

Magasinet Bus

Fredag 31. marts 2023 - nummer 3 - 11. årgang

Greyhound i USA har en svensk forfar

Læs mere side 40 - 56

Ny bus-app strøg
til tops på 24 timer

Læs mere side 6

Mangel på system
forsinker

Busterminal

Læs mere side 11

Ældre med buskort lever livet

Læs mere side 9

Magasinet Bus har fået et første kig
på den nye Setra MultiClass 500 LE

Læs mere side 26 - 30

Kunderne skal betale

Dyre overenskomster, stigende priser, kilometerbaserede og CO2-afhængige vejafgifter. Det hele bliver dyrere.

Fra mange sider lyder det:

Det er blevet dyrere at være dansker.

Fra de samme sider - og sikkert også fra nogle andre, lyder det så også, at det bliver kunderne, der kommer til at betale.

Det lyder lidt som en undskyldning.

Det er altid - eller bør altid være kunderne, der kommer til at betale. Hvad havde de egentligt forventet.

For når man driver en virksomhed, handler det grundlæggende om, at kunderne betaler for det, de køber - faktisk så meget, at man får sine omkostninger dækket, får til, at man kan betale sig selv en fornuftig hyre, lidt for risikoen og lidt til fremtiden.

Hvis kunderne ikke skal betale, må det være fordi, at man har fået så meget mere for sine varer og ydelser, at der er noget at tære på. Hvis man har råd til at betale uden at sende regningen videre til kunderne, kunne nogle måske finde på at tænke, at de har betalt for meget.

Men det er også en tanke, der får en ende.

Og så lidt om det med, at der er blevet dyrere at være dansker.

Det er også blevet dyrere at være en af alle de andre, som er ramt af det samme her i Kongeriget. Tyskere, svenskere og så mange flere.

Måske er det endnu en gang tid til at se på, hvordan vi driver vores små og store virksomheder, organisationer, systemer.

God læselyst

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

IVECO
BUS

Drive the road of change



EWAY

Vi glæder os til at se jer på
Transportmessen i Herning
- stand H6 | 00



Nyt landsdækkende fjernbuskoncept vil få 160 afgangse mellem 19 byer

Torsdag 30. marts åbner busselskabet, Vikingbus, et nyt fjernbusselskab. Det nye selskab, der har fået navnet, Fleet, vil dagligt køre mellem landets største byer i et omfang, der på ugeplan kommer op på over 160 afgangse fordelt på 19 byer. Vikingbus oplyser i forbindelse med lanceringen, at fjernbusnettet løbende vil blive udvidet med flere byer

Med det nye nationale fjernbuskoncept vil Vikingbus udnytte en af landets største busflåder til at tilbyde fleksible rejser med 24 timers pladsgaranti til konkurrencedygtige priser.

- Vores kommende kunder fortæller, at de efterspørger fleksibilitet, kvalitet og skarpe priser. Alt det kommer vi til at give dem, og derudover tilbyder vi en moderne rejseoplevelse, der tager udgangspunkt i målgruppens behov og dens ofte spontane adfærd. Det betyder, at vi kommer til at adskille os fra konkurrenterne på en række områder, siger administrerende direktør i Vikingbus, Thomas Wandahl.

Kollektiv transport

Han peger i den forbindelse på, at Fleet vil tilbyde pladsgaranti for kunder, der booker billet senest 24 timer i forvejen. Det kan lade sig gøre, fordi Vikingbus er Danmarks største busselskab og derfor råder over en stor og fleksibel busflåde med over 800 busser. Det betyder, at udbuddet kan tilpasses med meget kort varsel på baggrund af hvor mange, der har booket billet, hvilket er godt for både tilgængeligheden og miljøet. Det er også grunden til at det nye koncept bærer navnet Fleet - flåde på dansk.

Konceptet bunder i resultaterne af en fokusgruppeundersøgelse, hvor målgruppen i alderen 18 til 30 år i vidt omfang gav udtryk for, at de savner et fleksibelt og moderne alternativ til de eksisterende leverandører af offentlig transport i Danmark.

- Den største forskel mellem vores koncept og de eksisterende fjernbusselskaber er, at vi kan tilbyde en fleksibel og mere moderne kundeoplevelse, der i høj grad passer til tiden. Så længe kunderne booker billet 24 timer inden afrejse, er de sikret en plads. Vi vil med andre ord give vores kunder noget af det, de efterspørger aller mest - nemlig friheden til at være spontan og booke en billet til en konkurrencedygtig pris i sidste øjeblik, siger han.

Men antallet af busser gør det ikke alene. Thomas Wandahl peger ligeledes på, at Fleet kommer til at tilbyde en strømnet digital kundeoplevelse gennem Fleet Bus-appen, der blandt andet gør det muligt at følge de busser, som kunden har booket billet til.

Fleet ruller for første gang ud på de danske veje torsdag 30. marts. Derefter vil Fleet udbyde over 160 ugentlige afgangene mellem 19 byer i Danmark. Efter planen kommer der flere til.

Om Fleet:

- Nyt landsdækkende fjernbuskoncept der kører første tur torsdag 30. marts
- Fleet er ejet af et af Danmarks største busselskaber, Vikingbus
- Fleet kører i første omgang mellem 19 danske byer med 160 ugentlige afgangene
- Billetpriserne ligger fra 79 kroner på tværs af Danmark
- Fleet kører mellem følgende danske byer: København, Aarhus, Odense, Middelfart, Vejle, Horsens, Silkeborg, Viborg, Herning, Holstebro, Kolding, Vejen, Esbjerg, Haderslev, Aabenraa, Sønderborg, Skanderborg, Randers og Aalborg
- Fleet er åben for booking på fleet.dk eller Fleet Bus-appen til iPhone og Android

Ny bus-app strøg til tops på 24 timer

Onsdag 8. marts lancerede Vikingbus sit nye fjernbusselskab - Fleet - med tilhørende app til billetbestilling og information. 24 timer senere var Fleet Bus-app'en den mest downloadede i App Stores rejsekategori i Danmark - og nummer fem blandt alle tilgængelige app

Den positive modtagelse af det nye buskoncept med 160 ugentlige afgange mellem 19 store danske byer bliver mødt med ydmyghed hos Thomas Wandahl, der er direktør i Vikingbus, som står bag Fleet.

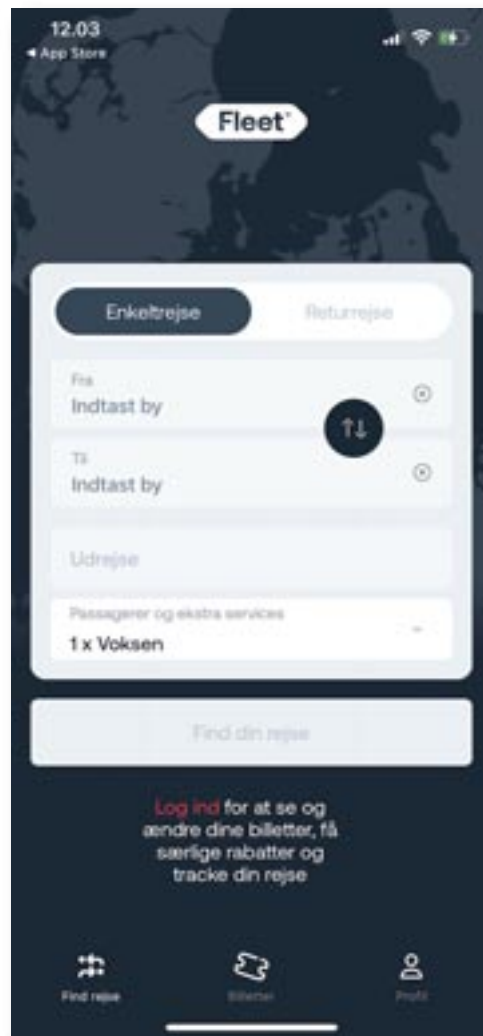
- Vi er overvældede over, hvor positivt danskerne har taget imod Fleet, og det bekræfter os i, at vi har ramt rigtigt med konceptet. Med flere end 800 busser til rådighed forventer vi at kunne tilbyde den fleksibilitet, som især mange unge efterspørger, hvilket adskiller os fra de eksisterende aktører på markedet, siger Thomas Wandahl.

Fleets primære målgruppe er unge i alderen 18 til 30 år, og konceptet tager blandt andet udgangspunkt i deres ønske om at kunne sikre sig billet i sidste øjeblik ved spontane rejser. Fleet tilbyder således pladsgaranti, hvis bookingen sker minimum 24 timer inden afgang.

Efter lanceringen af det nye fjernbuskoncept har Fleet oplevet stor interesse fra folk i alle aldre, som i vid udstrækning beder Fleet om at placere ruter uden for de 19 byer, som allerede er en del af det eksisterende rutenetværk.

- Den store opmærksomhed tyder på, at danskerne i høj grad er klar på at prøve konceptet af, og at vi taler ind i et behov, som mange forskellige mennesker kan se sig selv i. Derudover har vi også oplevet stor interesse fra erhvervslivet og kommer inden længe til at sætte en række spændende samarbejder i værk, siger Thomas Wandahl.

Fleet står klar til at køre alle danskere rundt i landet fra den 30. marts.



Kollektiv transport



Fjernbus-koncern satte omsætningsrekord

Mobilitets-selskabet, Flix SE, der tilbyder transport med busser og tog i 40 forskellige lande fordelt verden over, nåede i 2022 en omsætningsrekord på 1,5 milliarder euro - knap 11,2 milliarder kroner. Godt 60 millioner passagerer benyttede sig af FlixBus, FlixTrain, Greyhound i Nordamerika og Kamil Koc i Tyrkiet. Siden virksomhedens grundlæggelse har Flix transporteret næsten 300 millioner rejsende

- 2022 var vores mest succesfulde år hidtil, siger André Schwämmlein, medstifter og administrerende direktør for Flix. Han fremhæver, at Flix mere end nogensinde er positioneret i et meget attraktivt vækstmarked, og står stærkt for moderne mobilitet, bæredygtighed og digitalisering.

- Og vi er kun lige begyndt, siger han videre.

Flix SE forventer en 20 procent stigning i profitabel omsætningsvækst for 2023 såvel som planer om at fortsætte investeringerne i udvidelsen af både FlixBus og FlixTrain.

Bæredygtighed vil fortsat være i centrum for Flix-gruppens vækststrategi.

I Europa opererer Flix i 35 europæiske lande og betjener i alt over 1.000 destinationer. Mens FlixBus styrker sin position som markedsleder på nøglemarkeder som Tyskland, Frankrig, Italien og Polen, udvidede FlixBus også sit tilbud til nye lande som Portugal, Storbritanien og de baltiske lande. I mellemtiden forbliver FlixTrain en velkommen og meget attraktiv mulighed for kunder i Tyskland og Sverige. I alt transportede FlixBus og FlixTrain godt 38 millioner rejsende i Europa i 2022.

Stigende energipriser prægede årsregnskabet hos trafikskaber

Movia har ligesom landets øvrige trafikskaber været økonomisk presset i 2022. Stigende priser på især energi og corona--efterslæb har givet Movia behov for et ekstra økonomisk tilskud på en halv milliard

Movia's årsregnskab for 2022 viser, at kommuner og regioners tilskud til driften af bus, lokaltog og flextrafik på Sjælland og øerne udgør 3.635 millioner kroner, hvilket er 502 millioner kroner mere end budgetteret. Finansieringen af Movia's udgifter kommer fra billetsalg og tilskud fra de 45 ejer-kommuner og to ejer-regioner på Sjælland. Merudgiften skyldes først og fremmest højere betaling til de operatører, der kører for Movia, da kontraktbetalingerne til operatørerne af busser, lokaltog og flextrafik reguleres med pris- og lønstigningerne. Dertil kommer færre passagerindtægter i kølvandet på Covid-19-nedlukningen i starten af året.

- Movia's økonomi har i 2022 været påvirket af de historisk store prisstigninger på el og brændstof. Samtidig har vi haft et efterslæb efter Covid-19, fordi ikke alle passagerer er tilbage i bus og lokaltog, siger Movia's næstformand, Gert Jørgensen (K), der er borgmester i Sorø.

De ekstraordinære udgifter gør en ekstra likviditetstilførsel fra kommuner og regioner nødvendig. Movia's bestyrelse besluttede derfor i juni 2022 at opkræve 149 millioner kroner hos kommuner og regioner ud over den løbende a conto-betaling, ligesom en del kommuner og regioner i efteråret har valgt at betale den forventede efterregulering for 2022. De 45 kommuner og to regioner på Sjælland og Lolland-Falster har dermed allerede øget deres tilskud til trafikdriften, og skal derudover i januar 2024 betale en efterregulering på 201 millioner kroner

De store prisstigninger har konsekvenser for økonomien i 2023. Movia arbejder derfor sammen med landets øvrige trafikskaber, KL og Danske Regioner på mulige løsninger, der kan imødegå den ekstraordinært pressede økonomiske situation.

- Vi har foreslået staten at rykke takststigningen for 2024 frem, så vi i år kan imødegå stigningerne i prisen på el og brændstof. Vi har også foreslået, at vi som trafikskaber kan tilbyde kommuner og regioner lånefinansiering og dermed mulighed for at udjævne de ekstraregninger, kommuner og regioner får i helt særlige år. Vi arbejder for at sikre servicen til kunderne i vores område og økonomien hos vores ejere i kommuner og regioner, siger Movia's bestyrelsesformand, Kirsten Jensen (S), der er borgmester i Hillerød.

For at reducere merudgifterne skete der en ekstraordinær reduktion af Movia's interne budgetter med samlet engangseffekt på 44 millioner kroner i 2022. Det kom oven i en løbende effektiviseringsindsats, hvor der siden 2017 årligt er skåret 2 - 3,5 procent i fællesomkostninger. Samlet over de seneste seks år har det sparet kommuner og regioner for 240 millioner kroner. Samlet forventes besparelser på godt en halv milliard kroner for perioden 2017 - 2025.

Movia forventer - på baggrund af Nationalbankens prognoser - at kommuners og regioners økonomiske bidrag til Movia vil falde igen i 2024.

Interesserede kan se Movia's årsrapport 2022 [her](#):

Trafikselskab i Midtjylland:

Ældre med buskort lever livet

Ifølge Gallup benytter ældre sig i højere grad af byens tilbud, hvis de rejser med bus. Trafikselskabet, Midttrafik, der dækker det midterste af Jylland fra det østligste Djursland til det vestligste Vestjylland, sætter med kampagnen "Du er aldrig for gammel til at føle dig ung" fokus på det aktive liv, der kan leves med et pensionistkort

I Midttrafiks område er det muligt at købe særlige pensionistkort med fri rejse inden for kommunen enten hele dagen eller uden for myldretiden i busser, Aarhus Letbane og Midtjyske Jernbaner.

Midttrafik fremhæver tal fra Gallup, der viser, at pensionister, der rejser med bus mindst en gang om måneden, oplever mere end jævnaldrende, der ikke tager bus. Midttrafik har undersøgt data fra Gallups Index/Danmark, hvor busrejsende pensionister i Region Midtjylland bliver sammenlignet med pensionister, der aldrig gør.

De tager for eksempel på museum fem-seks dage om året (130 procent mere end dem, der aldrig kører i bus) og har 10 café-dage om året (97 procent mere end dem, der aldrig kører i bus). Biografen bliver besøgt syv dage om året, hvilket er 190 procent mere end dem, der aldrig kører i bus.

Om Midttrafiks pensionistkort:

Alle, der er fyldt 67 år eller førtids- eller seniorpensionist, kan købe et pensionistkort til Midttrafiks busser, Aarhus Letbane og Midtjyske Jernbaner i den kommune, de bor i. Pensionistkortet giver fri rejse inden for kommunen og det findes i to varianter:

Fuldtidskort:

Man kan bruge kortet alle ugens dage.

Pris: 390 kroner for 30 dage

Fuldtidskortet koster 385 kroner for et år i Randers, Herning, Holstebro og Struer og er gratis i Horsens Kommune (Priserne kan blive ændret i løbet af året)

Deltidskort:

Man kan bruge kortet alle ugens dage

På hverdage må man ikke rejse i myldretiden kl. 7.00 - 8.30 og kl. 15.00 - 17.00.

Det gælder også på hverdage, hvor der køres efter lørdagskøreplan.

Pris: 195 kroner for 30 dage.

Pensionistkortet kan købes og fornyes i Midttrafik webshop: webshop.mindttrafik.dk

Pensionistkortet bliver leveret som et papkort med posten inden for 10 dage. Forsendelsen er gratis

Pensionistkortet kan ikke benyttes til rejser med Arriva og DSB tog



Trafikselskab tester plus-busser i Aalborg

Den polske busproducent, Solaris, har leveret de første 5 ud af 14 elektriske Plusbusser til Tide Bus, som står for driften af den kollektive bustransport i Aalborg

Det betyder, at chaufførerne så småt er gået i gang med at lære busserne at kende - blandt andet ved at motionere dem på Tranholmvej i det østlige Aalborg, hvor de i øjeblikket kører testkørsel.

Når chaufførerne er blevet fortrolige med busserne, begynder de at køre testkørsel i den nye Plusbusbane, der går fra Væddeløbsbanen i det vestlige Aalborg til en midlertidig endestation ved Føtex i Aalborg Ø.

Når Nyt Aalborg Universitetshospital (NAU) står færdigt, bliver endestationen flyttet dertil.

Testkørslerne er uden passagerer.



Mangel på system forsinker Københavns Busterminal

Vejdirektoratet, der står for byggeriet af Københavns Busterminal ved Dybølsbro, der skal afløse kantstensparkeringsen for fjernbusser på Ingerslevgade ikke langt fra Københavns Hovedbanegård, måtte se langt efter tilbud på et nyt ITS-system til terminalen, da fristen udløb for anden gang. Nu skal ITS-systemet i udbud for tredje gang, hvilket betyder, at åbningen bliver udskudt til forsommeren næste år - selvom terminalen bygningsmæssigt kan stå færdig til sommer

Vejdirektoratet forventer, at holdepladserne, terminalbygningen og overdækningen af holdepladserne bliver gjort færdig i løbet af sommeren. Men busserne må vente med at køre til og fra terminalen, da det ITS-system, der blandt andet skal bruges til trafikstyring og passagerinformation, er forsinket.

Vejdirektoratet gennemførte to udbud af ITS-løsningen i anden halvdel af 2022, men ingen leverandører bød på opgaven. Nu skal løsningen ud i et tredje udbud, og dermed kan systemet først stå færdigt i forsommeren 2024, hvor busterminalen så kan blive taget i brug af buspassagererne.

Hos organisationen, Dansk Persontransport, mener man, at man bør åbne terminalen for busser og passagerer, selvom ITS-systemet mangler.

