveringen af 10 T8-busser til det amerikanske marked blev det starten på eventyret, der i løbet af få år gjorde Van Hool til det største importerede busmærke i USA. Her indgik man et samarbejde med ABC Bus Companies Inc.



*Van Hool som bybus i Grenaa
- fra Todbjerg i Aarhus.*



*En anden Van Hool-bus fra
Todbjerg. Her på Ingerslevs-
gade i København.*

Materiel



Van Hool-fabrikken set fra luften i november 2022.

(Foto: Rolf Brems)

Senere blev Canada også et marked, og Van Hool er stadig den eneste producent i Nordamerika, der bygger dobbeltdækkere.

I 1989 overtog man LAG-fabrikken (Lambert & Arnold Geusens) i byen Bree i det nordlige Belgien. Onge tungere påstod, at det var for at forhindre den hollandske fabrik Berkhof Group, nu VDL, i at overtage LAG bus. Denne fabrik lukkede man iøvrigt i 2016, dog ikke uden en del medieomtale, da man samtidig havde flyttet en del af produktionen til Makedonien i 2012.

I 1990'erne udviklede Van Hool en række busser med alternative drivmidler som hybridbus, trolleybus og naturgasbus.

Go west - and by rail

I USA indgik man i 1997 et samarbejde med ABC kompagni, som forhandler nye og brugte busser. Her fik man i løbet af få år en produktion op på ca. 400 busser årligt, men engagementet var efterhånden blevet så stort i USA, at Van Hool ved lov blev nødt til at bygge sin egen fabrik. Den kom til at ligge i Tennessee. Motorerne, man har brugt på det amerikanske marked, har været Caterpillar, Detroit diesel og Cummins.

Materiel

Specielt delstaten Californien har jo i mange år været i front for emissionsfri køretøjer, og Van Hool leverede allerede i 2005 en brintbus i samarbejde med en amerikansk brændselscelleudvikler. I dag er Van Hool den største aktør på markedet for el-busser i USA.

Deres seneste udvikling til det amerikanske marked er el-bussen CX45e, som sælger rigtig godt. Men også i Canada har byerne Toronto og Montreal Van Hool-busser, herunder også ledbusser. Sideløbende havde Van Hool i sin søsterorganisation med industrikøretøjer set skriften på væggen med en stigning i en verdensomspændende intermodal transport. Det betød, at man udviklede et komplet sortiment af tankcontainere og oprettede en separat produktionslinje hertil. I dag producerer man årligt ca. 450 gastank-letvægtscontainere, som aftages af internationale leasingselskaber.

El, brint og BRT

I 2003 blev Van Hool A330 kåret som årets bus, og i 2007 blev hybrid- brint/el-bussen præsenteret for det europæiske marked, iverdigt som den første til at udnytte bremseenergien.

Der var travlhed på fabrikkerne midt i nulserne. Man leverede trolley-busser, diesel-elektriske hybridbusser og ledbusser - selv Google satte pris på Van Hool-busser og bestilte 44 stk T2145 enheder til lokal transport af medarbejdere.

Volvo B10 M Van Hool fra Søndergaards Busser i Randers - ved rutebilstationen i Randers..



Scania K450 EB Van Hool hos Abildskou A/S i Aarhus foreviget på Valby Station. Linie 888 er i dag en del af Flixbus' netværk.



Materiel



En Van Hool-bus i en kort udgave bygget på et Volvo-chassis fra Handybus i Odense.

Øverst næste side: Volvo B10 Van Hool hos De Blaa Omnibusser i Holte. Her ved Lyngby Station.

Med ExquiCity præsentationen i Dubai i 2011, så man hvad fremtiden kunne bringe, hvis man ville have et køretøj, som kunne ligne en sporvogn eller letbane, men som har flexibiliteten med sine gummihjul og uafhængighed af skinner, også kaldet BRT. Van Hool begyndte leveringen af disse køretøjer i 2012.

I 2011 introducerer Van Hool TX serien, som vinder Grand Award Coach og environment Award på Busworld messen.

I dag har Van Hool som før nævnt en fabrik i blandt andet Makedonien, hvor man producerer en bus til de tidligere østlande, som prismæssigt er billigere - kaldet EX, men udtales E-iks.

Ren luft

Coronaen ramte også Van Hool. Pludselig stod produktionen af busser stille, men ved at omstille produktionen, kunne man beholde det meste af medarbejderstaben. Omstillingen fra busser blev nu til lastbiltrailere, som man i forvejen byggede i mindre skala, men også special-containerer til jernbaneselskaber holdt folk igang. Også på den anden side af Atlanten fik coronaen store konsekvenser. Fabrikken i Tennessee er sat til at åbne i 2025 og ventes at beskæftige ca 600 medarbejdere.



En klar afledning af Coronaen blev udviklingen af et luftrensesystem til indbygning i busser. Mange bybusser rundt om i verden skulle jo stadig transportere folk, som skulle passe deres arbejde. Det luftrensesystem er i dag en option i Van Hool's sidste serie af turistbusser - blandt andet i A-serien, som beskrevet i Magasinet Bus i november 2022.

Van Hool beskæftiger i dag 3500 ansatte på verdensplan.

Om Van Hool i Danmark:

- Van Hool har måske aldrig været den store medspiller hos de forskellige danske operatører, men har dog længe været en del af gadebilledet, hvilket kan se på billederne, der illustrerer denne artikel
- I 2014 indgik Van Hool og Scania et samarbejde med levering af Van Hool TX Astromega dobbeltdækker-busser, da luksusbusser i det høje segment manglede i Scania's program. Den var på 14,1 meter og havde plads til 78 passagerer. De blev leveret med en Euro 6-motor og kan stadig ses på de danske veje
- Scania satsede også på Van Hool's velrenommerede TX-program med Altano i HDS og Astronef i HDH-segmentet med såkaldt "teatergulv", hvor alle passagerer har et fremragende udsyn fremad takket være det skrånende gulv
- Van Hool har senest i 2022 leveret 67 elektriske bybusser til Tide Bus, der driver bybustrafikken i Aalborg
- De kommende år vil vise om Van Hool kører yderligere ind på det danske marked igen. I øjeblikket er der i CVR-registret under Van Hool kun registeret én ansat i Danmark



De fleste buschauffører i Danmark har fødselsdag i forrige århundrede. For at gøre det mere attraktivt at blive i jobbet ud over pensionsalderen og dermed sikre den nødvendige arbejdskraft for at holde eksempelvis gang i bustransporten har SVM-Regeringen foreslået, at folkepensionister ikke længere skal have modregnet arbejdsindtægt.

Forslag fra SVM-Regeringen:

Folkepensionister skal ikke længere have modregnet arbejdsindtægt

Et nyt lovforslag fra SVM-Regeringen, der har flertal i Folketinget, vil give seniorer en gevinst ved at blive på arbejdsmarkedet. SVM-Regeringen vil med lovforslaget afskaffe modregning i folkepensionens grundbeløb og pensionstillæg som følge af egen arbejdsindtægt. Sidste år vedtog Folketinget at fjerne modregning i social pension på grund af ægtefælle eller samlevers arbejdsindtægt. Det skønnes, at i alt 130.000 pensionister vil blive stillet bedre med de to forslag

Lovforslaget, der ventes vedtaget, vil betyde, at der fremover være der en ekstra gevinst ved at tage en ekstra tørn på arbejdsmarkedet. Fra 1. januar 2023 vil pensionister ikke længere opleve modregning i pensioner som følge af arbejdsindtægt, hverken i folkepensionens grundbeløb og pensionstillæg som følge af egen indtægt eller som følge af ægtefællens eller samlevers indtægt.

Arbejdsforhold

Det forventes, at 50.000 personer vil få glæde af afskaffelsen af modregning i folkepensionens grundbeløb og pensionstillæg som følge af egen arbejdsindtægt. Forslaget vil have virkning fra januar 2024, men med tilbagevirkende kraft fra 1. januar 2023 som forudsat i aftalen fra januar 2022 - En ny reformpakke for dansk økonomi - Hurtigere i job og et stærkere arbejdsmarked.

Aftalen blev indgået af den tidligere S-regering sammen med SF, Radikale, Dansk Folkeparti og Kristendemokraterne for at skabe øget vækst og fjerne barrierer, der kan afholde nogle seniorer fra at blive længere på arbejdsmarkedet.

Første del af aftalen vedrørende afskaffelsen af ægtefællemodregning blev vedtaget i juni 2022 og trådte i kraft 1. januar 2023. Anden del af aftalen om at fjerne modregning i egen indtægt nåede ikke at blive fremsat inden folketingsvalget.