Men hos Vejdirektoratet og Københavns Kommune peger man på økonomiske forhold, der taler i mod.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Trafikselskaber giver fire bud på at styrke mobiliteten i landområderne

Den kollektive trafik spiller en central rolle i at få Danmark til at hænge bedre sammen og i at fremme den grønne omstilling. Men skal mobiliteten i landområderne styrkes, kræver det nytænkning og en mere fleksibel lovramme for trafikselskaberne. Derfor er de regionale trafikselskaber gået sammen om at udgive en pjece med fire anbefalinger til nye mulige løsningsforslag

Lukkede lokalskoler og voksende transportafstand til uddannelsesinstitutioner, sundhedstilbud og indkøbsmuligheder betyder, at borgere, der bor i yderområderne uden adgang til en bil, i stigende grad er afhængige af den kollektive transport.

Når børn skal til og fra skole og pendlerne på arbejde udnyttes kapaciteten i bussen fuldt ud, men uden for myldretiden, hvor efterspørgslen er meget mindre, kan der være langt mellem busserne - og måske kører der slet ikke nogen. Derfor er der brug for nye og mere fleksible transportløsninger, lyder det fra de regionale trafikselskaber, som fremhæver, at der ikke findes en løsning på alle udfordringerne - men flere.

Trafikselskaberne har derfor samlet deres bud på nye tiltag, der kan supplere eller erstatte den traditionelle kollektive transport i landområderne i en ny pjece.

Trafikselskaberne peger på samkørsel, fleksible busser, Frivilligbus og trafikknudepunkter.

- Vi skal udvikle og forny os for at fremme omstillingen til mere miljørigtig transport og for at sikre god service i de tyndest befolkede områder af landet. Trafikselskaberne har tidligere udviklet Flextrafik og samarbejdet om at skalere og standardisere den løsning på tværs af landet. Vi er klar til at tage ansvar for ny innovative løsninger, siger Steen Vindum, der er formand for interesseorganisationen, Trafikselskaberne i Danmark.

Han peger på, at de nuværende lovmæssige rammevilkår danner en barriere for, at trafikselskaberne kan påtage sig en mere aktiv og koordinerende rolle inden for blandt andet samkørsel og mikro-mobilitet. Sammen med de økonomiske konjunkturer giver det store udfordringer med at prioritere og teste nye løsninger i stor skala. Transportministeren har bebudet, at der skal nedsættes et ekspertudvalg, der skal se på busbetjeningen i yderområder. Det er håbet, at pjecen og dens løsningsforslag kan spille ind til udvalgets arbejde.

- Sammen med vores ejere og samarbejdspartnere har Trafikselskaberne opbygget viden, erfaring og kompetencer med drift og udvikling af den kollektive transport i landområderne. Vi håber, at pjecen og dens anbefalinger vil kunne bidrage til arbejdet i regeringens kommende ekspertudvalg om at styrke mobiliteten i yderområderne, siger Steen Vindum.

Interesserede kan se pjecen, hvor forslagene er beskrevet, via dette link - klik **her**:

På næste side er trafikselskabernes fire forslag beskrevet i kort form:

Trafikselskabernes fire forslag til nye transportløsninger

1. Samkørsel - Udnyt de tomme

bilsædeBetal med Rejsekortet for at køre med i naboens bil. Det er et koncept baseret på et pilotprojekt i gennemført i 2022. Målsætningen var 8.000 ture, og der blev kørt 20.000. Med en integreret samkørsel i Rejseplanen, vil en samkørselstjeneste kunne integrere alle trafikselskabets stoppesteder i en app-løsning.

2. Fleksibel offentlig transport - Gør bussen mere fleksibel

Fleksibel offentlig transport er et koncept, hvor trafikselskaberne tilbyder mindre busser, der kører i en direkte rute mellem eksisterende og/eller nye stoppesteder, men kun kører, når de bliver bestilt af en borger. Det vil sige uden en fast køreplan. De mindre busser vil, når borgerne har brug for det, køre med højere frekvens og kortere rejsetid end den sædvanlige busdrift i landområderne. Dermed bliver det mere effektivt for borgerne, og trafikselskaberne undgår at køre ture uden passagerer.

3. Frivilligbussen - Aktiverer de lokale kræfter

Konceptet bag Frivilligbussen er, at trafikselskabet stiller en eller flere 9-personers minibusser til rådighed for et landsbysamfund. Trafikselskabet varetager køb eller leasing af minibussen og stiller et booking- og betalingssystem til rådighed, mens bussen køres af frivillige fra lokalsamfundet.

Ruter og frekvens aftales i lokalsamfundet, så det kan for eksempel være daglige ture til indkøbsmuligheder eller sundhedscentre.

4. Trafikknudepunkter/ HUBS - Styrker sammenhængen mellem transportformer

Fra forblæst busterminal til inspirerende trafikknudepunkt, der samler kollektive transportformer, p-pladser, ladestandere, samkørsel, delecycler og andre tilbud inden for mikromobilitet. Bedre faciliteter for parkering, indkøb og andre dagligdagsfunktioner i forbindelse med skift mellem transportformer kan få flere borgere i de små byers opland til at vælge kollektiv transport. Gode hubs vil gøre det mere attraktivt for bilister at skifte til den kollektive transport for en del af rejsen og gøre trafikknudepunkter til oplagte udgangspunkter for flextrafik, samkørsel og mikromobilitet.



Trafikselskab:

Busser og cykler er et godt makkerskab for klima og trængsel

Cykel og bus går godt i spænd, når man skal transportere sig klimavenligt. Det er budskabet fra det midtjyske trafikselskab, Midttrafik, arbejder på at gøre det lettere for passagerne at medbringe cykler i kommende buskontrakter. Midttrafik har siden juli 2022 haft gang i et pilotforsøg på Rute 100 for at indsamle erfaringer

Midttrafik peger på, at en cykel kan afhjælpe problemet med, at der er langt til stoppestedet, og at bussen afhjælper, at distancen er for lang til at cykle. Dermed er bus og cykel et godt klimavenligt alternativ til bilen.

Men det er ikke muligt at tage en cykel med i bussen på alle ruter i Midttrafiks område, fordi det såkaldte flexareal i mange af Midttrafiks busser er for lille til en cykel. Det arbejder Midttrafik på at ændre.

Kollektiv transport

Siden juli 2022 har det været muligt at medbringe sin cykel gratis på rute 100, der kører ruten Odder-Aarhus-Horn-slet. Inden forsøget blev flexarealet i rutens ledbusser ombygget ved at tage nogle sæder ud, så der kunne blive plads til to cykler.

I dag kan man medbringe cykel i flexarealet i alle bybusser i Midttrafiks område - undtagen i Aarhus og Grenaa - på rute 100 og en række regionale ruter, der bliver kørt af el-busser.

Det er muligt at fremsøge i Rejseplanen om bussen tager cykler med.

Midttrafik konstaterer, at det med at tage sin cykel med, ikke rigtigt er slået igennem i busserne endnu. I Aarhus Let-banen, hvor der er store flexarealer, støder man oftere på en cykel. Hvor der i gennemsnit er 3.500 cykler med i Let-banen om måneden, er der 214 cykler med i busserne.

Midttrafik håber dog, at tallet stiger i takt med at flere busser får mulighed for at medtage cykler i flexarealet. Det øgede fokus på cykelmedtagning kommer på baggrund af covid-19, hvor mange kom i gang med at cykle. Dertil kommer samfundets udfordringer med klimaproblemer og trængsel i byerne.

Bus og cykel er et godt makkerskab. Bussen kører en fast rute og kombineret med en cykel, kan man køre direkte derhen, hvor man vil. Rejsetiden er måske længere, men til gengæld er der fordele for klimaet, for trængslen i by-erne, for pengepungen og ikke mindst for sundheden.

Pilotforsøget i Rute 100 med gratis cykelmedtagning kører frem til sommeren 2023, hvorefter Midttrafik vil evaluere forløbet.

Fremadrettet vil der være krav om større flexarealer i nye buskontrakter.

Flextrafik-bilerne på Fyn kan betales med kort

Onsdag 1. marts blev det lettere at være flextrafik-kunde hos FynBus, da trafikkselskabet har ind-ført muligheden for at afregne for kørslen med et betalingskort direkte hos chaufføren i flextrafik-bilerne

Dermed har FynBus opfyldt et af de ønsker, der har stået højt på flextrafik-kundernes ønskeseddel gennem lang tid.

Det er især kunder, der bestiller flextrafik-kørsel telefonisk, der får glæde af det nye betalingstilbud. De har indtil 1. marts skulle betale for deres ture kontant i flextrafik-bilen eller med en eftersendt faktura. Nu kan de i stedet betale med et betalingskort direkte hos flextrafikchaufføren.

Der er ingen ændringer i forhold til kunder, der selvbetjener sig. De kan fortsat betale med det betalingskort, der er tilknyttet deres brugerprofil.

FynBus gør opmærksom på, at det kun er muligt at betale med kontaktløse betalingskort i flextrafik-bilerne.



Aalborgs nye bybusnet fra august 2023.

Aalborgs nye bybusnet er blevet accepteret af politikerne

Med udgangspunkt i byens udvikling og input fra borgerne er stregerne nu sat for fremtidens busruter i Aalborg. Målet er, at det skal være nemt og hurtigt at bruge den kollektive trafik - også til nye boligområder. De første ændringer sker søndag 6. august i år, mens resten følger i august 2024

Efter 20 år uden større ændringer er et nyt bybusnet på vej i Aalborg. Det sker i forbindelse med det årlige køreplansskifte, som i år er søndag 6. august.

- Vi ønsker en kommune med gode og effektive forbindelser, hvor bussen er et grønt alternativ til bilen. Et alternativ, som er godt for bymiljøet. Derfor er tiden nu kommet til at nytænke og udvikle det nuværende bybusnet i Aalborg, siger rådmand for Klima og Miljø, Per Clausen (EL).

Bybusnettet, som flertallet af politikere i Aalborg Byråd har accepteret, bliver kørt ud i virkelighedens verden af to om-

Kollektiv transport



Aalborgs nye bybusnet når alle fysiske ændringer er gennemført i 2024. (Illustration begge sider: Aalborg Kommune)

gange fordelt på to år. Det skyldes, at stoppesteder, vendebaner og chaufførfaciliteter ikke er færdige på alle ruter før i 2024.

Nye boligområder og ring-linier

De største ændringer i 2023 er, at Linie 12 bliver forlænget til Gistrup, mens Linie 14 fortsætter til Klarup og Storvorde. Til efteråret bliver Linie 2 desuden erstattet af Plusbussen og fortsætter på sigt videre til det nye universitetshospital.

Mange steder forbliver Linieføringen stort set, som den er i dag. Det gælder eksempelvis i Kærby, Gug, Visse, Ferslev og Langholt. Dog får en række ruter ændret frekvens på afgangene. Samtidig får mange borgere kortere afstand til det nærmeste stoppested.

- Det er selvfølgelig ikke muligt at gøre alle tilfredse, når den økonomiske ramme er uændret. Men jeg synes, vi har fundet en rigtig god løsning, hvor vi bruger de penge, vi har, bedre. Eksempelvis dækker bybusnettet fremover også boligområder som Sofiendal Enge og Stigsborg i Nørresundby. Desuden er der ringlinier fra Skalborg til Aalborg Øst og fra Lindholm Station til AAU Busterminal. Dermed kan passagerer, som ikke skal ind til midtbyen, køre uden om Aalborg Busterminal, siger Per Clausen.

Det nye bybusnet består af 10 bybus-linier, to ring-linier på tværs af Aalborg samt Plusbussen. Samlet set dækker det hele området, hvor de gule bybusser og røde metrobusser kørte. Den kollektive trafik i Aalborg Kommune består

Kollektiv transport

desuden af de nuværende servicebusser, lokalbusser, regionalbusser og Flextrafik samt tog.

Processen for det nye bybusnet

Det nye bybusnet er udarbejdet med input fra borgerne samt data og statistik for, hvordan passagererne rejser med kollektiv transport i dag. Der har været inviteret til dialog med lokale samråd, seniorråd, lokalråd, handicapråd, tilgængelighedsråd og integrationsråd. Desuden har de unge kunnet give input via uddannelsesråd og -institutioner samt ungeklimaråd.

Herefter fulgte en offentlig høringsperiode på otte uger, hvor borgerne igen kom med deres ønsker og behov. De i alt 1.119 kommentarer og 135 hørings svar medførte en del ændringer - blandt andet blev de nuværende ruter bevaret flere steder efter borgernes ønske.

Bybusnettet tager afsæt i Aalborg Kommunes kollektive trafikpolitik fra 2020. Politikken fokuserer på kollektiv trafik for alle, sammenhængende mobilitet, at komme hurtigt fra A til B samt at være grøn og bæredygtig. Det sker ved mere direkte linier til midtbyen, bedre muligheder for at rejse rundt om byen og kort afstand til nærmeste stoppested.

Interesserede kan se mere om det nye bybusnet for 2023 og 2024 på Aalborg Kommunes hjemmeside - klik [her](#):

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



Viborg Busterminal.

Mobilt kundecenter skal rundt til digitalt udfordrede kunder i Midtjylland

Midttrafik - trafikselskabet, der står for den kollektive transport i den midterste del af Jylland - fra Grenaa i øst til Hvide Sande i vest, vil at tilbyde personlig betjening uden for Aarhus til de kunder, der er digitalt udfordrede. Et pilotforsøg med faste månedlige besøg af Midttrafiks mobile kundecenter i byerne Skive, Viborg, Ringkøbing og Grenaa er blevet godkendt af Midttrafiks bestyrelse

En rapport om digitalisering fra Passagerpuls anslår, at 25-35 procent af borgerne i Danmark - danskere og andre grupper, som måske ikke vil betegne sig som danskere - er digitalt udfordrede og har begrænsede eller ingen muligheder for at købe billetter i Midttrafik app eller på rejsekort.dk - eller planlægge deres rejse med Rejseplanen og holde sig orienteret undervejs med Midttrafik app. Og heller ikke benytte sig af Midttrafik's billetguide på trafikselskabets web-side.

Midttrafik Kundecenter møder dem i dag - enten personligt eller telefonisk, hvor de får hjælp til bestilling af et billetprodukt eller rådgivning om deres rejse.

Den service vil Midttrafik flytte ud til de kunder, der ikke har mulighed for personlig og fysisk betjening der, hvor de bor.

Kollektiv transport

- Udover at være en vigtig del af løsningen i forhold til klima og trængsel, har den kollektive trafik en social opgave i at være til rådighed for de kunder, der ikke har andre muligheder for at transportere sig. Midttrafik har allerede i dag en række produkter, der tilgodeser digitalt udfordrede. Ved at flytte den personlige service ud til kunderne, styrker vi denne indsats og skaber større tryghed hos digitalt udfordrede kunder, siger Midttrafik's bestyrelsesformand, Steen Vindum (V), der er medlem af byrådet i Silkeborg.

Pilotforsøg i fire kommuner

Midttrafik's bestyrelse besluttede på sit bestyrelsesmøde fredag 24. marts sætte gang i et pilotforsøg, hvor Midttrafik's mobile kundecenter besøger kommunerne Skive, Viborg, Ringkøbing og Grenaa i en fast månedlig turnus. Det mobile kundecenter kan tilbyde den samme service, som Midttrafik Kundecenter i Aarhus.

Valget af de fire byer er truffet på baggrund af, at kunderne i de øvrige byer i Midttrafik's område har mulighed for at få hjælp via kommunernes borgerservice eller DSB's salgssteder.

Midttrafik vil nu gå i dialog med de fire kommuner om at få tildelt et lille areal på enten et bibliotek eller en borgerservice, hvor det mobile kundecenter kan servicere borgerne en gang om måneden. Når det er på plads, vil Midttrafik informere borgerne om det i samarbejde med kommunerne.

Nuværende tilbud til digitalt udfordrede kunder

Midttrafik tilbyder i dag et pensionistkort i en pap-version, hvor kunderne kan rejse frit inden for den kommune, de bor i. Kortet findes både i en deltids- og en fuldtidsudgave. Har kunderne andre rejsebehov, er et rejsekort med en tankop-løsning et godt alternativ. Begge løsninger kræver hjælp fra en pårørende, borgerservice eller Midttrafik Kundecenter til bestilling. Når kortene først er bestilt og leveret, kan kunderne rejse løs uden at være digitale. Derudover er det muligt at bestille printede køreplaner hos Midttrafik Kundecenter.

Midttrafik Kundecenter i Aarhus yder både personlig og telefonisk vejledning om Midttrafik's produkter, samt hjælp til at bestille et pensionistkort.

Midttrafik har aftaler med følgende kommuner, hvor borgerservice hjælper borgerne med bestilling af pensionistkort:

Holstebro	Skanderborg
Lemvig	Struer
Randers	Viborg
Ringkøbing-Skjern	
Silkeborg	

Kunderne kan modtage personlig betjening og få hjælp til bestilling af et rejsekort af DSB i følgende byer:

Holstebro	Horsens
Herning	Skanderborg
Silkeborg	Aarhus
Randers	

Trafikselskab på Sjælland og Lolland-Falster:

Ny guide kan gøre turen til og fra arbejde grønnere

Trafikselskabet Movia, der geografisk dækker hele Sjælland fra øst til vest og Lolland-Falster, har udviklet en guide, hvor kommunerne i regionerne hurtigt og nemt kan danne sig et indtryk af CO₂-udledningen i forbindelse med borgernes pendling til og fra arbejde. Guiden går under navnet Bæredygtig Pendling og er udstyret med et bredt udsnit af værktøjer og eksempler, der sammen kan guide kommuner og virksomheder hen mod en grønnere mobilitet

Movia har gennem mange år haft fokus på den grønne omstilling. En stor del af arbejdet kredser om at udvikle nutidige og langsigtede mobilitetsløsninger. Nyeste skud på stammen er guiden Bæredygtig Pendling, hvis formål er at guide kommuners og virksomheders ansatte til at rejse mere grønt. Guiden giver blandt andet mulighed for at måle pendlerens CO₂-aftryk og viser, hvor grøn transporten til og fra arbejdspladsen er.

- Vi kan se, at kommunerne på Sjælland gerne vil prioritere bæredygtighed, når det gælder mobilitet. Derfor er vi glade for, at vi i Movia kan understøtte den udvikling med guiden Bæredygtig Pendling. I guiden kan den enkelte kommune i Movia's område blandt andet se det årlige CO₂-aftryk pr. medarbejder for virksomheder i kommunen og de grønne gevinster, hvis pendleradfærden bliver mere grøn, siger plandirektør i Movia, Per Gellert.

Ændret pendleradfærd kan give CO₂-gevinst

Bæredygtig Pendling-guiden tager afsæt i et CO₂-barometer, hvor det er muligt for den enkelte kommune at se gevinsten på den årlige CO₂-udledning ved at skruer op eller ned på forskellige former for pendleradfærd. Det kan eksempelvis være, at man har en ambition om at flytte fem procent af biltrafikken over i den kollektive transport - eller til cykel og gang. Barometeret vil vise de grønne gevinster i form af ændret CO₂-udledning pr. medarbejder i kommunen. Tallet bliver ledsaget af en grøn indikator, der viser, hvor grøn pendlingen i kommunen er i forhold til gennemsnittet for alle kommuner på Sjælland og Lolland-Falster.