Det forventes, at det nye lovforslag vil medføre udgifter for ca. 450 millioner kroner og øge det strukturelle arbejdsudbud med 1.050 personer, når det er fuldt indfaset i 2025. Lovforslaget er ifølge regeringen fuldt finansieret.

- Jeg er overordentlig glad for, at vi nu gør det nemmere for de pensionister, der gerne vil fortsætte på arbejdsmarkedet, at tage en ekstra tørn - uden at de bliver modregnet i deres pension. Det kommer både seniorerne, arbejdsmarkedet og vores velfærdssamfund til gode. Det har længe været et ønske fra regeringspartierne, siger beskæftigelsesminister Ane Halsboe-Jørgensen (S) og fortsætter:

- Samlet har regeringen nu fjernet modregningsregler for pensionister, som vil have stor betydning for op mod 130.000 danskere. Heriblandt rigtig mange seniorer, som nu ikke behøver at sætte sig ind i reglerne for beregning af pension, før man påtager sig ekstra arbejde. Nu sikrer vi, at det økonomisk kan betale sig at give en tørn mere. Det her har rigtig mange danskere kæmpet for i lang tid, og derfor er jeg stolt over, at det nu kommer til at ske.

Utilfreds passager slog ruder ud på bussen

Torsdag morgen i uge 6 blev en patrulje fra Østjyllands Politi sendt til Skejbyparken i Aarhus N, hvor en utilfreds buspassager ifølge en anmeldelse tidligere på morgenen havde slået flere ruder i en bus i stykker med en bushammer

Bussen havde holdt parkeret ved et busstoppested på stedet, og episoden var fundet sted lidt før klokken halv syv.

Ifølge anmeldelsen havde passageren ikke ønsket at forlade bussen, da den var standset ved det sidste stop på ruten, hvorefter han havde taget en bushammer og smadret ruderne.

Ved patruljens ankomst til stedet havde den mulige gerningsmand forladt området, men betjentene sikrede spor og kunne ligeledes konstatere, at flere ruder var blevet knust med en bushammer. Det blev umiddelbart vurderet, at der var sket skader for flere hundredtusinde kroner.

Østjyllands Politi efterforsker sagen nærmere.

Flere familier har flere biler

Antallet af biler på de danske veje stiger, og stadig flere familier har mere end én bil. Andelen af familier i befolkningen med to eller flere biler er steget fra 13 procent i 2011 til 18 procent i 2021. Danmarks Statistik har i en analyse set på, hvem det er, der anskaffer sig bil nummer to. Analysen viser eksempelvis, at andelen af familier med flere biler stiger med antallet af hjemmeboende børn

Analysen undersøger eksempelvis, hvilke familier der har mere end én bil, og sammenligner 2011 med 2021. Analysen ser også på geografiske forskelle, familietype og beskæftigelsesforhold

Analysens hovedkonklusioner:

- Andelen af familier med flere biler er steget i alle kommuner fra 2011 til 2021 med de største stigninger i oplandskommunen Rebild i Himmerland (fra 24 procent til 32 procent) og landkommunen Ringkøbing-Skjern (fra 18 procent til 26 procent). Andelen af familier med to eller flere biler var i 2021 lavest i hovedstadskommunerne (10 procent) og højest i oplandskommunerne (26 procent)
- Blandt parfamilier er andelen med flere biler steget 10 procentpoint fra 26 procent i 2011 til 36 procent 2021
- Andelen af familier med flere biler stiger med antallet af hjemmeboende børn. For familier uden hjemmeboende børn var andelen 12 procent i 2021, imens andelen var 42 procent for familier med tre eller flere hjemmeboende børn. Siden 2011 er andelen steget mest blandt børnefamilierne og 10 procentpoint blandt familier med tre eller flere hjemmeboende børn (fra 32 procent til 42 procent)
- Det var hovedsageligt parfamilier, hvor to personer pendlede langt til arbejde, der i 2021 havde flere biler. For parfamilier, hvor mindst to personer pendlede over 10 km, var andelen med flere biler i 2021 på 61 procent
- Andelen af familier med to eller flere biler stiger med indkomsten. Blandt familier i den laveste indkomstkventil havde 3 procent flere biler i 2021, hvorimod det var 37 procent af familierne i den øverste indkomstkventil
- Blandt familier med flere biler i 2021 var 17 procent af bilerne store, og 49 procent var minibiler eller små biler. Blandt familier med én bil var der 13 procent store biler, mens 58 procent var minibiler eller små biler

Analyse også på pendlingsafstande til arbejde, hvilket kan øge familiernes behov for flere biler, og på familieindkomster, hvilket siger noget om mulighederne for at anskaffe sig flere biler.

Interesserede kan hente analysen **her**:



Erfarne transportordførere udgør nyt formandskab i Færdselssikkerhedskommissionen

Transportminister Thomas Danielsen (V) har udpeget Niels Flemming Hansen (K) og Thomas Jensen (S) som henholdsvis formand og næstformand for Færdselssikkerhedskommissionen. Sammen med medlemmer fra de andre partier og en række organisationer skal de rådgive SVM-Regeringen og komme med forslag, der kan øge færdselssikkerheden

- Færdselssikkerhedskommissionen er helt central i det løbende arbejde med at gøre de danske veje mere sikre og redde liv. Jeg vil gerne sige stort tak til Andreas Steenberg (R) og Kristian Pihl Lorentzen (V) for det store arbejde, de har gjort for bedre færdselssikkerhed de seneste år. Det er store sko at fylde ud, og derfor er jeg også glad for, at de to erfarne transportordførere har sagt ja til at overtage arbejdet, siger transportminister Thomas Danielsen.



Niels Flemming Hansen (tv), transportminister Thomas Danielsen og Thomas Jensen.

Det er Færdselssikkerhedskommissionens opgave at komme med forslag til færdselssikkerhedsmæssige initiativer, der kan nedbringe antallet af trafikulykker. Kommissionen kan derudover afgive vurdering af forslag inden for færdselslovgivningen, og transportministeren kan anmode om, at et bestemt emne tages op i kommissionen.

Den nye formand ser frem til arbejdet:

- De seneste år har vi set historisk lave ulykkestale på vejene, og nu er opgaven at holde fast, selvom trafikken igen stiger. Det er en fælles opgave på tværs af Folketinget, ministerierne og de mange organisationer på området. Med Færdselssikkerhedskommissionen er der et forum, hvor alle parter mødes med det ene mål at redde liv i trafikken. Jeg ser frem til samarbejdet, siger Niels Flemming Hansen.

Næstformand Thomas Jensen glæder sig også til at komme i gang:

- Vi har stadig en stor opgave med sikkerhed i trafikken. Vi ved at adfærd, især uopmærksomhed og alkohol, er noget af det, der fylder i statistikkerne. Her er alle på vejen i fare, og især de bløde trafikanter er udsatte. Det er en opgave, jeg ser frem til at komme i gang med, siger Thomas Jensen.

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

Ny direktør skal styre trafikskabet på Fyn

FynBus' bestyrelse valgte fredag at følge indstillingen fra et enigt ansættelsesudvalg og tilbyde Rasmus Bach Mandø stillingen som ny direktør for FynBus. Dermed får FynBus en ny direktør med god erfaring fra og med den kollektive trafik

- Vi er rigtig glade for at ansætte en ny direktør, som vi fra første dag er sikre på, kan bestride det vigtige job som kollektiv trafiks førstemand på Fyn og Langeland, siger bestyrelsesformand Morten Andersen og fortsætter:

- Med Rasmus i spidsen for vores dygtige organisation har vi sat et godt hold til at forsætte arbejdet med at styrke og udvikle FynBus.

Rasmus Bach Mandø kommer fra en stilling som stabschef for Klima- og Miljøforvaltningen i Odense Kommune. Rasmus Bach Mandø har igennem flere år haft ansvaret for den overordnede mobilitetsplanlægning i Odense Kommune og dermed også for den kollektive trafik. Det er derfor en gammel kending af FynBus, som nu sætter sig i direktørstolen, og som allerede er helt bekendt med de aktuelle problemstillinger i den kollektive trafik.

- Jeg ser frem til at fortsætte mit arbejde med mobilitet og kollektiv trafik. Det er en meningsfuld og samfundsvigtig opgave. Jeg kender FynBus rigtig godt og glæder mig til, sammen med dygtige kollegaer, at tage fat i udfordringerne og mulighederne i den kollektive trafik på Fyn og Langeland. Det er helt sikkert en spændende og udfordrende opgave, som kun kan lykkes ved tæt og godt samarbejde med kommuner og region, siger Rasmus Bach Mandø.

Rasmus Bach Mandø, der afløser FynBus tidligere og nu pensionerede direktør Carsten Hyldborg, tiltræder stillingen som direktør onsdag 1. marts 2023.