- Ved at ændre i pendleradfærden synliggør guiden, hvad der skal til for at rykke i en grønnere retning. Men tal kan ikke gøre det alene. Derfor har vi samlet vores bedste eksempler og samtidig stillet værktøjer til rådighed, der skal tjene som inspirationskilder til kommuner og virksomheder, der gerne vil give de grønne vaner et ekstra skub, og bidrage endnu mere til den grønne omstilling, siger Per Gellert.

Fem eksempler og otte konkrete værktøjer

Bæredygtig Pendling indeholder, foruden CO₂-barometeret, en række værktøjer og eksempler, som kommuner og virksomheder kan dykke ned i for både at blive inspireret og for at få konkretiseret nye grønne tiltag, der kan flytte pendlingen i en mere bæredygtig retning.

Interesserede kan se og prøve guiden Bæredygtig Pendling [her](#):



Rådgivningsvirksomhed har set på klimabelastningen fra rejser med tog, fly og bil

Den rådgivende ingeniørvirksomhed, Niras, har set på, hvor stor CO₂-belastningen fra forskellige rejseformer, hvis man skal fra Aalborg til København eller omvendt. Den mindst CO₂-belastende måde er at køre i en el-bil, hvis man er mere end én person i bilen. Den mest CO₂-belastende måde er at køre hele vejen i en almindelig bil med benzinmotor

Tager du fly, tog eller bil, når du skal rejse indenrigs i Danmark?

Klimaaftrykket fra indenrigstransport har været heftigt debatteret i den danske dagspresse i efteråret 2022. Men hvordan ser proportionerne egentlig ud, hvad angår CO₂-emissioner, hvis man sammenligner de forskellige transportformer?

Det har Niras set på i en analyse udarbejdet for Brancheorganisationen Dansk Luftfart. Analysen ser på klimaaftrykket fra forskellige transportmidler med udgangspunkt i rejsen København-Aalborg.

- Vi skal producere og anvende mere bæredygtige brændstoffer så snart som muligt. Det vil gøre flyvning til den mest optimale transportform med det laveste klimaaftryk til mange destinationer i Danmark, siger Erik C. Wormslev, der er udviklingschef for klima, energi og ressourcer i Niras.

Niras gør opmærksom på, at analysen tager udgangspunkt i klimabelastningen relateret til forbruget af drivmidlet - altså udledningerne ved forbrænding af fossile brændsler som for eksempel flybrændstof, benzin og diesel samt de direkte udledninger ved produktion af el til el-tog og -biler.

- Man kan bruge analysen til at blive klogere på størrelsesordenerne imellem de forskellige transportmidlers emissioner. For nogle kan det være overraskende, at der ikke er en faktor 10 eller 100 i forskel på de beregnede emissioner for rejserne med henholdsvis tog og fly, og på den måde er analysen med til at informere og kvalificere debatten, siger Lars-Christian Sørensen, der er miljøøkonom i Niras.

I analysen er det primært klimabelastningen relateret til forbruget af drivmidlet – altså udledningerne ved forbrænding af fossile brændsler som for eksempel flybrændstof, benzin og diesel og de direkte udledninger ved produktion af el til el-tog og -biler, der beregnes og præsenteres.

Ud over klimabelastningen fra CO₂-udledning fra forbrændingen af flybrændstoffet dannes der i den øvre atmosfære kondensstriber - de 'hvide striber' efter flyene - som kommer af flyudstødningens sod og vanddamp, hvilket har en yderligere klimaeffekt. Indenrigsflyvning foregår imidlertid i lavere højde, og der er derfor typisk ingen kondensstriber og dermed ingen ekstra påvirkninger af klimaet ud over den direkte CO₂-udledning fra forbrændingen.

Der er endvidere i analysen for Brancheforeningen Dansk Luftfart, hvor data er tilgængeligt ud fra en livscyklusbetragtning suppleret med beregninger af klimabelastningen forårsaget af produktionen af brændstoffer og transportmidler. Herved får man det "fulde" billede af den samlede klimabelastning fra rejserne med de forskellige transportmidler.

Debatten i medierne om, hvilken transportform, der belaster klimaet mindst og mest er ofte følelsesladet frem for faktabaseret. Og især har det været uigennemsigtigt, hvordan proportionerne imellem de forskellige transportformers udledninger ser ud.



Toget er - hvis man ikke kører i el-bil - det mindst miljøbelastende at bruge, hvis man skal mellem Aalborg og København.

- Når man følger dagspressen kan man få det indtryk, at der er markant højere udledninger forbundet med at flyve indenrigs frem for at tage bilen eller toget. Hensigten med den her komparative analyse er at vise, hvor store udledningerne forbundet med de forskellige transportmidler typisk vil være, siger Lars-Christian Sørensen.

Den grønne omstilling vil sænke emissionerne

Analysen, der er fra maj sidste år, repræsenterer et øjebliksbillede, som vil ændre sig i takt med udvikling og produktion af mere CO2-neutrale energibærere. Den igangværende forskning, udvikling og efterhånden også konkrete projekter vil realisere planerne om nye typer syntetiske brændstoffer/energibærere - i daglig tale kaldet Power-to-X.

Udviklingschefen for klima, energi og ressourcer i Niras, Erik C. Wormslev, peger på, at det vil betyde, at de fleste transportmidler i fremtiden vil få et lavere klimaaftryk, samt at forholdet mellem transportformernes CO2-emissioner vil ændre sig.

- Vi skal producere og anvende mere bæredygtige brændstoffer så snart som muligt. Det vil gøre flyvning til den mest optimale transportform med det laveste klimaaftryk til mange destinationer i Danmark. I flyet rejser man mange sammen og den korteste afstand mellem to destinationer er som bekendt fugleflugt. Det kan hverken el-biler, tog eller busser konkurrere med, siger Erik C. Wormslev.

Om analysen fra Niras:

- Analysen fra Niras "Luffart og klima" er udført i maj 2022 for Brancheforeningen Dansk Luffart. Analysen er så vidt muligt baseret på data for det faktiske brændstof- eller drivmiddelforbrug for de enkelte transportmidler fra de forskellige operatører af konkrete ruter
- Brancheforeningen 'Dansk Luffart' har leveret data for det faktiske brændstofforbrug, som ligger til grund for analysens beregninger for fly
- Niras har indhentet data om de øvrige transportformer og udført alle beregninger i analysen.
- Data om udledninger fra togtransport baseres på notatet "Sammenligning af emissionsfaktorer" fra DSB
- Data for brændstofforbrug for hurtigfærgerne er baseret på Molslinjens "Miljøansøgning for Express 1 og 2 til sejladslads på ruten Rønne-Ystad". Distancen på denne rute svarer til afstanden mellem Aarhus Havn og Sjællands Odde
- Data for udledninger fra personbiler er baseret på Transportøkonomiske Enhedspriser, som er beregnet af DTU for Transportministeriet.
- Der er regnet med 65 procent belægning for fly, 1,3 personer i bilerne og 48 procent belægning i toget

Interesserede kan se analysen **her**:

VBI

GROUP

ISUZU
NOVOcITI
VOLT



GERMAN
DESIGN
AWARD
WINNER
2023



DK

TRANSPORT 2023

20.-22. APRIL 2023 | MCH MESSECENTER HERNING



Maxus
eDeliver 9
Limousine
opbygning



DK

STAND H 6180

20.-22. APRIL 2023 | MCH MESSECENTER HERNING



Snigpremiere:

Magasinet Bus har fået et første kig på den nye Setra MultiClass 500 LE

Europas yngste busprogram, hævder Setra. Den tyske busproducent i Daimler Buses-koncernen sætter ikke sit lys under en skæppe, og med en dugfrisk præsentation af den nye MultiClass 500 LE-serie, som Magasinet Bus - som det eneste danske busmedie - har overværet i Neu-Ulm ved München, er der noget om snakken

I fjor tog Setra fat på fornyelsen fra 400-til 500-serierne af topmodellerne TopClass og ComfortClass i langturs- og turistbus-segmentet, og med MultiClass 500 LE er turen nu kommet til de fleksible allroundere i det brede multi-segment.

For at binde Setra's modelprogram endnu bedre sammen har MultiClass 500 LE overtaget en masse designelementer fra topmodellerne - herunder fronten, forlygter og "køler"-grill, men også førerpladsen har mange lighedspunkter med de store Setra turistbusser.

Materiel

En blanding af både runde og skarpe linjer er usædvanlige for en rutebus, men det er det første, man lægger mærke til. Den høje bagende sørger for en flot panoramaudsigt fra bussens bageste halvdel, mens kneeling i kombination med low-entry (LE) og lavt gulv i bussens forreste halvdel sørger for nem, hurtig og sikker indstigning. Desuden giver nye muligheder for op til tre døre ekstra hurtigt passagerflow.

Den nye serie lanceres i fire længder - det er én mere end i den nuværende 400-serie - og ved introduktionen lagde Setra meget vægt på, at den også er tilpasset skandinaviske ønsker og krav. Den gælder ikke mindst sikkerhed for både passagerer og chauffører.

Den nye MultiClass 500 LE er blevet endnu mere Multi og klarer nu også decideret bykørsel. Dog vil den især være velegnet til de lidt længere byruter i forstæder og på længere ruter "ude på landet". Med sin lave indgang kombinerer den to verdener: Komfort og effektivitet takket være det lave gulv, samt god rejsekomfort takket være det høje gulv og gode udsyn tre trin op midt i bussen.

MultiClass er også som skabt til passagerer med barnevogne, cykler eller i kørestol.

Modulsystem

Der kan vælges mellem tre forskellige typer førerpladser til både klasse 1- og klasse 2-kørsel. Den er bygget efter kravene fra BDV og Bus Nordic og er baseret på et modulsystem, der er udviklet ned til mindste detalje. Det forreste udhæng på 2.710 millimeter og det bageste udhæng på 3.300 millimeter er ens på tværs af alle fire karosseri-længder.

Dørpositionerne foran drivakslen er også identiske med en afstand på 1.540 millimeter til midten af hjulet på drivakslen. Kun akselafstand og antal aksler varierer, og det resulterer i et modelprogram, der dækker stort set alle krav til transport mellem byer.

Masser af muligheder:

- MultiClass S 510 LE 4x2 på 10,51 meter og op til 39 sæder gør denne version til seriens mest kompakte bus med en akselafstand på kun 4.500 millimeter og en vendecirkel på kun 17,3 meter - ideel til smalle, bakkede ruter, snoede bjergpas og trange, gamle byer eller på ruter med lavt passagerunderlag
- MultiClass S 515 LE 4x2 på 12,21 meter og op til 51 sæder gør denne version til en laventrébus i det traditionelle format - en allrounder til næsten alle anvendelser i by- og landområder
- MultiClass S 516 LE 4x2 på 12,92 meter og op til 55 sæder gør denne version velegnet som intercitybus, shuttle og skolebus samt til eksempelvis udflugter og lettere charterkørsel
- MultiClass S 518 LE 6x2 på 14,52 meter og op til 63 sæder gør denne version til en gigant i low-entry-segmentet med hensyn til siddekapacitet. Den er skræddersyet til intensiv kørsel på ruter med højt passagerflow, skolekørsel og på deciderede langruter mellem byer

Teknisk byder MultiClass 500 LE på det hidtil største udvalg af specifikationer. Fordøren kan leveres som enkeltfløjet dør i to forskellige bredder, og som noget nyt som en endnu bredere dobbeltdør. Midterdøren kan leveres som enten enkelt- eller dobbeltdør, og alle modeller kan desuden på forespørgsel leveres med bagdør bag bagakslen.

Afhængigt af den respektive dørposition og dørvariant kan busoperatørerne vælge mellem udad- eller indadsvingende døre samt skydedøre. Udvalget af ramper til kørestolsbrugere og passagerer med barnevogne er ligeledes omfattende. For første gang fås også en mekanisk folderampe til fordøren.

Fuldstændig lavt gulv i den forreste del, platforme til venstre, højre eller begge sider i kørselsretningen - den nye Setra MultiClass 500 LE har næsten ingen grænser, når det kommer til indretning af kabinen. Interiøret er praktisk,

Materiel

men alligevel indbydende med inderbeklædning i mange forskellige design. Siddepladserne er lige så forskellige at indrette - fra decideret bykørsel til høj komfort på lange ruter.

Opvarmning, ventilation og klimastyring af Setra MultiClass 500 LE kan også skræddersys til de lokale behov - fra en airconditioneret førerplads over en ny version kaldet EvoCool light Basic med to tagmonterede klimaanlægsmoduler til det klassiske EvoCool Basic tagmonterede klimaanlæg med luftdyser og læselys i kabinen.

Førerpladsen kan indrettes lige så forskelligartet som kabinen. Der er tre førerpladsniveauer at vælge imellem: Cockpit City til bykørsel i henhold til specifikationerne fra VDV, Cockpit Basic City til blandet by- og regionaltrafik og Cockpit Basic til regionalkørsel på turistbus-niveau. Uanset valg af førerplads understøtter den nye MultiClass 500 LE chaufførens arbejde. Her kan nævnes regn- og lyssensor samt elektronisk parkeringsbremse som standard. Et valgfrit 360 graders kamerasystem giver perfekt udsyn hele vejen rundt ved manøvrering under trange forhold, og takket være dette system kan forbigående, cyklister og forhindringer, som ellers er svære eller umulige for chaufføren at se, også opdages.

Predictive Powertrain Control til intercity

I forbindelse med den manuelle GO 250-8 PowerShift-gearkasse med automatisk gearskift understøttes chaufføren af den smarte, brændstofbesparende Predictive Powertrain Control (PPC) fartpilot.

Den integrerer en kørestil i det automatiske gearskiftesystem, som er tilpasset topografien. Kortmaterialet på ruten dækker nu næsten alle europæiske lande-, hoved- og motorveje. PPC tager højde for vejkryds og rundkørsler og er knyttet den adaptive fartpilot. Baseret på de lagrede kort reducerer PPC automatisk hastigheden inden indkørsel i byer, før skarpe sving eller forhindringer som rundkørsler og fuldt stop.

Forebyggende bremseassistent 2

Et eksempel på nye sikkerhedssystemer i den nye MultiClass 500 LE er Preventive Brake Assist 2 - den næste generation af verdens første aktive bremseassistent til rutekørsel. Preventive Brake Assist 2 bruger en kombination af



Materiel



kort- og langtrækkende radarsensorer og et kamera til at reagere på stationære og bevægelige genstande, herunder fodgængere og cyklister. Systemet kan behandle flere objekter på samme tid. Inden for systemets grænser er genkendelse af genstande uden for kørebanen forbedret, og falske advarsler minimeres.

Førerassistentsystemet advarer om en kollision med stationære eller bevægelige genstande. Derudover sætter det samtidig gang i en bremsemanøvre med delvis opbremsning. Serien af advarsler og bremseaktivering er designet præcist til brug i almindelig drift og dermed til at beskytte stående passagerer. Preventive Brake Assist 2 vil være tilgængelig som ekstraudstyr fra foråret 2024.

Bredt udvalg af drivliner

Drivlinerne i Setra MultiClass 500 LE er baseret på gennemprøvede og økonomiske dieselmotorer. Bagerst i de to-akslede versioner sidder seks-cylindrede rækkemotorer af typen OM 936 med en slagvolumen på 7,7 liter. De fås med effekter på 220 kW (299 hk) og 260 kW (354 hk).

Den treakslede S 518 LE er udstyret med en seks-cylindret rækkemotor - OM 470 - med en slagvolumen på 10,7 liter og en effekt på 290 kW (394 hk). Afhængigt af modellen omfatter det brede udvalg af transmissioner både manuelle og fuldautomatiske gearkasser fra Voith og ZF.

MultiClass 500 LE med OM 936 hybrid-motor er endnu mere økonomisk. En elektrisk motor mellem motor og transmission fungerer som en generator under udrulning og bremsning og genererer elektricitet uden brændstofforbrug. Energien opbevares i to opbevaringsmoduler på taget. Ved f.eks. acceleration understøtter den 14 kW elektriske motor forbrændingsmotoren med den opsparede energi og har dermed brug for mindre brændstof.

Materiel

Hos Evobus i Danmark er den nye Setra MultiClass 500 LE ventet med spænding. Forgængeren kører i over 100 eksemplarer på de danske veje, og Evobus spår den nye serie gode chancer i kommende udbud.

- MultiClass-serien har været meget relevant på det danske marked med pæn markedsandel i sine segmenter i mange år, og den nye 500 LE-serie vil også være det i fremtiden, siger Evobus' salgs- og marketingschef, Søren Christiansen, til Magasinet Bus.

- Vi har kig på kommende udbud i Danmark, hvor de nye specifikationsmuligheder vil kunne gøre 500 LE til en endnu stærkere konkurrent. Vi er overbeviste om, at overgangen fra 400- til 500-serien giver os endnu bedre kort på hånden til at kunne levere mange års effektiv og driftøkonomisk trafik, fastslår han.

Løbende produktionsstart fra efteråret

Ligesom den tidligere serie produceres den nye Setra MultiClass 500 LE også på Daimler Buses Hosdere-fabrik nær Istanbul i den europæiske del af Tyrkiet. Produktionsstart for de to-akslede versioner på 12-13 meter er planlagt fra efteråret 2023.

Den kompakte S 510 LE samt den lange, tre-akslede S 518 LE forventes at følge fra begyndelsen af 2024.



Fremragende flexibilitet Overbevisende økonomisk

Den nye MultiClass 500 LE
Også tilgængelig som hybrid model.

Det ideelle køretøj i laventré segmentet: Setra MultiClass 500 LE er ekstremt flexibel og fås i længder fra 10,51 til 14,52 m samt 2- og 3-akslet version.

Læs mere på www.setra-bus.com/da_DK/home.html

SETRA

The Sign of Excellence.



Svensk busproducent nedlægger sin produktion i Polen

Busproduktionen hos svenske AB Volvo har gennem flere år været en tabsgivende aktivitet. Derfor ændrer koncernens bus-division - Volvo Busser - sin forretningsmodel i Europa. I den forbindelse vil karosserifabrikken i Wroclaw i Polen lukke i løbet af næste år. Fremover vil Volvo Busser levere chassiser til eksterne samarbejdspartnere, som så vil bygge og levere busmodeller med Volvo-logo til de europæiske kunder. Volvo Busser har positive erfaringer med konceptet andre steder i verden

Konceptet, hvor Volvo Busser leverer chassiser til eksterne karosseribyggere, omfatter et komplet udvalg af by- og intercitybusser samt turistbusser til premiumsegmentet.

En konsekvens af omlægningen er, at Volvo Busser i løbet af første kvartal næste år vil lukke sin karosserifabrik i Wroclaw i Polen. Volvo Buses har underskrevet en hensigtserklæring om frasalg af produktionsanlægget i Wroclaw til den svenske koncern, Vargas Holding - og hensat 1,3 milliarder svenske kroner til omstrukturingsomkostninger, som vil påvirke driftsindtjeningen negativt i første kvartal af 2023.

- Vores forretning i Europa har været tabsgivende i årevis. Med denne forretningsmodel, som vi allerede i dag anvender med succes på mange markeder, vil vi forbedre lønsomheden og sikre vores langsigtede konkurrenceevne, siger Anna Westerberg, der er President for Volvo Buses.