Rasmus Bach Mandø tiltræder 1.marts posten som direktør i FynBus, der står for den kollektive transport med busser på Fyn og Langeland.



Bilimportørernes interesseorganisation får ny vicedirektør

Jonathan Schacht Halling Nielsen tiltræder mandag 1. maj stillingen som vicedirektør i De Danske Bilimportører. Samtidig siger organisationen farvel til Gunni Mikkelsen, som har haft forskellige roller gennem de seneste 14 år

Jonathan Schacht Halling Nielsen er uddannet jurist og er i dag direktør i brancheforeningen Aktive Ejere, der blandt andet organiserer kapital- og venturefonde i Danmark. Han har tidligere været særlig rådgiver i VLAK-regeringen og har haft forskellige stillinger på Christiansborg.

- Vi glæder os til at byde Jonathan velkommen på kontoret i løbet af foråret. Jonathan har en god juridisk værktøjskasse kombineret med solid erfaring fra regeringskontorerne og Christiansborg samt det at drive en interesseorganisation, siger Mads Rørvig, der er administrerende direktør i De Danske Bilimportører.

- Jeg ser frem til at begynde arbejdet for bilimportørerne og for en branche, der har afgørende betydning for rigtig mange danskeres hverdag. En branche præget af konstant teknisk udvikling og et fokus på skiftende behov - og som derfor har brug for tidssvarende regler og rammevilkår, siger den kommende vicedirektør for De Danske Bilimportører.

Gunni Mikkelsen stopper i løbet af foråret som teknisk direktør efter godt 14 år i foreningen, hvor han både har været i bestyrelsen og direktør. Gunni Mikkelsen var før sin tid hos De Danske Bilimportører over 27 år hos lastbilproducenten Iveco - heraf 10 år som administrerende direktør for de nordiske lande.

- Gunni har sat store aftryk på den danske bilindustri gennem de sidste mange år. Det har været fornøjelse at køre parløb med ham hos De Danske Bilimportører de sidste tre år, hvor hele organisationen har haft stor glæde af hans store erfaring i branchen, siger Mads Rørvig.

- Selvom jeg har nået den officielle pensionsalder, har jeg ikke tænkt mig at trække mig helt tilbage. Jeg ser frem til en mere fleksibel kalender med plads til forskellige projekter samt naturligvis en bedre tid til familie og børnebørn, siger Gunni Mikkelsen i forbindelse med sit farvel til De Danske Bilimportører.

Gunni Mikkelsen holder afskedsreception onsdag 10. maj hos Volkswagen City Studio på Rådhuspladsen i København.





Færgereferi får ny direktør

Den varslede handel, hvor Molslinjen A/S køber det Helsingborg-baserede rederi, ForSea AB, er blevet gennemført ved en såkaldt closing. Samtidig blev det offentliggjort, at den nuværende administrerende direktør for ForSea, Kristian Durhuus, bliver ny administrerende direktør i Molslinjen A/S

I forbindelse med sammenlægningen af Molslinjen og rederiet ForSea, forlader Molslinjens hidtidige administrerende direktør, Carsten Jensen, rederiet for at blive ny administrerende direktør for Nordic Ferry Infrastructure i Oslo. Nordic Ferry Infrastructure (NFI) er et holdingselskab, som fremover ejer både Molslinjen og det norske transportselskab, Torghatten.

- Nu skal ForSea og Molslinjen integreres til ét sammenhængende rederi, som er rustet til især den kommende og igangværende grønne omstilling, som bliver afgørende for skibsfarten de kommende år, siger Kristian Durhuus i forbindelse med, at han skal overtage posten som administrerende direktør i Molslinjen A/S.

Carsten Jensen, der forlader Molslinjen A/S efter seks år som administrerende direktør, kan fra sin nye post i Oslo-selskabet glæde sig over at være med til den fortsatte udvikling, når de to rederier skal blive til et.

- Jeg er glad for, at Kristian Durhuus har takket ja til udfordringen. Med ham i spidsen får Molslinjen en erfaren direktør, som har gjort ForSea til et effektivt og veldrevet rederi, siger Carsten Jensen.

Rent praktisk tiltræder Kristian Durhuus i Molslinjen onsdag 15. marts. I den mellemliggende periode vil Carsten Jensen stadig have ansvaret for Molslinjen.

Letbaneprojekt viser negativ samfundsøkonomi

Politikerne i Favrskov Kommune skal tirsdag 28. februar tage stilling til, om Hinnerup, der er en af kommunens fire hovedbyer, skal have en ny og hurtig forbindelse med kollektiv transport - enten som en udvidelse af Aarhus Letbane med et spor til Hinnerup eller med en trængselsfri busløsning

Punktet på dagsordenen har været behandlet i Favrskov Kommunes udvalg for teknik og miljø. Her kunne udvalgets politikere læse, at begge løsninger ville give et negativt samfundsøkonomisk bidrag, hvor letbaneløsningen mellem Lisbjergskolen og Hinnerup ville være den dyreste.

Strækningen mellem Lisbjergskolen og Hinnerup er på 8,5 kilometer, hvoraf de 6 kilometer ligger i Favrskov Kommune.

Det samlede anlægsoverslag for hele strækningen fra Lisbjergskolen til Hinnerup er på 1,7 milliarder kroner for en letbane og 1,2 milliarder kroner for en trængselsfri busløsning.

Udgangspunktet for fuld drift er letbane eller bus hvert 10. minut på strækningen på hverdage mellem klokken 05.00 og 18.00, mens der i aftentimerne og i weekender vil være lavere drift med letbane eller bus hvert kvarter eller 20. minut.



Den nuværende sammenlignelige busdrift har på hverdage afgang hvert 20. minut i dagtimerne, hvert 30. minut sent om eftermiddag og en gang i timen i aftentimerne.

Det er også muligt at køre med regionaltog mellem Hinnerup og Aarhus H.

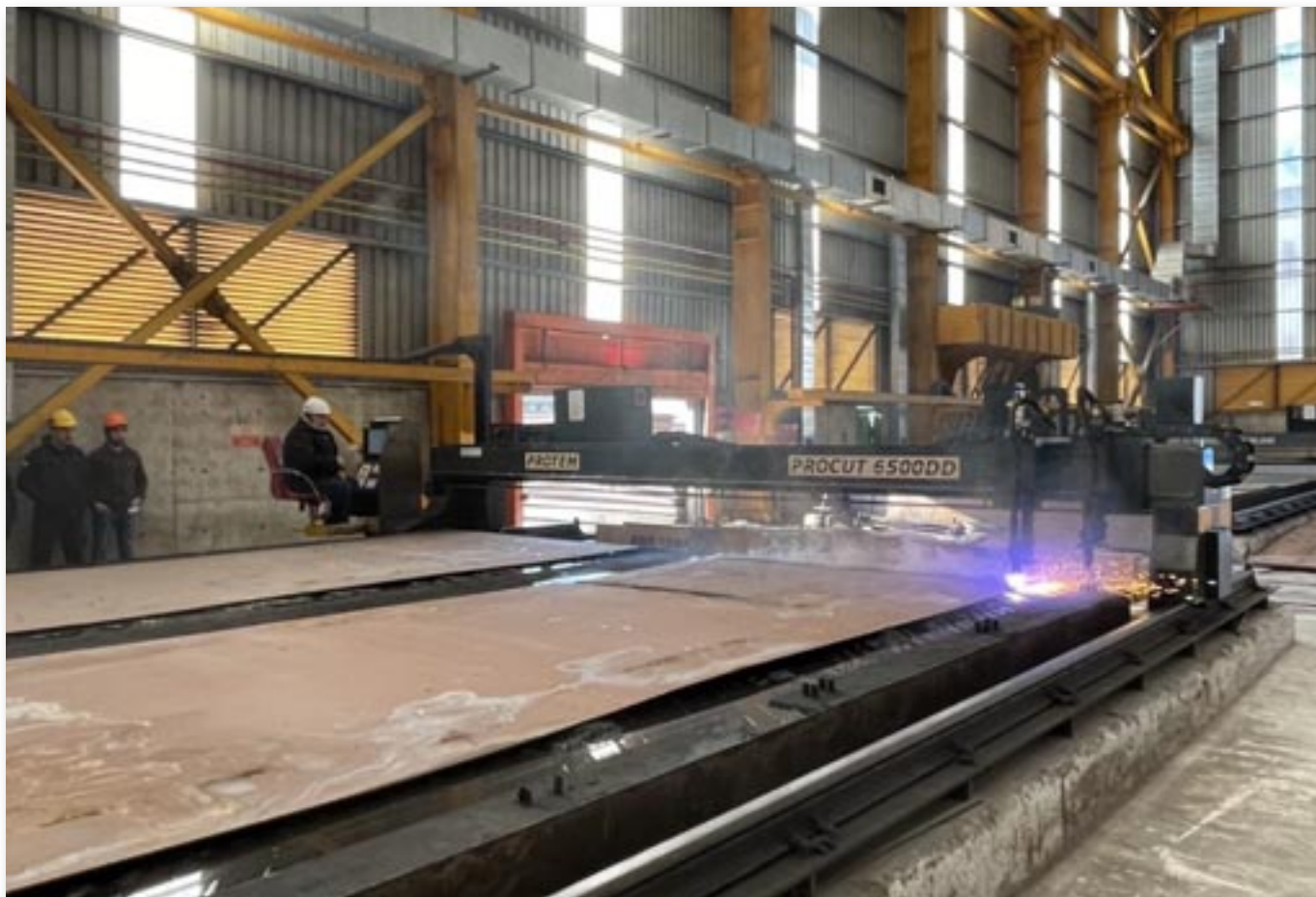
Favrskov Kommunes udvalg for Teknik og Miljø peger på, at både letbanen og busløsningen driftsmæssigt vil være markant mere omkostningstunge end opretholdelsen af den nuværende busbetjening mellem Aarhus og Hinnerup nord. Politikerne i Teknik og Miljø har vurderet, at der ikke bør arbejdes videre med en egentlig miljøkonsekvensvurdering af projekterne, da der på nuværende tidspunkt mangler en begrundet forventning om at kunne gennemføre projektet inden for en rimelig tidshorisont.