Fremadrettet vil Volvo Buses fortsætte med at have kundegrænsefladen og tilbyde kunder i Europa et komplet udvalg af busser og turistbusser i samarbejde med udvalgte eksterne opbyggere - og samtidig sikre en stærk opetidsservice og en høj standard for sikkerhed og kvalitet.

Det nye koncept for busproduktionen i Europa vil give Volvo Busser en slankere struktur, forbedret fleksibilitet og bedre mulighed for at imødekomme markedets og kundernes krav.

Busproduktionen i Wroclaw skal efter planen fortsætte indtil første kvartal 2024. Ordre afgivet på komplette busser og turistbusser i Europa vil blive leveret fra Wroclaw-fabrikken efter planen. Volvo Busser vil fortsat yde fuld service og support til eksisterende busser såvel som til nye busser.



Volvo Busser vil fra næste år producere sine busser i et samarbejde med eksterne busbyggere.

SCANIA



SCANIA DANMARK ER KLAR TIL BUSMESSE

Hos Scania Danmark glæder vi os til at vise både vores Beulas Glory og Beulas Jewel frem for de mange businteresserede på transportmessen i Herning 20.-22. april.

Ekstrem luksus eller et mere beskedent og driftsøkonomisk komfortniveau. Scania har bussen til dig. Så kig forbi Hal H på Transport 2023 til en snak og en forfriskning. Vi ses!



See more on scania.dk

Nye muligheder for Volvo Bussers medarbejdere

Efter drøftelser mellem Volvo Busser og Vargas Holding har parterne underskrevet en hensigtserklæring (LoI), hvorefter Volvo Busser anlæg i Wrocław vil blive afhændet til Vargas Holding. Vargas Holding vil omstrukturere og gradvist udvide produktionsanlægget fra overtagelsen. Hensigtsaerklæringen inkluderer, at Vargas Holding har som mål at tilbyde beskæftigelse til dele af Volvo Busser's medarbejderne i Wrocław - nogle allerede i tredje kvartal af 2023.

- Selvom Vargas Holding vil operere i en anden branche end vores, er en nøgelfaktor for dem muligheden for at ansætte de erfarne medarbejdere, der arbejder i vores organisation i Wrocław, som er nødvendige for deres etablering og fremtidige ekspansion, siger Anna Westerberg.

Beslutningen om at stoppe produktionen af komplette busser vil påvirke cirka 1.600 stillinger hos Volvo Busser, hvoraf omkring 1.500 er baseret i Wrocław. Der er indledt information og dialog med respektive fagforeninger.

- Volvo Buses vil gøre det yderste for at støtte vores loyale medarbejdere, hvoraf mange har været ansat i adskillige år. Vi vil arbejde sammen med Vargas Holding, lokale myndigheder og andre parter for at støtte folk i at finde nye jobmuligheder, siger Anna Westerberg.

Volvo Group vil også efter fabrikslukningen have et stærkt fodfæste i Polen med over 2.100 ansatte, der arbejder hos Volvo Trucks, Volvo Construction Equipment og koncernstøttefunktioner såsom digital og IT, fast ejendom, personale-service og regnskabs-service.

Volvo Buses' fabrikker i Sverige og Brasilien, der producerer chassiser og fremstilling af komplette busser i Mexico og Nordamerika er ikke berørt af beslutningen og vil fortsætte med produktionen som normalt.

Implementering af den nye forretningsmodel forventes midlertidigt at påvirke omsætningen i Europa negativt i overgangsperioden i 2024 og 2025. Når omlægningen er gennemført, forventes overgangen til den nye forretningsmodel at gøre den europæiske busproduktion rentabel.

Vargas Holding er et svensk investeringsselskab, som blandt andet har aktier i batteriproducenten, Northvolt, stålproducenten H2 Green Steel og Polarium, der arbejder med energilagring.

Besøg Skandinaviens førende transportmesse

Transport 2023 samler endnu en gang udstillere fra hele transportbranchen i MCH Messecenter Herning den 20.-22. april. Oplev de seneste produktnyheder, inspirerende konferencer og spændende aktiviteter.





Et kig tilbage til den seneste transportmesse i Herning i september 2021.

Persontransport er også en del af transportmessen i Herning

Busser og taxaer bliver kørt til Herning, når der er i dagene 20. - 22. april er transportmesse. Transport 2023 omfatter ligesom de foregående messer siden 2015 også en del, hvor fokus er på persontransport med store og små busser og taxier

Organisationen, Dansk PersonTransport, er medarrangør af Persontransportmessen, og her glæder man sig til de tre dage i april, hvor der er lagt op til et spændende program med kørende materiel og en masse af det, der følger med - og vil følge i den nærmeste tid.

Hos Dansk PersonTransport har man gjort sig umage for at skabe et spændende program.

- Der vil på vores stand være en fælles frokost for medlemmerne hver dag, hvor der kan deles erfaringer og socialiseres. Samtidig har vi blandt andet en event med TUR og STAR (Transporterhvervets Uddannelser og Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering) for at introducere persontransportbranchen til jobcentermedarbejdere fra hele landet. Derudover afholder Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening generalforsamling, ligesom vi afholder vores årsmøde i forbindelse med messen, siger administrerende direktør i Dansk PersonTransport, Michael Nielsen.

Ifølge ham, kan man ikke overvurdere messens betydning for branchen.

Materiel

- Værdien i at deltage er stor for den enkelte vognmand og medarbejder, så vi kan kun opfordre alle til at deltage og medbringe så mange kollegaer som muligt. Transportmessen samler hele branchen om personlige møder, og den er en traditionel og tilbagevendende begivenhed, der er helt uundværlig for branchen, siger han.

Bus-eksperiment, danmarkspremiere og leasing

Blandt udstillerne på Persontransport finder man som tidligere år EvoBus, der forhandler busser fra Dailer-koncernen. EvoBus tager busnyheder fra Mercedes-Benz og Setra, og som noget nyt også en kundebus, der har kørt i 13 måneder - 10.000 kilometer om måneden og med tusindvis af kunder.

- Idéen er, at vi bedre kan demonstrere bussens kvalitet i forhold til eksempelvis materialer, når den over så lang en periode har været anvendt 18 timer i døgnet, siger salgs- og marketingchef i EvoBus, Søren Christensen.

Han peger på, at virksomheden på årets messe har stort fokus på CO2-aftryk og således eksempelvis kun medbringer elektroniske brochurer, som enten kan sendes til kunden eller udleveres på en USB-stick.

En anden udstiller, VBI Group, medbringer en danmarkspremiere på Persontransport - nemlig den otte meter korte bybus Isuzu Novociti Volt. Hertil kommer to elektriske Maxus e-Deliver 9-minibusser, hvoraf den ene er med limousine-opbygning. Virksomheden ser meget frem til årets udgave af messen.

- Vi håber på at se en masse kunder, nye som gamle. Det er selvfølgelig altid rart at netværke med andre i branchen, men det er jo vores kunder, vi er mest spændte på at vise de nye busser frem til. Derudover er Transportmessen jo samlingspunktet, hvor man netværker og får nye input, siger administrerende direktør i VBI Group, Dan B. Pedersen.

Nordfyns Finans stiller op med en håndfuld el-biler samt deres blå leasingbus, hvor de byder interesserede på en kop kaffe og en snak om grønne løsninger inden for erhvervs- og taxi-leasing. Virksomheden er af den overbevisning, at transportmessen er et perfekt udstillingsvindue, da den fungerer som samlingssted for hele transportbranchen.



- Alle med interesse i branchen kommer på messen, så derfor er vores deltagelse vigtig. Derudover er det afgørende for os at kunne møde folk i en uformel ramme, ligesom det også er helt oplagt at få muligheden for at dele erfaringer med vores samarbejdspartnere, siger kundechef i Nordfyns Finans, Claus Krog Nielsen.

Transport 2023, herunder Persontransport, finder sted i dagene 20. - 22. april i MCH Messecenter Herning.

Et andet kig tilbage til den seneste transportmesse i Herning i september 2021.

Energiselskab melder klar til messe i Herning

Når Transport 2023 åbner dørene 20. april i Messecenter Herning, vil energiselskabet OK være blandt udstillerne. På OK Transport's stand vil der være fokus på truckstationer, ladeløsninger og det grønne regnskab

- Vi ønsker at være til stede, hvor vores kunder forventer at møde os, og vi er altid klar til en snak omkring deres forretning, hvad vi kan tilbyde dem, og om vores fælles vej videre i forhold til fremtidens energikilder, siger Henrik Dehn, der er markedschef for transportområdet i OK.

- Derfor har vi som et nyt tiltag valgt at sætte ekstra fokus på e-mobilitet. Vi fremviser løsninger på AC-ladere til medarbejdere og gæster, men har også en DC-lader med for at vise, at vi også tager aktiv del i den grønne omstilling af den tunge transport, siger han videre.

En mere bæredygtig tung transport

OK fremhæver, at transportbranchen er i gang med en stor udvikling. Den kollektive trafik er i dag langt fremme i omstillingen til eldrift, og der sker også meget, hvad angår den tunge transport.

- Den grønne omstilling af den tunge transport er startet, og det gælder om at være med fra start. Vi ønsker at være en understøttende leverandør til vores kunder både nu og i fremtiden, og derfor er det vigtigt, at vi indgår i en god dialog med dem, siger Henrik Dehn og fortsætter:

- Nogle få kunder har allerede købt deres første el-lastbil, og mange går med overvejelserne om det. Derfor ønsker vi at tage emnet op til messen for netop at være med i dialogen.

Grønt regnskab og CO2-aftryk

Den bæredygtige udvikling stiller i dag højere krav til, hvordan virksomheder skal kunne dokumentere deres miljøbelastning og overvåge deres energiforbrug. Derfor sætter OK desuden fokus på grønt regnskab og energiovervågning til Transport 2023 i samarbejde med EnergiData A/S.

- Det grønne regnskab er meget aktuelt, og transportvirksomhederne viser stor interesse for området og de tiltag, som vi i OK allerede har lanceret. Det samme gælder for energiovervågningen, som giver virksomhederne mulighed for ikke alene at holde øje med energiforbruget på deres lastbiler, men også på transportvirksomhedernes egen bygningsmasse, fremhæver Henrik Dehn.

Transport 2023 finder sted i dagene torsdag 20. til lørdag 22. april i Messecenter Herning.



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

*Der er altid stor udskiftning
i de brugte busser.
Ring & hør - måske er der en
på vej, der passer til til dig.*

**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



Greyhound i USA har en svensk forfar

Greyhound Lines er i dag den eneste udbyder af et nationalt busrute net i USA. Flåden på 2.400 busser transporterer mere end 22,5 millioner passagerer hvert år fra og til 2.600 destinationer med 18.000 daglige afgang. Rutesystemet strækker sig over godt 120.000 kilometer. I dag operer Greyhound Lines, der i 2021 blev købt af tyske Flix Mobility, i Mexico og Canada. Starten på busselskabet tog sin begyndelse i 1914, og det første køretøj var ikke engang en bus, men en ombygget bil

Af Rolf Brems

Carl Eric Wickman, der grundlagde Greyhound Lines, blev født i Sverige i 1887 i Våmhus omkring 15 kilometer nord for Mora i Dalarna. Han hed oprindeligt Erik Wretman. Som tusindvis af andre på den tid ønskede han at prøve lykken i det forjættede land, USA.

Han emigrerede som 18-årig i 1905 og startede sin karriere på et savværk i Arizona, fik derefter arbejde i en af verdens største åbne jernminer i Hibbing, Minnesota. Det var hårdt arbejde, men han fik sparet nogle dollars op for at forfølge sin drøm, at sælge biler. Bilen var i USA på det tidspunkt ved at blive noget, som kunne købes for en arbejders løn, men Carl Wickman købte ikke bare en bil, men forhandlede sig til retten til Hupmobile fra Hupp Motor Car Company.

Busrejser

Samtidig fik han et forhandlerskab af Goodyear dæk. Problemet var, at ingen ville købe bilen, som var et luksuriøst og måske ikke helt egnet køretøj for indbyggerne i Hibbing, som for størstedelen var minearbejdere. Carl Wickman fik bilen ombygget så den kunne tage syv personer. Nu begyndte han at udbyde transport til 15 cent mellem byen Hibbing, hvor minearbejderne boede, og til Alice Saloon, små fire kilometer fra byen og tæt ved minen. For minearbejderne var det en fryd oven på en hård dag at kunne lade sig befordre som en konge i et åbent køretøj. Succesen var så stor, at Carl Wickman af og til kunne medtage op til 18 personer i "bussen" stående på trinbrædder eller siddende skærmene. Han købte nu andre køretøjer, blandt andet en Studebaker og en Paccar.

På den private front blev Carl Wickman gift med Olga Rodin, en svensk - amerikaner, med hvem han fik to børn.

Sælg og køb og sælg

Trods succesen valgte Carl Wickman at sælge sit "busfirma" til to svenske emigranter, men det holdt ikke længe. Den ene lærte sig aldrig den færdighed at føre et køretøj, så Carl Wickman lod sig overtale til at tilbagekøbe dennes andel. Nu havde han et kompagniskab med en Andy Anderson og de fik i løbet af et år fordoblet indtjeningen. Da jernminen på grund af Første Verdenskrigs kolossale forbrug af jern kørte produktionen for fuld kraft og dermed med mange flere ansatte, var transportbehovet stadig voksende.

En konkurrent, som kørte mellem Hibbing og byen Duluth, Ralph Bogan, slog sig nu sammen med Carl Wickman og Andy Anderson. De skrev nu historie ved at være den første fusion af to busselskaber, som de navngav Mesaba Transportation. Ved slutningen af Første Verdenskrig i november 1918 havde de 18 køretøjer, og et overskud på 40.000 dollar - et stort beløb for den tid.



Carl Eric Wickman.

Den første bus var en personbil.



Busrejser

I 1922 solgte Carl Wickman sin andel for 60.000 dollar, og familien flyttede til Duluth. Han kunne nu som en holden mand have trukket sig tilbage som 35-årig. Men Carl Wickman havde kun solgt sit busfirma - ikke sin drøm.

Drømmen

Carl Wickmans drøm var at opbygge et nationalt busfirma som skulle køre ud fra alle de store amerikanske byer, betjene oplandet, både de større og mindre byer, og som også krydsede de enkelte stater og nabostater. Drømmen var også transkontinentale ruter og hvor man kunne tage en bus i New York eller Chicago og køre komfortabelt og sikkert til Los Angeles og San Francisco.

Carl Wickman begyndte derfor at opkøbe aktier i de mest givtige buslinjer, som var opstået det seneste årti. En af dem var Superio White Line, ejet af en Orville Swan Caesar. De blev nu partnere og etablerede Motor Transit Corporation (MTC). Året var 1926 og regnes for grundlæggelsen af Greyhound Lines.

Stadig flere linjer blev opkøbt. Man forsøgte så vidt muligt at indføre nogle standarder på materiellet, men også på chaufførernes påklædning. Det var vigtigt, at passagererne mødte ens klædt personale, hvor end de rejste. Også billetsystemet blev forenklet, så det blot krævede at passageren have et styk billet, selvom der var flere skift undervejs.

Mange af buslinjerne, som blev opkøbt, fortsatte kørslen under den tidligere ejer - for hvem kendte ruten og forholdene bedre end ejeren selv. Og nu behøvede han ikke længere at tænke på omkostninger, reklame, vedligeholdelse og personale.

MTC sørgede for alle aspekterne i det at drive et busselskab. Det betød også, at man fik lavet aftaler med Goodyear



Busrejser



og Firestone om leje af dæk. Man fik lavet nationale købsaftaler med Texaco og Standard Oil på brændstof for at få den billigste pris.

En anden hjælpende hånd kom fra regeringen under præsident Warren Harding og med Herbert Hoover som handelsminister. Her indførte man "tilbage til normalen" ovenpå Første Verdenskrig og influenza-epidemien, Den Spanske Syge, i årene 1918-1920. Det betød en lovmæssig forenkling, der byggede på velkendte metoder, en økonomisk og samfundsmæssig modernisering, som også indebar et løft af infrastrukturen. Carl Wickmans busser kunne snart køre på nyanlagte veje med en fast overflade mellem byerne hvilket betød en kortere rejsetid.

At være skarp på prisen, en hård forhandler og et kæmpe talent for at vælge de rigtige mennesker, var Carl Wickmans styrke. For fra midten af 1920'erne skød der busselskaber op overalt i USA. De konkurrerede mod hinanden, mod jernbanen, i et kapløb, hvor kun den stærkeste kunne overleve.

I 1924 fik MTC en ny partner, som ejede Northland Transportation Co. med flere buslinjer i Chicago-området. Det betød, at Carl Wickman og hans partnere flyttede hovedkvarteret fra Duluth til Chicago, og Carl Wickman blev præsident i firmaet.

I takt med at firmaet voksede delte man Greyhound op i divisioner - eksempelvis Western, Eastern og Central, og kom før Anden Verdenskrig op på 29 divisioner.

Da jernbaneselskabet Great Northern Railroad ønskede at købe 80 procent af aktierne, slog MTC til og fik tilført 240.000 dollar. Det gav nu MTC et råderum til opkøb af nye ruter, Northland Transportation Co. bibeholdt dog retten til at ekspanderer med busdrift i Chicago. Allerede året efter solgte Great Northern sine aktier igen til Northland Transportation Co., som nu fik navnet Northern Greyhound Lines.

Busrejser



Generelt led jernbanerne under den øgede konkurrence fra busserne - og siden bilerne, så Great Northern måtte have haft nogle planer om at udvide forretningen, men være kommet på andre tanker.

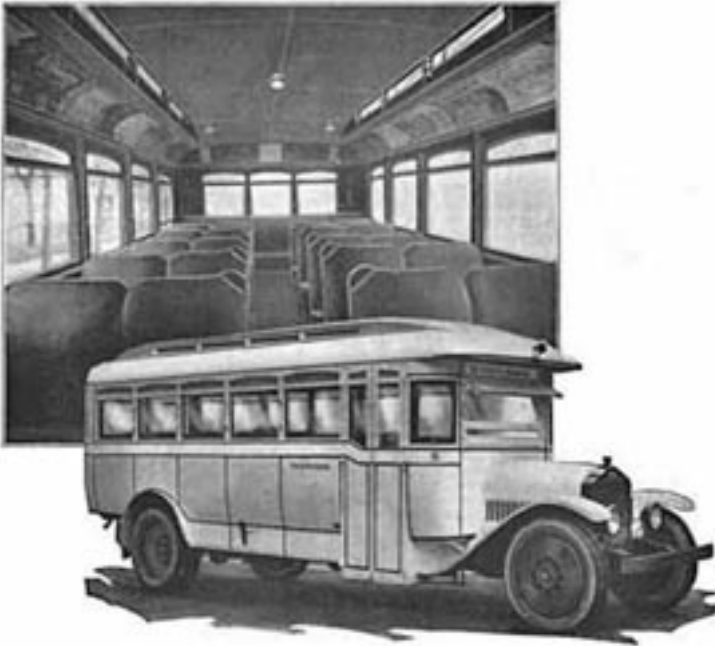
Greyhound

Der er en del myter omkring, hvordan Greyhound-navnet er opstået. Sandheden er nok den enkle, at mange af de selskaber, som MTC overtog, brugte navnet Greyhound. Det var Northland Greyhound lines, Pickwick Greyhound Lines, Richmond Greyhound lines, samt mange andre, så det var ikke et navn som Carl Wickman eller andre i ledelsen havde fundet på. Men fra 1930 fik firmaet altså på alle busser det officielle navn; Greyhound Lines.

I 1930 lagde depressionen sig over hele USA. Det ramte også Greyhound, som havde investeret i mange nye køretøjer og infrastruktur og nu stod med en kæmpe gæld. Men en hjælpende hånd fra General Motors betød, at firmaet overlevede. Mange mennesker brugte også depressionen til at søge nye udfordringer, som betød at de rejste til andre dele af landet for at søge arbejde. Den billigste måde - næst efter at rejse som blind passagerer på jernbanens godsvogne - var at tage bussen.

Greyhound Lines begyndte nu at planlægge Carl Wickmans drøm om de transatlantiske busruter.

Nyhedens interesse fik Greyhound Lines dog ikke, for allerede 5. september 1928 var busselskabet "Yelloway Fleet" fra Denver, kørt fra Los Angeles til New York city - en rejse på 5.525 kilometer, som blev tilbagelagt på 5 døgn og 14 timer, hvilket var en dag længere end med toget.



The Cupola Ventilated Roof

Perfect ventilation with comfort to passengers is a result of the patented roof used in Eckland Bus Bodies.

We build bodies of various capacities for standard chassis, skillfully designed for comfort and enduring service, built of the best materials with a high standard of workmanship.

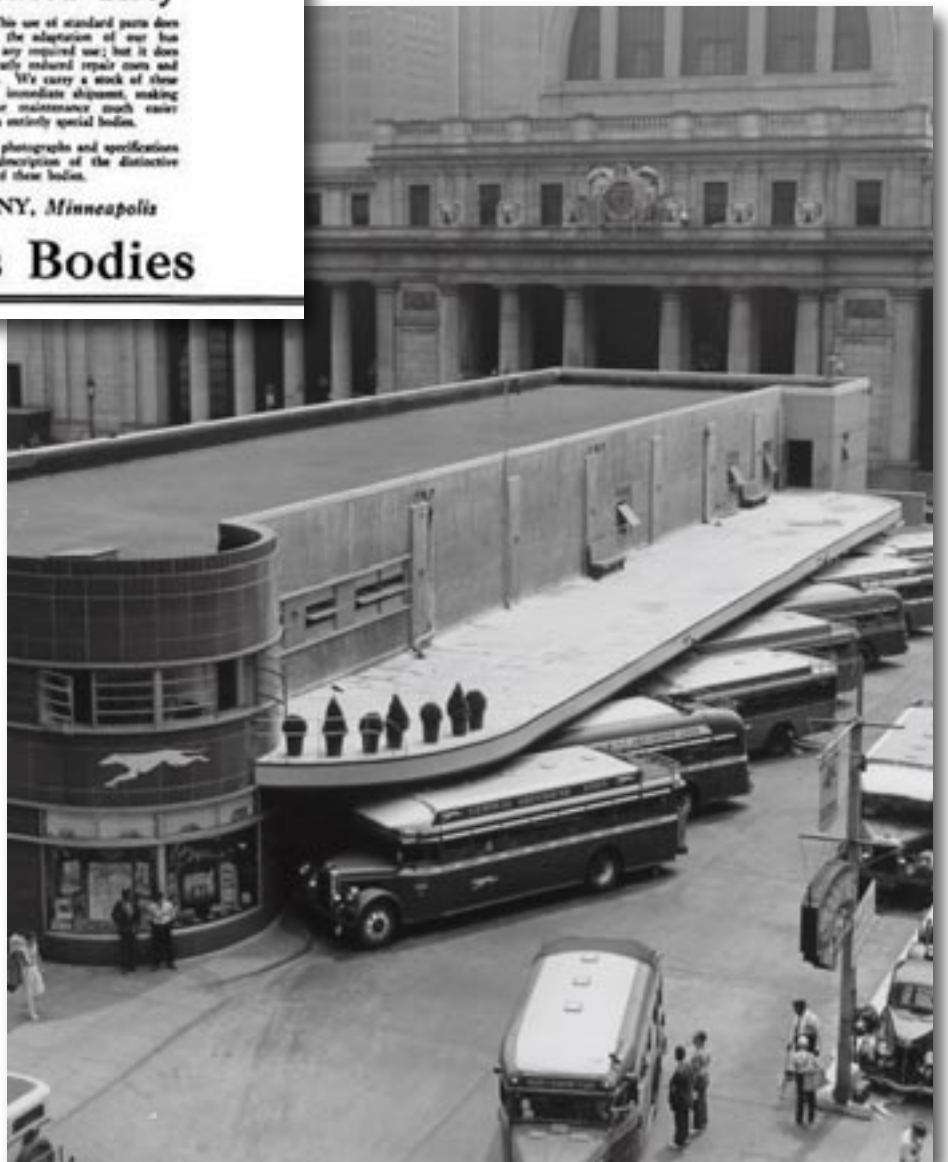
All parts of our bus bodies are standard. The body parts, panels, castings, seams, and most other units are standardized.

parts. The use of standard parts does not limit the adaptation of our bus bodies to any required use; but it does mean greatly reduced repair costs and idle time. We carry a stock of these parts for immediate shipment, making repairs or maintenance much easier than with strictly special bodies.

Send for photographs and specifications with a description of the distinctive features of these bodies.

ECKLAND BROS. COMPANY, *Minneapolis*

Eckland Bus Bodies



Busrejser



Udsigten fra chaufførens arbejdsplads, det var ofte betonstøbte veje man kørte på.

Rejsen med bus skal ses i lyset af, at det kun var 10 år siden, at den sidste langdistance hestetrukne diligence var ophørt efter en støvet og ubekvem rejse, hvor man tilbagelagde mellem 50 og 70 kilometer om dagen. Et større perspektiv i den transportmæssige revolution - og måske endnu mere tankevækkende - var at de første rigtige kommercielle flyveruter begyndte i 1926. En transportform, der 30 år senere skulle give ledelsen samme hårfarve som deres grå busser.

Ledelsen i Greyhound skyndte sig at købe Yellowway-selskabet for 6.400,000 dollar, som indtil nyere tid omregnet var det største beløb i bushistorien.

Fra kyst til kyst

Man havde store ambitioner, I 1932 rullede den første transatlantiske Greyhound over landet fra Los Angeles til Chicago med forbindelse til New York med natstop på forskellige hoteller, men det var ingen umiddelbart succes.

Som en pendant til jernbaneselskaberne tilbød man også "sovebusser", hvor der var mulighed for at rejse i flere dage i samme bus, og hvor der blev oprettet køjer for natten. Bussen var inddelt i 4 sektioner, hvor den bageste og nedre del var en slags suite for to.

Den blev ofte benyttet af unge elskende, gifte eller ej, til en nats tosomhed. Ovenover lå det man kaldte "Det politiske forum", hvor de rejsende kunne ryge cigarer og ordne verdenssituationen. På første salen lå det man kaldte "The old ladyes room", som oftest blev benyttet af de kvindelige rejsende. Og den fjerde, The Musical Den, (den musikalske hule) var der snakken og latteren foregik.

Der var to chauffører ombord samt en steward, som blev kaldt en Porter, oftest af sort afstamning. Det var Portereren, som tjente flest penge, han stod selv for udskænkning af vådt og tørt, og kunne til dels selv vælge, hvad der skulle tilberedes og serveres. Man gjorde holdt ved officielle Greyhound-faciliteter hvor man også kunne servicere bussen.

Busrejser

Drikkepenge var en stor del af lønnen, og hvis der var en god ånd blandt Portereren og chaufførerne fik de en del af drikkepengene. Portereren havde sit eget lille rum bagest i bussen, forbundet med en telefon til chaufføren.

Selvom motoren lå oppe foran, havde chaufføren en telefon, så han kunne aflytte motorrummet for eventuelt begyndende mislyde. I 1932 kørte man stadig kun med benzindrevne busser.

I sovebusserne var der toilet og endda mulighed for at tage et brusebad, så man kunne starte dagen på en frisk.

Ud over, at man så vidt muligt adskilte kvinder og mænd, var der også racelovene, som gjaldt indtil 1956. Greyhound Lines har (ufrivilligt) lagt busser til flere aktioner mod racelovene - blandt andet i 1961, hvor flere sorte rejste mod sydstatene, og hvor de undervejs benyttede venterum og toiletter for "whites only", selvom det var forfatningsstridigt at opdele disse.

I 1930'erne rejste mange bigbands i sovebusserne til deres tournéer. Her kunne de hvile ud og være klar til koncerten i den næste by. Benny Goodman, Rudy Vallee var nogle af de kendte, som benyttede sovebusserne. En historie fortæller, at Phil Harris' band ikke kunne falde til ro efter en koncert, så klokken to om natten standsede chaufføren bussen. Nu kunne de midt i ørkenen give "Gud en koncert" og bruge deres sidste kræfter - så de kunne falde til ro.

Sovebusserne var dog for dyre i drift, de kunne maksimalt tage 24 personer - og kun de 9 kunne få en køje, så allerede efter et par år var de fleste indstillet, dog fortsatte enkelte helt op til Anden Verdenskrig.

Som før nævnt var

succesen for de trans-



Busrejser

atlantiske ruter begrænset. Hjælpen til at sætte ruterne på det nordamerikanske landkort blev Verdensudstillingen i 1933, som skulle afholdes i Chicago.

World Fair

Ledelsen i Greyhound tilbød at stå for den interne transport på Verdensudstillingen, hvis tema var Teknologiske opfindelser, og hvad var mere naturligt end at bringe passagerer rundt i datidens mest moderne busser - nogle lange sættevognsbusser.

Orville Swan Caesar var ham, som overordnet stod for ledelsen i Greyhound Lines. Carl Wickman var som nævnt præsident og formand for bestyrelsen og satte den store kurs. Caesar var en driftig og energisk mand, og Greyhound Lines storhed skyldes i høj grad hans bedrifter.

De satsede højt og bestilte 2.000 hotelværelser og tilbød nu billetter fra alle egne af USA til Chicago med bus og hotel. Kunden skulle bare møde op - Greyhound Lines sørgede for resten.

Ideen fængede, også fordi journalister rejste med Greyhound Lines - sikkert på en fribillet - og beskrev nu, hvor nemt og komfortabelt det var. At rejse med bus over lange afstande blev nu populært. Det var også billigere end med jernbanen, men succesen nåede nye højder, da Hollywood med Clark Gable og Claudette Colbert brugte Greyhound Lines i deres film fra 1934, "It Happened One Night". Det blev "chic" at rejse med Greyhound Lines, som en avis skrev. En anden film "Cross Country Cruise" foregik også i en Greyhound og viste samtidig en masse spektakulære lokationer på vestkysten. Og de rejsende fandt en tryghed i at vide, at der var et booket hotelværelse klar ved ankomst på deres ferie eller forretningsophold - hvis de havde bestilt via Greyhound Lines.

Op gennem 1930'erne, hvor USA var ved at komme sig oven på det store krak i 1929, begyndte en masse busselskaber at skyde op. De ville også have en del af kagen. For selvom landet var kendt for sine mange biler, fra 3,3 millioner i 1916 til over 20 millioner i 1930, steg mobiliteten på alle måder.



Busrejser



In this year when
VALUES count again:



GET MORE C

The outstanding price is about even. When a
more people are beginning to ask, "Am I getting
full value from each of my hard-earned dollars?
And they are saying - - "I intend to get my
fun out of life, no-matter how spare and
the Land I've fought and worked for!"

That is America's post-war mood, and it adds
to something that Greyhound offers in full
with - - pleasant, sightseeing travel over

GREYHOUND

Mrs. America goes Greyhound!



Greyhound Scenicruiser*
A great new fleet, designed and built for
Greyhound alone! Two observation levels,
big picture windows, complete washroom,
and the famous Air Suspension principle—
offering world's smoothest highway ride.

"It's a thrilling travel experience
to ride either of these wonderful coaches!"

— says charming Wanda Jennings,
of St. Louis, Missouri, recently chosen
"Mrs. America for 1955."

Greyhound Highway Traveler*
Many hundreds of these fine new coaches
now in operation. Each has Air Suspension
Ride, perfected air conditioning, picture
windows, vented body-
enclosed seating.

Air Suspension Ride... huge picture windows... air conditioning
... these features will delight every "Mrs. America" in the Land

These two brilliantly designed motor coaches are making travel
history on American highways... and making a very big hit with
the millions of "Mrs. America," who especially appreciate the
tasteful appointments, the relaxed body comfort, the panoramic
sightseeing, found only in Greyhound's Scenicruiser and High-
way Traveler buses. Travelers like lovely Wanda Jennings say
this air-borne ride is so smooth it's "out of this world."



GREYHOUND

...BRINGS AMERICA A NEW ERA IN HIGHWAY TRAVEL!



The secret of world's
smoothest ride

In this Air Suspension
unit, compressed air is con-
tained in rubber nylon bel-
lows—keeping coach level
and steady, eliminating
road shock and vibration.

FREE! PLEASURE MAP OF AMERICA
Send to Greyhound Tour Dept., P. O. Box 1000, Chicago,
Ill., for full-size, eye-opening map with details on 48
Greyhound Eastern-Paid Tours.

Name _____
Address _____
City & State _____
Send me special letter _____
and/or set of tour list _____

Busrejser



*Hundesnude-Mack'en - The Dog
Nose Mack - fra de tidligere
1930'ere havde en særlig plads
hos Greyhound.*

Greyhound begyndte næsten dagen efter Verdensudstillingen at udbyde charterrejser - eksempelvis fra New York til Niagara Fall og forskellige Naturparker.

Flyrejser var stadig forbeholdt de få og var langt fra at være transkontinentale. Flyvning over Rocky Mountains satte sin begrænsning inden flyene fik trykkabiner.

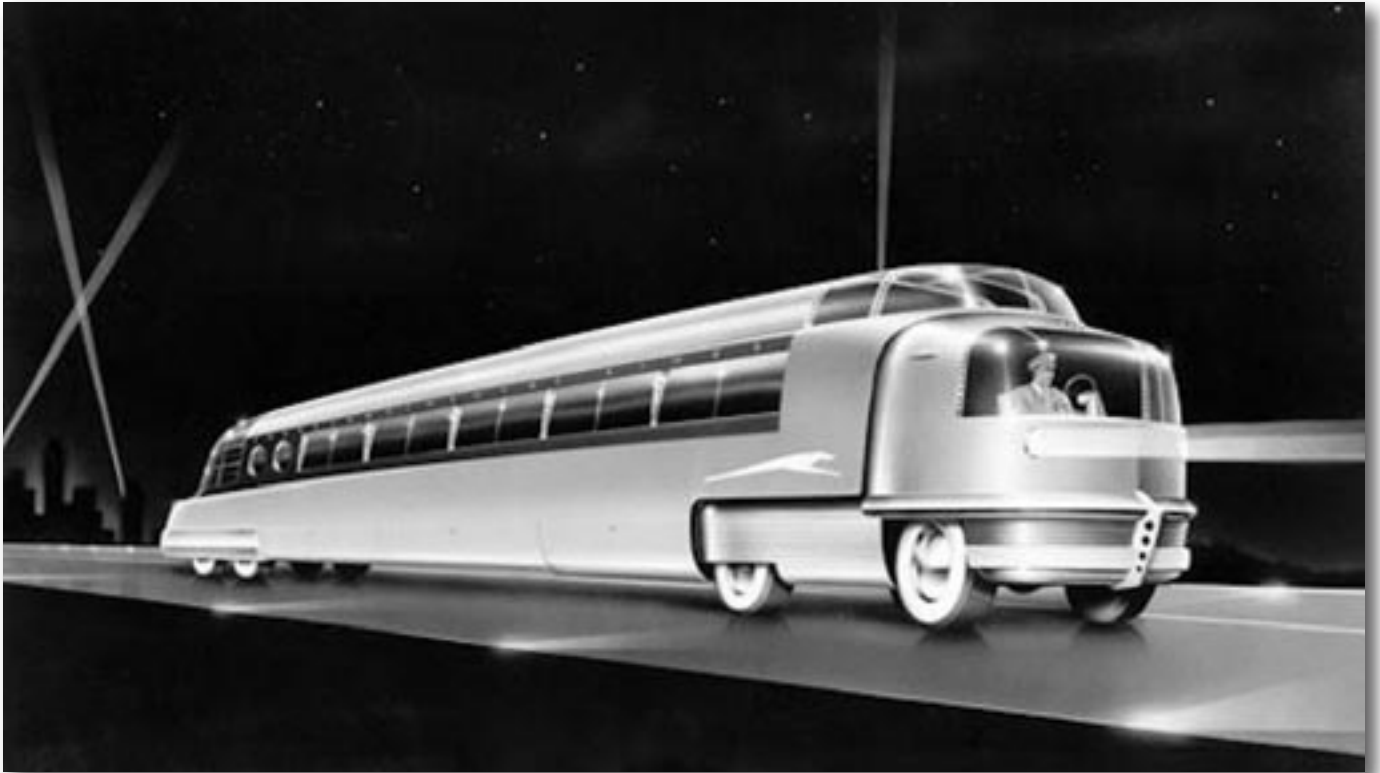
I 1935 benyttede flere passagerer busserne end jernbanerne. De var også en trediedel billigere, og der begyndte nu at brede sig kaotiske tilstande på landevejene. Busselskaberne begyndte nærmest at køre om kap, kørte så passagererne hoppede ud af deres sæder, de stjal hinandens kunder, snuppede passagerens bagage fra andre selskaber, som blev fragtet til den anden ende af landet, for at sætte konkurrenten i et dårligt lys.

Det kaldte på en føderal regulering. Hidtil havde hver stat haft sine egne regler, også med hensyn til størrelsen på køretøjer.

Nationale regler

I 1935 vedtog man i Kongressen, The Motor Carrier Act, som betød fælles regler i alle stater, og hvor der blev stille nogle krav til busselskaberne - blandt andet med hensyn til likviditet. Man fjernede ikke konkurrencen, men man fjernede dem, som ikke overholdt spillereglene. Og med reguleringen fjernede man de mere eller mindre useriøse selskaber, som måske kun kørte på de profitable strækninger. De respektable busselskaber, dem som også byggede eksempelvis ventesale med restauranter, mulighed for overnatning, skulle ikke undermineres af de useriøse selskaber.

Det var allerede i 1925 fastslået ved en føderal domstol, at en stat ikke kunne regulere busselskabernes rutenet, tariffen eller indføre tvangsbetjening af byer eller områder - for eksempel, hvor der var stor fattigdom.



World Fair bus 1933.

Busserne kørte der, hvor de kunne tjene penge. I 1936 var det ikke mindre end et rutenet på små 75.000 kilometer, som betjente tusindvis af landsbyer, hvor jernbanen ikke var i nærheden.