Selvom politikerne i Favrskov Kommune indstiller arbejdet med letbane- og busprojektet, vil de fastholde et rammeområde ved Motorvej E45 med henblik på, at Aarhus Kommune kan fortsætte sine planlægningsovervejelser om etablering af et Parker og Rejs-anlæg ved Motorvejstilslutning 46 på Motorvej E45.

For så vidt angår Kommuneplan 2021-32 anbefales arealreservationen i retningslinje 1.2 til letbane og trængselsfri busløsning udtaget af planen ved næstkommende revision af kommuneplanen. Det anbefales også, at rammeområde 5.TA.3 fastholdes med henblik på, at Aarhus Kommune kan fortsætte planlægningsovervejelserne om etablering af et Parker og Rejs-anlæg ved E45.

Teknik og Miljø vil - hvis byrådet beslutter at lægge projekterne til side, undersøge mulighederne for særlig prioritering af eksisterende busser, alternative kollektive transportformer, herunder Flextrafik og samkørselsordninger.

Flydende forbindelser



El-færge til rute mellem Als og Fyn er sat i produktion

Det tyrkiske Cemre Shipyard har sammen med repræsentanter fra Molslinjen sat gang i byggeriet af den nye el-færge til Alslinjen, som sejler mellem Fynshav på Als og Bøjden på Sydvestfyn. Det skete ved en steelcutting-ceremoni på værftet sidst i januar

Ole Berg-Hansen fra Molslinjen trykkede på start på den plasmaskærer, som tog hul på den første plade til den nye helt elektriske Als-færge. Det skete ved den traditionelle steelcutting-ceremoni, som markerer begyndelsen på nybygningen.

Der var repræsentanter fra Molslinjen og Cemre Shipyard til stede, da Molslinjen's leder af byggeprojektet, Ole Berg-Hansen, ved den traditionelle steelcutting-ceremoni, som markerer begyndelsen på nybygningen, trykkede på knappen og satte gang i CNC plasma-skæremaskinen, som skar sig igennem den allerførste plade til den nye færge.

Den helt elektriske færge bliver 116,8 meter lang og vil have en kapacitet på 600 passagerer og 188 biler. Den bliver udstyret med de mest moderne, autonome systemer, hvor den kan både finde i havn og lade automatisk.

Færgen får batterier på 3,1 MWh som kan lades helt op på ca. 20 minutter

Alslinjen's færge skal være klar til drift i september 2024.

Det tyrkiske værft skal også bygge en lignende færge til Samsølinjen. Den produktion begynder efter planen 1. april 2023.

Nyere hurtigfærge skal fortsat sejle fra og til Bornholm

Med en godkendt tillægskontrakt fra Transportministeriet blev det onsdag officielt, at Molslinjens hurtigfærge »Express 1« afløser hurtigfærgen »Max« som højkapacitetsfærge på Bornholmlinjen. Bornholmlinjen kan sælge "overkapaciteten" på helt kommercielle vilkår

Det har været ventet længe og blev onsdag officielt. Med en godkendt tillægskontrakt har Transportministeriet opfyldt bornholmernes ønske om at beholde »Express 1« som højkapacitetsfærge ved siden af den nye hurtigfærge »Express 5«, der snart er på vej til Danmark.