Greyhound Lines begyndte allerede i 1922 at bygge egne terminaler og faciliteter - San Diego som den første, siden fik Los Angeles, San Francisco, Baltimore, New York samt et halvt hundrede byer deres terminaler.

Mange ruter opererede også som postruter, hvor folk på terminalerne kunne indlevere post og pakker til befording rundt i landet.

Med de nationale regler kom busdriften ind under samme regulering som jernbanerne, (Interstate Commerce Commission (ICC)) som var en slags mellemstatsligt handelskammer. Der kom også en form for køre- og hviletid, hvilket betød, at den daglige tjeneste maksimalt måtte være 16 timer med 10 timer bag rattet. Det betød, at indkomsten for nogle af chaufførerne faldt, da de også blev aflønnet pr. kørte miles og nu fik en øvre grænse på indkomsten.

Den regulering, som mange selskaber først havde efterlyst, ramte ikke kun chaufførerne, men også alle de andre faggrupper, som også i reguleringens magt stod til at miste en del af indkomsten. Fagforeningerne gik også på barrikaderne. I visse Greyhound Divisioner tillod man ikke, at deres ansatte var medlem af en fagforening. Nu blev kimen lagt til de mange strejker, som Greyhound Lines har været præget af helt op i moderne tid. Det vil føre for vidt at beskrive dem, men nogen af dem blev særdeles voldelige - i Maryland måtte State Troopers eksempelvis indsættes for at skabe ro.

Vagthunde

Hos Greyhound var man nok forud for sin tid. Allerede fra 1929 indførte ledelsen en sikkerhedsansvarlig, en Marcus Dow. Han skulle undervise chauffører og de andre ansatte i sikkerhed omkring en bus, kørslen og betjeningen. Dow indførte en grundig sidemandsoplæring med en erfaren chauffør. De skulle lære ruten at kende og eventuelt farlige og krævende veje. Man skal tænke på, at mange af ruterne løb ad snævre landeveje, bjergveje og gennem varme

General Motors PD-4106.

ørkener. Chaufføren skulle vide, hvad han havde med at gøre.

Det var også vigtigt, at chaufføren havde den rette firmaånd, hvor chaufføren i trafikken skulle optræde korrekt og høfligt. "For dem man dytter af i dag - er vores passagerer i morgen" lød ét af ordsprogene.

En anden ting var trætte chauffører. Indtil 1935 var der som sagt ingen køre- og hviletidsregler. De almindelige ruter mellem de store byer foregik of-

test i de lyse timer. De var enmandsbetjente, så en chauffør kunne godt blive træt ud på eftermiddagen.

Til at kontrollere sine chauffører oprettede Dow et team på motorcykler, som kørte ude på landevejene for at se, om der blev kørt efter forskrifterne, en tidlig form for egenkontrol kunne man sige. Men det må have haft sin virkning, Greyhound Lines var dem, som havde færrest ulykker og hændelser blandt busselskaberne i USA.

En anden faktor var dækkene. Som før nævnt kørte man på lejede dæk, og hvor man i starten kunne påregne ca. 40.000 kilometer på et sæt dæk, steg det gennem tiden til 160.000 km. Det skyldtes selvfølgelig en bedre teknologisk udvikling, bedre veje, men også at chaufførerne lærte at passe på med den rette kørestil.

Busserne dengang havde vakuum-bremser. Det betød, at hvis motoren satte ud, og chaufføren bremsede og lettede på pedalen, havde han hurtigt tømt vakuumbeholderne og så kunne chaufføren ikke lave bremsetryk nok. Hvis det skete i tæt trafik, kunne chaufføren ikke nå at nedbremse bussen - eller på en hældning, at bussen løb fra chaufføren. Det havde afstedkommet nogle grimme ulykker, men i 1930'erne fik man trykluftbremser, som vi kender dem i dag.

I 1939 lå ulykkesraten på ét ulykke pr. 100.000 km, hvilket ikke var højt, og stadig 14 gange mere sikkert end at køre i bil.

The right stuff

Det var et attraktivt job at komme ind at køre for Greyhound Lines, og der blev også stillet krav til chaufføren. Greyhound Lines koketterede lidt med i 1930'erne at to trediedele af ansøgerne blev valgt fra med det samme. Ansøgeren skulle minimum være 173 cm høj og måtte ikke veje mere end 75 kg, aldersmæssigt skulle de ligge mellem 23 og 30 år. Han skulle være en god forsørger for sin kone og børn. Man så gerne, at han havde tre børn, at disse gik til spejder, og at familien gik regelmæssig i kirke. Han skulle eje sit eget hus, eller skulle efter ansættelsen - købe et. For at komme i betragtning skulle man også kunne køre på cykel... aner man, at Carl Wickmans opvækst i Sverige har præget ham.



Busrejser

Sidst, men ikke mindst, ansøgeren skulle være glad for at rejse, (ja mon ikke) og kunne lide at omgås mennesker. Til gengæld kunne en chauffør i 1936 tjene 180 dollar om måneden, hvor gennemsnitsprisen for en bil lå på 760 dollar, eller en tube tandpasta kostede 35 cent.

Greyhoundchauffører skulle med andre ord være pålidelige, rolige og have styr på deres liv, og ikke mindst, familieliv. Arbejdstiden var som regel seks dage om ugen og sjældent under ti timer om dagen.

Superbusser

Med en ledelseskultur, hvor man søgte en konstant udvikling og fremgang, var det også naturligt, at man så på teknologiske forbedringer på busserne. Sammen med GM, som var den faste busleverandør, udviklede man i 1934 en "super-coach", hvor man begyndte at bygge noget af karosseriet i aluminium. En videreudvikling kom i 1936 - kaldet model 719 (kubik-tommer) - med 36 pladser. Her placerede man motoren bagerst for at få en bedre udnyttelse af pladsen. Men det havde også den sidegevinst, at røg og dunster fra motorrummet ikke trak ind i bussen. Den var udstyret med trykluftbremser. I 1937 kom en lidt større model, "743" med plads til 37 passagerer, som man købte over 1.200 styks af.

Partneren Orville Caesar var også med til at eksperimentere med luftaffjedring. Han fik også indført panoramavinduer i busserne, men det største fremskridt kom, da de fra 1936 udelukkende fik dieseldrevne busser. Det nedbragte omkostningerne med 40 procent.

Som et forsøg bestilte Greyhound Lines en firehjulstrukken bus hos Eckland Brothers. I 1920'erne havde MTC før benyttet firmaet til at bygge deres busser, og som man næsten kan fornemme, Eckland Brothers var børn af svenske indvandrere, som fik skabt sig en stor karriere med karosseribygning.



Den firehjulstrukne bus skulle bruges på ruter under de mere ekstreme forhold - i bjergene og på veje med meget sne. Det spektakulære var, at den var udstyret med to motorer, som hver trak på en for- eller bagaksel. Problemet var, at

Chaufførens arbejdsplads - og chaufføren i den vigtige uniform.

Busrejser



I starten af 1970'erne fik man opgraderet nogen af ventesalene med små fjernsyn

den var for tung, og motorerne fyldte for meget, men mekanisk fik den stor ros, og den var også pålidelig.

Det var Carl Wickmans anden partner, Bogan som var en ildsjæl for at få lov til at køre med større busser. Bogan udøvede et stort lobbyarbejde hos forskellige politikere for at ændre dimensionerne på busser, og en halv sejer kom i hus i 1939.

Greyhound havde jo haft en kæmpe succes under Verdensudstillingen i 1933, så i New York til Verdensudstillingen i 1939 havde han fået GM til at lave nogle længere busser. De var 15 meter lange og 2,96 m brede, og som han mente, der skulle være plads til på vejene. I slutningen af 1930'erne opererede Greyhound Lines 2.000 busser i 40 stater, så en større kapacitet var i ledelsens interesse. Men det blev først efter Anden Verdesnkrig, at Bogan fik held af sit lobbyarbejde.

Verdensudstillingen havde navnet "Dawn of the new day" som vel bedst kan oversættes, Morgendagens Verden. Og den så som bekendt noget broget ud. Fire måneder efter åbningen var Europa i krig. Da Japanerne bombede Pearl Harbour i december 1941, og hele USA gik i beredskab, stod Greyhound-busserne stille. Chaufførerne havde nogle dage forinden indledt en strejke.

Anden Verdenskrig

Carl Wickman og Caesar kunne allerede i 1939 se, hvor det bar hen med hensyn til krigen i Europa. De begyndte nu at advare lederne i de respektive divisioner - som blev barberet ned til 14 - om at hamstre reservedele og dæk. Men

Busrejser

Soldater havde førsteret til rejser, her en bus før afgang i New York, bussen havde air-condition.



GM var allerede begyndt at få problemer med forsyninger, og fra 1940 gik det helt galt.

Antallet af rejsende steg med kraftigt, da transport af soldater og øvrigt militært personel skulle fragtes rundt i landet. Greyhound Lines oprettede definerede linier imellem byer og store militære anlæg - inklusiv havne. For den amerikanske hær begyndte man nu at operere en flåde af "Silversides" busser med plads til 40, som skulle køre på den 2.600 kilometer lange Alcan Highway, (Alaska-Canadiske hovedvej), som stod færdig i 1942. Men også antallet af arbejdere til industrien steg, og da der samtidig kom rationering på benzin, var mange tvunget til at tage med bussen.

I 25 år havde Greyhound brugt enorme ressourcer på at reklamere for at få flere passagerer. Nu udsendte selskabet budskabet til alle amerikanere: "Rejs kun hvis det er vigtigt" og "Tjen først dit land, så kan du se det senere".

I 1941 steg antallet af kørte kilometer hos Greyhound Lines med 25 procent til 415 millioner kilometer - eller over 9.500 gange rundt om jorden. I hele USA var der i december 1941 20.000 busser, hvoraf de 4.000 nu tilhørte Greyhound Lines.

Manglen på dæk blev efterhånden så alvorlig, at busserne kørte uden reservehjul, og busser henstillet til service, risikerede at mangle alle fire hjul om morgenen. Manglen på reservedele til busserne udfordrede de gode relationer imellem GMC (General Motors Canada), men begge selskaber var underlagt regeringens krav om krigsproduktion - GMC skulle producere krigsmateriel, og Greyhound transporterer militærpersonel - og holde Amerika i gang.

For at spare på dækkene og brændstoffet blev hastighedsgrænserne sat ned til ca. 55 km/t, hvor Greyhound bus-

Busrejser



Greyhound BusTram bygget til Verdensudstillingen i 1933 i Chicago - "The Greyhound People Mover".

Ruten fra Pittsburgh til Washington, D.C. - selvom den ser helt anderledes ud i dag, end den gng, er missionen den samme. Transport af mennesker.



serne normalt kørte ca. 75 km/t. Her kunne de køre i højeste gear. Caesar mente, det var noget pjat, at busserne skulle køre i et lavere gear - og derfor ville bruge mere brændstof.

På trods af manglen på dæk og reservedele ekspanderede Greyhound under krigen. De kørte nu over 100.000 rutekilometer og betjente 6.000 byer. Og busserne var proppede. Førsteret havde militærpersoner, dernæst kvinder og børn. Kvinder uden børn lavede ofte aftaler med soldater - at de var i en form for relation - så de kunne komme med bussen.

Busrejser

Ellers måtte kvinder ofte fra chaufføren høre "at den eneste ledige plads er på mit knæ" eller "velkommen i dåsen - min lille Sardin.."

Under krigen fik man i øvrigt ansat de første kvindelige chauffører.

Flyvende hund

Men hvad man ikke kunne på landevejen, forsøgte man i luften. I 1943 grundlagde man Greyhound Skyways - en helikopterservice, hvor man ville flyve post og passagerer begyndende i New York-området. ICC var ikke glade for den sammenblanding af to så forskellige virksomheder, men da helikopterpioneren Igor Sigorsky stod bag projektet, foretog ICC sig ikke mere. Det havde måske også en almen interesse at afprøve nye transportformer.

Greyhound Skyways fortsatte projektet, og fik da også lavet en del reklame - blandt andet en film som kan ses på Youtube - klik [her](#):

Helikopteren var kun et år forinden blevet færdigudviklet, og var efter manges mening kun på forsøgsstadiet. Igor Sigorsky var overbevist om, at helikoptere ville erstatte busser i den nære fremtid. Det blev nu aldrig til nogen transportrevolution på det område, og Greyhound indstillede flyvningen i 1950.

Sverige kalder

De sidste år - både inden krigen og under denne - havde Carl Wickman været præsident mere af navn end gavn, og fået dygtige folk til at styre firmaet. Blandt andet sine partnere, Caesar Orville og Bogan. Carl Wickman trak sig nu fra præsidentposten og ønskede at gense sit hjemland, som han ikke havde set siden sin ankomst til USA i 1905. Han sejlede fra New York med Motorskibet Gripsholm i oktober 1946. Men ud for Aberdeen ved Skotlands kyst fik han et alvorligt hjertetilfælde. Lægen om-



Greyhound Lines gjorde meget ud af at fremstille rejsen som en oplevelse, det må ofte have været belastende i varmen - og måske med skrigende børn.

Busrejser



Scenes like this are typical of the Lincoln Highway and The Peak Highway

ONLY BY HIGHWAY
... You Meet the Real America!

SEASONED ROUTES THAT REVEAL
This Amazing America

• There's just one way to know and enjoy the magnificent Country in which you live. That's to see it close up, face to face, within hand's-reach range of its friendly and interesting people—in the very shadow of its trees and mountains—along its lively and pleasure residential streets.

That way is the Highway. Which is the same as saying, "By Greyhound"—because Greyhound alone serves nearly all the famous-name National Highways of the U. S. A. and Canada, plus thousands of miles of other equally interesting highways that reach to every corner of This Amazing America.

Greyhound unlocks the magic of American Highways to millions who do not drive their own cars . . . and it offers much more than private car travel. In our per-mile it has—there is no packing bother—you can sit back and fully enjoy the passing scene.

It's true that nearly as many people ride these comfortable Greyhound coaches for business trips as for holidays, visits, vacations. But all of these millions get an extra bonus of scenic travel—the experience of meeting the real America close up . . . for these six glimpses you'll find *Only By Highway*.

GREYHOUND 



Scenicruiser.

Busrejser

bord på skibet skønnede, at Carl Wickman kunne reddes ved at få noget hjertemedicin, Heparin. Kaptajnen på skibet fik kaldt hjælp på land, og inden længe kom et RAF-fly lavt ind over skibet - og med "vanlig præcision" som pressen skrev - droppede medicinen på skibets stævn.

Carl Wickman overlevede, nåede Sverige og fik en heltmodtagelse, hvor han også blev tildelt Vasa Ordenen af Kong Gustav V.

Carl Wickman solgte sin andel i Greyhound Lines i 1952, han døde i februar 1954 og ligger begravet på Lakewood Cemetery i Minneapolis i Minnesota.

Greyhound Lines skulle efter Anden Verdenskrig agere på et kontinent, der blev væsentligt forandret. Med de nye "Turn Pikes" motorveje, der skar igennem USA, fik privatbilismen et boost, det var svært for busser og tog at konkurrere imod. Fra 1959, hvor man indsatte det nye fly - Boeing 707 - blev rejsetiden fra New York til Los Angeles reduceret til fem timer.

Men på det tidspunkt havde verden endnu den mest ikoniske bus i vente, nemlig Scenicruiseren, som altid vil være synonymet med Greyhound Lines.

Stor tak til:

- Patty Shafer, Greyhound museet, Hibbing, Minnesota for informationer og tilsendte materialer.

Øvrige kilder:

- Hounds on the road, Carlton Jackson
- Greyhound Lines



Turistbusserne skal parkere et nyt sted i København Ø

Københavns Kommune har fremlagt sin plan for anlægsprojektet "Fredeliggørelse af Toldbodgade". Projektet betyder, at turistparkeringen ved Amaliehaven i København nedlægges i 2024, og at Toldbodgade indskrænkes, gaden ensrettes i sydgående retning, og alle eksisterende parkeringspladser i gaden nedlægges

Organisationen, Dansk PersonTransport, som gennem længere tid har arbejdet for, at der oprettes erstatningspladser, oplyser, at der i stedet oprettes tidsbegrænset parkering for turistbusser i sommerperioden på Esplanaden og Grønningen.

Dansk PersonTransport har deltaget i udviklingen af Københavns Kommunes "Handlingsplan for Transport af Turister" og peger på, at der ifølge projektet vil være reserveret plads til 14 turistbusser på Grønningens østside og 5 turistbusser på Esplanadens sydside i perioden fra 1. april til 30. september i tidsrummet fra klokken 9.00 til klokken 15.00.

Samtidig vil det nuværende stoppested for "Hop-af/hop-på-busser" udfør Admiral Hotel blive nedlagt. Projektet er sendt i høring hos Indre By Lokaludvalg frem til 16. marts, og der er berammet et borgermøde 6. marts. Herefter forventes projektet behandlet i Teknik- og Miljøudvalget 22. maj og i Borgerrepræsentationen 22. juni 2023.

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



Turistbusser skal ifølge en ny plan fremover parkere på Grønningens østside og på Esplanadens sydside. Billedet er taget op mod krydset, hvor Bredgade møder Grønningen til venstre og Esplanaden til højre.



Handicapråd på Langeland priste chauffører

Langeland Kommunes Handicapråd uddelte med en hjælpende hånd fra borgmester Tonni Hansen (SF) tre handicappriser ved en sammenkomst i rådhusalen på Rådhuset i Rudkøbing i begyndelsen af marts. Chaufførerne hos Vikingbus, der kører borgere tur/retur fra bosteder og eget hjem til aktiviteter i Værkstedsgården i Rudkøbing, blev vinder af Handicappris 2022

Chaufførerne var indstillet af to forældre, der blandt andet gav følgende begrundelse:

"Passagererne mødes hver dag af venlige og empatiske chauffører, som imødekommer den enkeltes særlige behov og varetager sikkerheden under transport på bedste vis. Chaufførerne udviser en særlig rummelig tilgang til deres passagerer".

Der var yderligere to nominerede til handicapprisen, nemlig Bent Møller Jensen, Humble, og Handicapfestivalen i Svendborg.

Specialkørsel

- Alle tre er vindere, men vi skulle jo udvælge en af dem til at modtage handicapprisen, sagde Erik Hye Jørgensen (SF), formand for Handicaprådet, ved prisuddelingen i Rådhusalen, hvor Musikskolen i Langelands Kommune underholdt med at par numre, og borgmester Tonni Hansen (SF) stod for det praktiske med at overrække handicapprisen til chaufførerne - en check på 5.000 kroner og en buket blomster.

Prisen blev modtaget med stolthed af nogle af chaufførerne sammen med driftsleder Leif Lyder, Vikingbus på Langeland.

- Det betyder meget for os med denne anerkendelse af vores arbejde, sagde Leif Lyder.

I realiteten var der tale om en "tre-i-én" uddeling, fordi corona aflyste uddelingen af handicapprisen i 2020 og 2021. Det blev der rådet bod på, hvor vinderne fra de to "corona-år" var inviteret. Elin Vinkler Larsen, Humble, fik i 2020 handicapprisen "for sit frivillige virke som bisidder, partsrepræsentant, omsorgsperson og hjælper" for psykisk og fysisk handicappede på Langeland. Checken havde hun modtaget i døren derhjemme, men nu fik hun en også en buket blomster som tak.