- Med »Express 1« og »Express 5« kan vi alle sammen have høje forventninger til mulighederne for at skubbe endnu mere på den positive udvikling på Bornholm, siger Molslinjens administrerende direktør, Carsten Jensen.

Express 1's ophold på Bornholm har krævet et tillæg til kontrakten om besejlingen af Bornholm. Express 1 er en væsentlig dyrere færge, og da der ikke var udsigt til flere tilskudsmidler fra Transportministeriet, måtte der findes en alternativ løsning.



Løsningen blev, at billetterne til Express 1, svarende til kapaciteten på Max, bliver solgt indenfor kontrakten. Den sidste del af kapaciteten på Express 1 kan sælges helt kommercielt for Bornholmlinjens risiko.

- Vi tror og håber, at vi kan sælge de ekstra billetter - og det til priser, som Bornholmerne kender i forvejen i højsæsonerne, siger Carsten Jensen.

Kontrakten med Transportministeriet løber i første omgang et år - herefter skal begge parter evaluere ordningen.

- På den måde får vi det testet, så vi kan se, om vores beregninger for trafikken er rigtige, siger Carsten Jensen.





Tunnelbygger søger efter sten - til nyt rev

Femern A/S vil etablere et stort stenrev på over 42 hektar tæt på den tyske ø Fehmarn. Stenrevet etableres som et led i byggeriet af Femern Bælt-tunnelen og skal være et nyt levested for mange forskellige dyre- og plantearter. Femern A/S undersøger derfor markedet for at få oplysninger om tilgængeligheden af egnede sten

Med byggeriet af Femern Bælt-tunnelen mellem Danmark og Tyskland følger samtidig et krav om oprettelse af erstatningsnatur på land og i havet. Femern A/S, der er Den Danske Stats bygherre på den 18 kilometer lange sænketun-

Faste forbindelser

nel, skal derfor etablere et nyt, stort stenrev på 42,5 hektar ved Sagas Bank sydøst for øen Fehmarn, som skal gavne områdets plante- og dyreliv.

Det nye stenrev kræver omkring 150.000 ton sten, som skal opfylde en række krav, der på forhånd er blevet aftalt med de tyske myndigheder.

- Naturen skal naturligvis have de bedst mulige betingelser. Derfor stiller vi meget specifikke krav til de sten, vi bruger i revet. Det kræver et grundigt forarbejde, og derfor vil vi gerne i kontakt med mulige leverandører for at danne os et overblik over markedet, siger Stefanie Knörck, der er miljø- og myndighedschef hos Femern A/S.

Frem til 30. marts gennemfører Femern A/S derfor en markedsundersøgelse for at indhente oplysninger om mulige leverandører og tilgængeligheden af egnede sten.

Blot ét eksempel på krav til stenene er, at de skal stamme fra istiden og være ubrudte. Stenenes størrelse spiller også en rolle, så de svarer til dem, der er gået tabt ved årtiers stenfiskeri i Femern Bælt. Således bør hovedparten af stenene komme fra Østersøområdet og have en diameter på 60-100 cm.

Femern A/S forventer, at opgaven med at etablere det endelige stenrev bliver udbudt i 2024.

Om Femern Bælt-tunnelen:

- Femern-forbindelsen bygges som en 18 km lang sænketunnel til biler og tog mellem Rødbyhavn på Lolland og den tyske ø Fehmarn
- Tunnelen forventes at åbne for trafik i 2029 med en tosporet motorvej i hver retning og to elektrificerede jernbanespor til højhastighedstog
- Det vil tage syv minutter at køre fra Danmark til Tyskland i tog og ti minutter i bil.



Magasinet Bus

Mandag 30. januar 2023 - nummer 1 - 11. årgang

Odense er centralt placeret i driften

Læs mere side 8 - 15

Havn løfter kollektiv transport på land og vand med nye busser og båd
Læs mere side 41

Læs mere side 54

Lavere har lavet en motorvej og motorvejene giver lavere
lavere slip og øget klimagevinst

Læs mere side 17

TopClass og ComfortClass-busser når højdepunkterne under overfladerne

Læs mere side 26 - 33

Gik du glip af Magasinet Bus 1 - 2023?
Så hent det her!