Stuart Press, PTSD-skadet major og veteran fra blandt andet Somalia og Rwanda, og Anne-Line Ussing, Natur Retreat for Veteraner på Strynø, der hanker op i danske veteraner med traumer fra krigsoplevelser i forskellige af verdens brændpunkter, modtog handicapprisen i 2021. En del af begrundelsen lød:

"Natur Retreat for Veteraner har hjulpet mange mennesker med at få et liv til at fungere, måske komme tilbage på arbejdsmarkedet og holde sammen på familien. Deres resultater er enestående, og der findes ingen andre steder i landet, der så effektivt kan hjælpe mennesker, der er så syge, som mange af veteranerne er, når de kommer".





Ny undersøgelse:

Hver anden bilist kender ikke reglerne for gult lys

Selvom lyskryds er blandt de steder i trafikken, hvor der sker flest ulykker, så kender hver anden bilist ikke reglerne for, hvornår man må køre over for gult lys. Det viser en ny undersøgelse, som Kantar Gallup har lavet for forsikringselskabet, Gjensidige

Hvor det kan være svært at finde borgere, der ikke kender reglerne for rødt og grønt lys i et lyskryds, så forholder det sig næsten helt omvendt, når man spørger bilister i Danmark om, hvordan reglerne er, når signalet lyser gult.

For selvom reglerne for kørsel for gult lys er lige så klare som ved grønt og rødt, så viser en ny undersøgelse, som Kantar Gallup har foretaget for Gjensidige, at omkring hver anden danske bilist er i tvivl om, hvordan man skal forholde sig i trafikken ved det midterste lys.

Trafiksikkerhed

Undersøgelsen viser, at det kun er 54 procent af bilisterne, der ved, at man kun må køre over for gult lys, hvis det kan skabe en farlig situation at bremse op. De resterende mener, at man aldrig må gøre det, eller at det afgørende er at nå ud i krydset, mens det er gult.

Den store uvidenhed om reglerne kommer bag på Henrik Sagild, der er direktør for skade i Gjensidige. Han peger på, at lige præcis lyskryds er et af de steder, hvor der sker flest ulykker med både biler og bløde trafikanter.

- Det er et alt for stort antal bilister, der ikke er klar over så centrale regler som, hvornår man må køre ud i et kryds, og hvornår man skal holde tilbage - især set i lyset af, hvor mange uheld, der årligt sker i lyskryds med både materiel- og personskeade til følge, siger han.

På trods af den store uvidenhed om reglerne på området, så er der til gengæld en udbredt forståelse for, hvor farligt det kan være, når bilister kører frem mod gult lys.

I undersøgelsen svarer knap 40 procent af de adspurgte, at de har oplevet en farlig situation, fordi en anden bilist kørte overfor gult lys, mens fire procent erkender, den er opstået, fordi de selv kørte frem for gult.

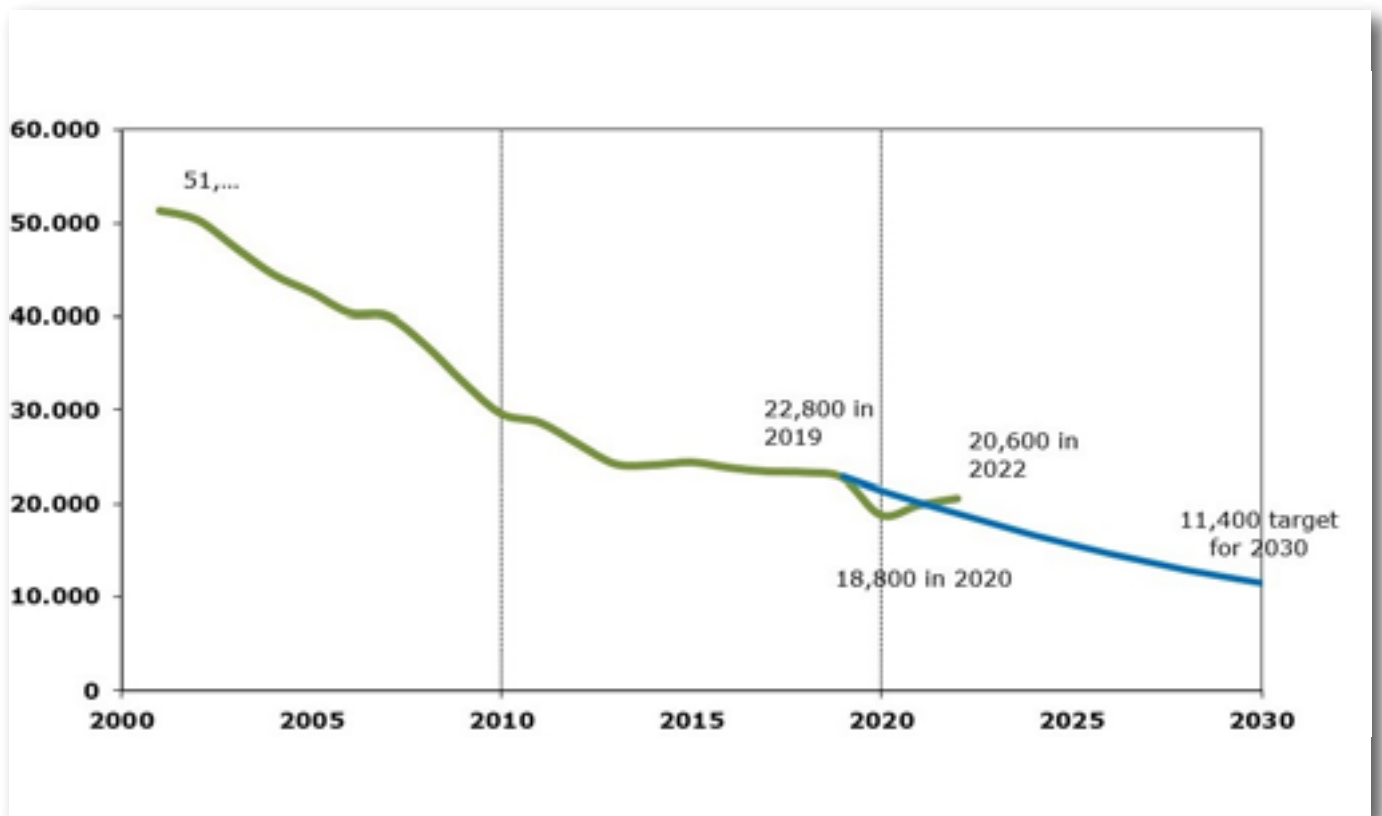
Henrik Sagild mener, at de tal er med til at understrege alvoren af det manglende kendskab til reglerne.

- Bilisterne er jo udmærket klar over faren ved de her situationer, men risikerer uforvarende at bidrage til dem med deres manglende kendskab til lovgivningen, og derfor bør den her undersøgelse mane til eftertænksomhed hos de bilister, der har brug for at få genopfrisket deres viden om færdselsreglerne, siger han.

Om undersøgelsen:

Undersøgelsen er foretaget af Kantar Gallup for Gjensidige i november og december 2022 blandt 1.711 repræsentativt udvalgte borgere over 18 år i Danmark i november og december 2022.





Med grønt: Antal trafikdræbte. Med blå: EU-mål for 2030.

(Kilde: CARE - EU-database om trafikulykker)

Trafiksikkerhed i EU:

Antallet af dødsfald lå lavere end niveauet før pandemien

EU-Kommissionen offentliggjorde sidst i februar foreløbige tal over antallet af trafikdræbte i 2022. Ifølge opgørelsen mistede omkring 20.600 mennesker livet i trafikulykker sidste år, hvilket var en stigning på 3 procent i forhold til 2021. Trods stigningen ligger antallet af døde efter trafikulykker i EU-landene sidste år 10 procent under antallet af døde i 2019 - året inden coronavirusen ankom til Europa og begrænsede trafikken på vejene

I EU steg antallet af trafikdræbte i 2022 samlet set med 3 procent i forhold til året før, hvilket ikke mindst var en følge af mere trafik på vejene efter corona-tiden. EU-Kommissionen peger på, at en stor del af den nedgang i antallet af døde som følge af trafikulykker, som fulgte med corona-tiden - et fald på 17 procent mellem 2019 og 2020 - ikke er gået tabt. Sammenholdt med 2019 faldt antallet af død i trafikken med 10 procent i 2022 i forhold til 2019.

Faldet i antal døde har dog været ujævnt fordelt mellem medlemsstaterne. De største fald på over 30 procent blev registreret i Litauen og Polen, mens et land som Danmark registrerede et fald på 23 procent.

Trafiksikkerhed

I de seneste tre år har antallet af trafikdræbte i lande såsom Irland, Spanien, Frankrig, Italien, Holland og Sverige derimod ligget forholdsvis stabilt eller er steget.

Sverige og Danmark er de mindst trafikfarlige

EU-landenes overordnede rangordning ud fra antal trafikdræbte har ikke ændret sig væsentligt siden før pandemien, idet de sikreste veje findes i Sverige (21 dødsfald pr. million indbyggere) og Danmark (26 pr. million indbyggere), hvorimod Rumænien (86 pr. million indbyggere) og Bulgarien (78 pr. million indbyggere) registrerede de højeste antal dødsfald efter trafikulykker i 2022. EU-gennemsnittet var 46 trafikdræbte pr. million indbyggere.

Tre ud af fire døde var mænd

På grundlag af de foreliggende data for 2021 (der foreligger endnu ikke detaljerede data for 2022) for EU som helhed mistede 52 procent af de trafikdræbte livet på landeveje, 39 procent i byområder og 9 procent på motorveje. Tre ud af fire trafikdræbte (78 procent) var mænd.

Ud af det samlede antal trafikdræbte tegnede bilister (førere og passagerer) sig for 45 procent, fodgængere tegnede sig for 18 procent, brugere af tohjulede motorkøretøjer (motorcykler og knallerter) tegnede sig for 19 procent og cyklister for 9 procent.

Om EU-Kommissionens indsats for øget trafiksikkerhed:

- I 2018 fastsatte EU et mål om at nedbringe antallet af trafikdræbte med 50 procent senest i 2030, og for første gang blev der også fokuseret på alvorlige kvæstelser, hvilket er fastsat i EU-Kommissionens strategiske handlingsplan for trafiksikkerhed og EU's trafiksikkerhedspolitiske ramme for 2021-2030, som også omfatter trafiksikkerhedsplaner med henblik på at nå ned på nul trafikdræbte senest i 2050 ("Vision Zero")
- Vejsikkerhed har også været en væsentlig del af EU's politiske initiativer inden for mobilitet, herunder strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, EU-Kommissionens forslag til revision af TEN-T-forordningen og rammen for mobilitet i byer
- EU går forrest i 2020'erne for handling på trafiksikkerhedsområdet, som FN proklamerede for 2021-2030 i august 2020
- I de kommende uger vil EU-Kommissionen forelægge en pakke af forslag, hvormed der tages fat på trafiksikkerhed ud fra en række vinkler, for at gøre de europæiske veje endnu mere sikre

Trafiksikkerhed

I byområder er mønstret anderledes end det overordnede billede, idet bløde trafikanter (fodgængere, cyklister og brugere af tohjulede motordrevne køretøjer) tegner sig for knap 70 procent af det samlede antal trafikdræbte. Trafikdrab i byområder opstår altovervejende i forbindelse med ulykker, der involverer biler og lastbiler.

EU-Kommissionen fremhæver, at den voksende andel af cyklister i mange medlemsstaters mobilitetsmix er yderst tilfredsstillende, men at tendensen i antallet af trafikdræbte cyklister i EU udgør en kilde til alvorlige betænkeligheder. Der er tale om den eneste gruppe af trafikanter, som ikke har oplevet et betydeligt fald i antallet af døde efter trafikulykker i løbet af det seneste årti, hvilket navnlig skyldes en fortsat mangel på hensigtsmæssig infrastruktur.

Eksempelvis viser foreløbige tal fra Frankrig i 2022 en stigning på 30 procent i antallet af cyklister, der mistede livet i trafikken, i forhold til 2019.

Modstående/næste side:

Tallene for 2022 er baseret på foreløbige data for de fleste lande og gives med forbehold for ændringer, når de endelige data offentliggøres i efteråret 2023. Skønnene for 2022 dækker hele året og alle veje og omhandler dødsfald inden for 30 dage efter en trafikulykke, men for følgende lande bygger de på ufuldstændige data: Tyskland og Grækenland (begge 11 måneder), Belgien og Ungarn (begge 9 måneder), Spanien (landeveje), Nederlandene (ufuldstændige data, antallet af politiregistrerede dødsfald er desuden underrapporteret med ca. 10-15 procent), Portugal (dødsfald inden for 24 timer efter trafikulykken) og Schweiz (6 måneder). Der findes ingen data for Liechtenstein for 2022.

Data for 2022 sammenholdes med tre perioder: 2021 (det foregående år), 2019 (referenceåret for målet om 50 procent færre dødsfald senest i 2030) og gennemsnittet for 2017-19 (for at tage højde for udsvingene i mindre lande). De procentvise ændringer i tabellen er baseret på det absolutte antal dødsfald, ikke andelen pr. million indbyggere.

Trafiksikkerhed

Trafikdræbte pr. million indbyggere - foreløbige data for 2022							
	Andel pr. million indbyggere				Procentvis ændring i 2022 i forhold til:		
	2019	2020	2021	2022	2021	2019	Gennemsnit 2017-19
EU27	51	42	45	46	3 %	-10 %	-11 %
Belgien	56	43	45	52	16 %	-7 %	-3 %
Bulgarien	90	67	81	78	-5 %	-15 %	-17 %
Tjekkiet	58	48	50	50	-1 %	-15 %	-15 %
Danmark	34	28	22	26	18 %	-23 %	-15 %
Tyskland	37	33	31	34	9 %	-8 %	-12 %
Estland	39	44	41	38	-9 %	-4 %	-10 %
Irland	29	30	27	31	14 %	11 %	9 %
Grækenland	64	54	57	58	1 %	-11 %	-13 %
Spanien	37	29	32	36	12 %	-2 %	-5 %
Frankrig	50	39	45	49	11 %	0 %	-2 %
Kroatien	73	58	72	71	-6 %	-7 %	-13 %
Italien	53	40	49	53	9 %	-2 %	-5 %
Cypern	59	54	50	42	-16 %	-27 %	-26 %
Letland	69	73	78	60	-24 %	-15 %	-19 %
Litauen	67	63	53	43	-19 %	-35 %	-35 %
Luxembourg	36	42	38	40	8 %	18 %	-6 %
Ungarn	62	47	56	56	-1 %	-10 %	-13 %
Malta	32	21	17	50	189 %	63 %	47 %
Nederlandene	34	30	29	35	20 %	4 %	7 %
Østrig	47	39	41	41	2 %	-11 %	-11 %
Polen	77	66	59	51	-14 %	-34 %	-33 %
Portugal	67	52	54	63	16 %	-5 %	-2 %
Rumænien	96	85	92	86	-8 %	-12 %	-14 %
Slovenien	49	38	54	40	-25 %	-17 %	-14 %
Slovakiet	50	45	45	46	0 %	-8 %	-8 %
Finland	38	40	41	34	-16 %	-10 %	-18 %
Sverige	22	20	20	21	5 %	0 %	-17 %
Schweiz	22	26	23	31	35 %	44 %	25 %
Norge	20	17	15	23	55 %	15 %	16 %
Island	17	22	24	24	0 %	50 %	-33 %

EU-Kommissionen foreslår ændringer på kørekortområdet

EU-Kommissionen har fremlagt forslag om kørekort, grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafikforseelser samt et forslag om frakendelse af førerretten

De tre forslag til lovgivning er:

- Forslag om kørekort/førerbeviser: Forslaget omfatter digitalisering af førerbeviser, længere gyldighedsperiode, tilpasning af prøver og køreskoleprogrammer - eksempelvis miljøvenlig kørsel og øget fokus på bløde trafikanter - standarder for lægeundersøgelser og systematisk, hyppige undersøgelser af førere over 70
- Forslag om udveksling af oplysninger: Forslaget vil udvide listen over trafikforseelser, der får konsekvenser på tværs af grænserne - blandt andet manglende overholdelse af afstanden til forankørende og farlige overhalinger. Forslaget vil også indføre platform med færdselsreglerne i alle medlemsstater og muligheden for onlinebetaling af alle bøder for trafikforseelser
- Forslag om frakendelse af førerbevis: Kørsel i spiritus- eller narkotikapåvirket tilstand og forseelser, der fører til død eller legemsbeskadigelse, vil medføre frakendelse af førerretten i hele EU. Det land, hvor forseelsen blev begået, skal anmode den pågældende førers hjemland om at sørge for, at førerretten frakendes

Interesserede kan læse mere her:

Forslag til revision af direktivet om kørekort

Forslag til revision af direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser

Forslag til direktiv om virkningerne på EU-plan af visse afgørelser om frakendelse af førerretten

Spørgsmål og svar

Faktablad



Vejtransportorganisation:

EU's kørekortforslag overser persontransportområdet

EU-Kommissionen har lagt et forslag til et nyt direktiv på kørekort-området frem. Det indeholder eksempelvis et forslag, der vil gøre det lettere for unge at tage kørekort til lastbil. Den internationale vejtransportorganisation, IRU, hilser forslaget velkomment, når det gælder godstransport, men peger på, at forslaget ignorerer chaufførmanglen, når det gælder persontransport

EU-Kommissionens forslag til revision af EU's kørekortdirektiv har ifølge IRU mange lovende aspekter, der kan imødegå manglen på lastbilchauffører, men EU-Kommissionen kommer til kort, når det gælder persontransport.

IRU fremlagde sidste år en rapport om chaufførmangel, der viste, at der mangler omkring 600.000 chauffører i Europa. I rapporten forudsagde IRU, at manglen i 2026 ville nå op på næsten 2 millioner i 2026, hvis udviklingen fortsatte uændret.

Den forventede stigning skyldes, at gennemsnitsalderen for chauffører er stigende, og at der er for få unge chauffører. Ifølge IRU er 6 procent af erhvervschaufførerne i EU 25 år.

IRU peger på, at EU-Kommissionens revision af EU's kørekortdirektiv giver mulighed for at fjerne en af de største barrierer for, at unge mennesker kommer ind i erhvervet - Gabet mellem den alder, hvor de afslutter skolen, og den alder, hvor de får lov til at blive erhvervschauffører. Forslaget sætter en alder på 18 år for at kunne tage kørekort.

EU-Kommissionen foreslår også, at give 17-årige mulighed for at tage kørekort og køre lastbil ved at have erfarne chauffører med og gennem lærepladser. Et lignende forslag er ikke med, når det kælder persontransport, påpeger IRU.

- Vi glæder os over EU-Kommissionens forslag om at give unge mennesker chancen for at blive lastbilchauffører. Dette vil bidrage meget til at mindske "skole-til-hjul-kløften", sagde IRU EU Advocacy Director, Raluca Marian, i en kommentar til EU-Kommissionens forslag

- Men EU-Kommissionens forslag kommer til kort inden for passagertransport, tilføjede hun og fortsatte:

- Vi ser veltrænede 18-årige mænd og kvinder køre sikkert busser i nogle medlemsstater, mens minimumsalderen i mange andre er mellem 21 og 24 år.

Hun fremhæver, at EU-Kommissionen undlader at sætte 18 år som den utvetydige minimumsalder for kørsel for bus og buskørsel.

- Derfor har EU-Kommissionen ikke taget skridt til at løse de stadig mere alvorlige chaufførmangelproblemer, der hindrer EU-borgeres kollektive mobilitet, understregede Raluca Marian.

Gebyrbekendtgørelse er på vej til at blive ændret

Færdselsstyrelsen har sendt et udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om gebyrer og afgifter på Færdselsstyrelsens område i høring. Ændringen vil betyde, at det fremover vil koste 1.500 kroner at få en fællesskabstilladelse og et tilsvarende beløb pr. bekræftet kopi

Med bekendtgørelsen vil Færdselsstyrelsen indføre et nyt gebyr for udstedelse, fornyelse og erstatning af fællesskabstilladelsen eller bekræftede kopier heraf til henholdsvis godskørsel for fremmed regning med køretøjer over 3.500 kg og erhvervsmæssig personbefordring med bus.

Gebyret vil i 2023 være på 1.500 kroner pr. udstedt fællesskabstilladelse samt pr. bekræftet kopi heraf.

Gebyret indføres med henblik på at gebyrfinansiere udstedelsen af vejtransporttilladelser og vil blive opkrævet i forbindelse med udstedelsen af fællesskabstilladelsen og bekræftede kopier heraf. Gebyret er fastsat, så det dækker omkostningerne.

Gebyret vil årligt blive genberegnet for at sikre økonomisk balance, så gebyret vil dække omkostningerne.

Høringsfristen er den 28. marts 2023.

Interesserede kan se udkastet til ændringen i bekendtgørelsen [her](#):

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Regeringen vil øge fradraget for fagforeningskontingenter

Et nyt lovforslag, der øger det maksimale fradrag for fagforeningskontingenter med 1.000 kroner og gør fradragsretten for private lønforsikringer betinget af indbetaling til en a-kassebidrag, blev fremsat 29. marts

- Vi skal styrke den danske model og vores fagforeninger, så indsatsen mod social dumping bliver endnu mere effektiv. Det er et øget fradrag for fagforeningskontingenter og en ændring af fradragsretten for private lønsikringer med til at sikre. Samtidig er forslaget en tiltrængt hjælpende hånd til de mange danskere, der lige nu døjer med historisk store prisstigninger på mad, strøm og mange andre dagligdags fornødenheder, siger skatteminister Jeppe Bruus.

Forslaget betyder, at fradraget fremover vil ligge på 7.000 kroner årligt. Samtidig vil fradragsretten for private lønforsikringer blive betinget af, at der er indbetales mindst 1.300 kroner i a-kassebidrag om året.

Det er med til at sikre borgere i Danmark flere penge mellem hænderne i en periode med højere inflation. Samtidig styrker forslaget ifølge skatteministeren den danske model. Den danske model betyder blandt andet, at en lang række forhold på arbejdsmarkedet styres af overenskomster.

Lovforslaget forventes vedtaget inden sommerferien.

Interesserede kan se mere om lovforslaget på Folketingets web-side, der løbende bliver opdateret - klik **her**:



Få transportnyheder dagligt direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

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

Selskabet bag hovedstadens metro:

2022 var et tilfredsstillende år

I 2022 var nedgange, opgange, perroner og døre i metroen i Hovedstaden igen åbne som før coronatiden. Metroselskabet, der står for hovedstadens metro, kan konstatere, at der i 2022 var flere rejsende end forventet og at de medvirkede til, at Metroselskabet kunne levere et resultat på 41 millioner kroner. Selskabet forventer en kraftig vækst i både passagerantal og omsætning i 2023

Metroselskabet fremhæver, at det er tilfredsstillende, at årets resultat viser, at flere passagerer end forventet rejste med Metroen i 2022, hvilket også resulterede i, at årets økonomiske resultat blev bedre end forventet. Før af- og nedskrivninger blev resultatet på de ovennævnte på 41 millioner kroner., hvilket var 220 millioner kroner bedre end forventet i budgettet for 2022.

- Efter at vi som følge af COVID-19 har skubbet forventningerne til indfasningen af Cityringen og deraf har justeret vores passagertal, er det meget tilfredsstillende igen at se vækst i antallet af passagerer i Metroen. Det vidner om, at vi løfter opgaven ansvarligt og leverer den vigtige og bæredygtige transport til hovedstadens borgere, vi er sat i verden for. Når det er sagt, så ligger der en stor opgave foran os. I 2023 bliver det således en af Metroselskabets vigtigste opgaver at få flere passagerer til at vælge Metroen trods den øgede brug af hjemmearbejde i samfundet. Vi har et ambitiøst mål om 130 millioner passagerer i 2023, hvilket er en stigning på ca. 22 millioner i forhold til sidste år, siger Metroselskabets bestyrelsesformand, Jørn Neergaard Larsen.



2022 blev også året, hvor flest mennesker rejste med Metroen på én dag. Det skete i forbindelse med Tour de France fredag 1. juli, hvor 569.000 passagerer benyttede Metroen. I begyndelsen af året rundede Metroen én milliard rejsende siden åbningen, i september var der idéfasehøring om den nye metrolinje M5, og i oktober var det 20 år siden, at det første metrotog kørte mellem Nørreport og Amager.

På trods af problemer med globale forsyningskæder havde selskabet i 2022 god fremdrift i anlægget af den sydlige forlængelse af metrolinjen M4. I tæt samarbejde med leverandørerne arbejdes der målrettet på, at linien som planlagt kan åbne i 2024.

- En af vores vigtigste opgaver er at sikre, at Metroen også i fremtiden møder kundernes behov. Derfor har vi taget hul på de første projekter, som skal forny og forbedre de eksisterende metrotog. Samtidig har vi blikket fast rettet mod fremtiden, hvor Metroselskabet fortsat skal være det mest eftertragtede bæredygtige mobilitetstilbud i hovedstaden. Derfor har vi blandt andet vedtaget en ny forretningsstrategi, hvor ambitionen er at levere størst mulig sam-

funds værdi med det mindst mulige klimaaftryk. Det kræver mange og svære valg, men vi er sikre på, at det er den rigtige vej frem, siger Jørn Neergaard.

I 2022 kørte Metroen med en driftsstabilitet på over 99,4 procent for alle linjer, mens passagererne kvitterede med en høj kundetilfredshed.

Fakta om Metroselskabets 2022-resultat:

- Årets resultat før af- og nedskrivninger var bedre end budgetteret. Resultatet landede på 41 millioner kroner, hvilket var 220 millioner kroner bedre end forventet i budget 2022. Det skyldtes primært højere passagerindtægter som følge af de 17 millioner flere passagerer end forventet. Selskabets gennemsnitlige indtægt pr. passager var på 11,00 kroner og var dermed i overensstemmelse med forventningen
- I alt rejste 108 millioner passagerer med Metroen i 2022. Det forventes, at passagertallet vil fortsætte med at stige - både på grund af befolkningstilvæksten, fordi flere vælger at rejse med Metroen, samt som følge af passagertilgang i forbindelse med åbningen af M4 Syd i 2024. Målet er, at 181 millioner passagerer vil benytte Metroen i 2028
- Metroens Net Promoter Score, der måler kundernes villighed til at anbefale Metroen til andre på en skala fra -100 til +100, endte i 2022 på +63 og holdt dermed overordnet niveauet fra 2021, hvor resultatet var +64. En høj NPS betyder at selskabet leverer kerneopgaven - at give kunderne hurtig, højfrekvent, driftssikker og bæredygtig transport døgnet rundt
- Metroen opretholdt i 2022 et højt niveau for den samlede driftsstabilitet, der landede på 99,4 procent for alle linjer. Driftsstabiliteten regnes som faktiske afgangene kørt i overensstemmelse med planlagte afgangene, og stabiliteten oversteg målsætningen på 98 procent
- I 2024 forventer Metroselskabet at åbne forlængelsen af M4 i sydlig retning med fem nye stationer til det nye kollektive knudepunkt Ny Ellebjerg (i fremtiden København Syd), hvor Metroen vil møde regional- og fjerntog og flere S-togslinjer
- Den nye linie vil betyde et stort løft af Københavns kollektive trafik. I 2022 blev der lagt skinner på hele strækningen, og elektriske og mekaniske systemer blev installeret i de færdigbyggede tunneler
- Den nye metrostrækning bliver 4,5 kilometer lang og forventes at blive brugt af ca. ni millioner passagerer om året i 2030
- Et politisk flertal i Folketinget og i Københavns Borgerrepræsentation står bag arbejdet med en undersøgelse af en potentiel kommende metrolinje M5, der kan understøtte byudviklingen i nye områder og afhjælpe de trængselsproblemer, der allerede i dag præger trafikken mellem Amager og det øvrige København. I efteråret 2022 gennemførtes en idéfasehøring og borgermøder om M5
- I Nordhavn er der også mere Metro på vej, da to mulige forlængelser af den eksisterende M4-linie til Ydre Nordhavn undersøges. Udredningen forventes afsluttet i sommeren 2023, hvorefter der skal tages politisk stilling til projektet
- Budgettet for 2023 indeholder et mål om 130 millioner passagerer, hvilket er en stigning på ca. 22 millioner i forhold til 2022.
- Takstindtægter er budgetteret til 1.533 millioner kroner, mens resultat før af- og nedskrivninger er budgetteret til et overskud på ca. 80 millioner kroner

Taxi-kontrol i Aarhus:

Fem taxier fik forbud mod at køre

Betjente fra Østjyllands Politis færdselssektion kontrollerede mandag aften taxier i Aarhus Midtby for at tjekke, om der var styr på hyrevognsreglerne. I alt 25 taxier blev set igennem under indsatsen, der primært fandt sted omkring Banegårdspladsen

Kontrollen førte samlet til 20 sigtelser for diverse overtrædelser. I fem tilfælde var overtrædelserne af en sådan karakter, at politiet udstedte et erhvervsmæssigt kørselsforbud. Det vil sige, at den pågældende taxi ikke må køre på vejene, før forholdene er bragt i orden.

Betjentene udstedte blandt andet fire sigtelser for manglende taximeterattest - manglende dokumentation for, at taximeteret målte korrekt. Derudover blev der oprettet to sigtelser for fejl i trafikbogen, hvor chaufførerne skal notere deres kørsler.

Fem taxier var ikke indberettet til Færdselsstyrelsen, hvilket udløste sigtelser til vognmændene.

Resultatet af mandagens indsats:

- Taximeterattest ej medbragt/fejl herved: 4
- Chaufførkort ej synligt: 2
- Chaufførkort ej medbragt: 1
- Fejl i trafikbog: 2
- Chaufførkort ej erhvervet: 1 til føreren og 1 til vognmanden
- Mobiltelefon: 1
- Standsning og parkering forbudt: 1
- Kørekort ej medbragt: 1
- Taxier ej indberettet til Færdselsstyrelsen: 5
- Forkert registrering: 1



Færgeforsinkelse på Bornholmslinjen betyder ny sejlplan på Kattegat

Verdens største hurtigfærge »Express 5«, der snart er færdig på et værft i Filippinerne og klar til afgang mod Bornholm, bliver ikke færdig til den planlagte tid. Det betyder, at sejlplanerne for Molslinjens Kattegat-færger må ændres

I øjeblikket er Express 5 på vej fra Filippinerne til Danmark, og det vil frigøre hurtigfærgeren »Max Mols«, så Molslinjen kan indsætte den på sine Kattegatforbindelse.

Men byggeprocessen på værftet i Filippinerne er blevet forsinket, hvilket betyder, at »Max Mols« ikke som planlagt kan sendes til Kattegat.

- Vores plan om fire samtidige hurtigfærger på Kattegat glæder vi os meget til at sætte i værk. Men desværre må vi erkende, at det bliver lidt senere, end vi havde håbet, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

»Max Mols« skulle ifølge den nuværende sejlplan have sejlet på ruten mellem Ebeltoft og Odden fra torsdag 20. april. Men hurtigfærgeren, der er Molslinjens ældste og mindste, må vente på sin Ebeltoft-debut 2023 til torsdag 11. maj.

Det betyder, at hurtigfærgeren er klar til fuldt program til kristi himmelfart-ferien.

- Ruten til og fra Bornholm er en livline og samfunds-betinget, og vi har forpligtelser, som vi meget gerne vil overholde - og så henter vi Max hjem, så snart Express 5 kan sættes i drift, siger Jesper Skovgaard.

Turene til og fra Ebeltoft passes indtil torsdag 11. maj af »Express 2«.

Hurtigfærge skal sejle i godt tre uger for at nå i havn

Rederiet Molslinjen A/S' nye hurtigfærge - Express 5 - sejlede efter, de sidste test var gennemført, fra værftet i Filippinerne onsdag 22. marts

- Vi glæder os meget til at få Express 5 hjem til Rønne. Det har været en lang byggeproces, hvor corona har drillet os undervejs, så det bliver godt at se færgen i sin nye hjemhavn, siger Molslinjens administrerende direktør, Kristian Durhuus.

Turen fra Filippinerne til Rønne er omkring 10.000 sømil og vil vare 24 til 26 dage afhængig af vejr og vind. Hurtigfærgeren vil sejle med en gennemsnitsfart på 20 knob.

Den elleve-mand store besætning får selskab af fire observatører - tre fra værftet og en fra motorproducenten Wärtsila. De skal tage turen fra værftet til Colombo, Sri Lanka over Suezkanalen via Malta, gennem Kie-lerkanalen og derfra til Rønne.

Nordisk busoperatør har fået ny direktør i Danmark

Bram Lauwers er blevet udpeget som administrerende direktør for Nobina Danmark og medlem af Nobinas koncernledelse. Bram Lauwers har indtil nu haft haft en delt rolle som forretningsområdechef for Nobinas aktiviteter i det sydlige Sverige og Danmark

Bram Lauwers, der har været 22 år hos Nobina - senest som forretningsområdechef hos Nobina Sverige med en delt rolle som forretningsområdechef for Nobina i Skåne, Halland og Danmark - er nu trådt ind i rollen som administrerende direktør for Nobina Danmark med strategisk og operativ erfaring inden for den kollektive trafik.

- Jeg er glad for nu at kunne byde Bram Lauwers velkommen i rollen som administrerende direktør for Nobina Danmark. Med sin indgående viden om den kollektive trafik, sit engagement i Nobina og sin ledelseserfaring kan han nu med fuld kraft fortsætte denne indsats sammen med den danske organisation, siger Henrik Dagnäs, der er administrerende direktør og koncernchef hos Nobina.

Bram Lauwers, som i det seneste år har lært den danske forretning, teamet og den kollektive trafik at kende i dybden, fremhæver, at han er både glad for og stolt over mulighed en for at kunne fortsætte udvikling af både virksomheden og markedet.

- Det er en spændende mulighed for mig og det danske team, siger han.

Om Nobina:

- Nobina er med 13.000 medarbejdere i fire lande Nordens største virksomhed inden for kollektiv transport
- Nobina har aktiviteter i Sverige, Norge, Danmark og Finland og havde i 2021/2022 en omsætning på knap 13 milliarder svenske kroner
- På det svenske og danske marked tilbyder Nobina også persontransporttjenester under varemærket Samtrans Göteborgs Buss, Teypass og Ørslev



Åbent hus-arrangementet fandt sted fredag 24. marts 2023 fra klokken 13 til klokken 18 på Nybrovej 205 i Kongens Lyngby. Omkring 50 personer - venner og vognmænd - lagde vejen forbi og var med taler og hyggesludder med til at markere dagen.

Busvognmand solgte sin forretning for tre år siden

- sidst i marts markerede han sin 90-årsdag

Lørdag 25. marts fyldte nu tidligere busvognmand, Gunnar Munch Kristensen 90 år. Den runde dag blev markeret med et åbent hus-arrangement på Nybrovej i Kongens Lyngby

Da Gunnar Munch Kristensen i 2008 markerede sin 75-års dag sagde han til Sjællandske Tidende, at han havde friheden til at holde op ugen efter, men at han troede, at det holdt ham frisk at være i gang.

Og selvom han havde muligheden for at holde ind til siden, blev det først knap 12 år efter i 2019, at han solgte Munchs Minibusser til Lyngby Turistfart.

Navne





Georg Sørensen har været en del af MCH i Herning i 40 år. (Foto: MCH/Lars Møller)

Messedirektør fejrer 40-års jubilæum

For Georg Sørensen har det personlige møde altid været på mode, og siden 1983 er den dedikation kommet mange til gode gennem transformationen fra A/S Herning-Hallen til oplevelseskoncernen MCH A/S. 1. april kan den administrerende direktør fejre 40-års jubilæum

I anledningen af Georg Sørensens 40-års jubilæum har MCH sendt følgende:

Ingen havde forudset, endsige forestillet sig, hvilken rejse Georg Sørensen fra Hammerum ved Herning påbegyndte - for såvel ham selv som for A/S Herning-Hallen - da han 1. april 1983 takkede ja til et job som salgsassistent hos det midtjyske messecenter. Et valg, der kom til både at definere ham og betyde rigtig meget for rigtig mange.

Med sig havde han en Højere Handelseksamen og fire års ansættelse hos Hammerum Døren A/S først som regnskabsselev og siden regnskabsassistent. To år efter karriereskiftet fra regnskab til salg blev han i 1985 salgsleder, og året efter fik han som projektleder ansvar for blandt andre HI-messen, Interfair og Nordbag (de to sidstnævnte fusionerede han senere sammen med Hotel og Restaurantmessen til Foodexpo, red.), ligesom han i 1988 etablerede Transport-messen. I 1995 blev han udnævnt til direktør for Messecenter Herning, og ti år senere indtog han posten som administrerende direktør for oplevelseskoncernen MCH A/S, der i dag består af MCH Messecenter Herning, Jyske Bank Boxen, MCH Herning Kongrescenter og MCH Arena.

Om Georg Sørensen:

- Født 12/2 1959 i Viborg.
- Søn af forretningsfører Flemming Borath Sørensen (død 1986) og sygehjælper Kirsten Sørensen, født Bertel (død 2005). Har to yngre brødre Claus (1962) og Michael (1969).
- Opvokset i Hammerum ved Herning.
- Bor i Herning og gift med Anette Buhl.
- Sammen har de to drenge, Bertel på 10 år og Johan på 8 år.

Uddannelse:

- 1996: DBU Trænerkursus, Prof.1.
- 1979: Højere Handelseksamen, Herning Handelsgymnasium

Karriere:

2005- Adm. direktør for MCH A/S

1995-2005: Direktør for Messecenter Herning

1986-1995: Projektleder i Messecenter Herning.

1985-1986: Salgsleder i A/S Herning-Hallen

1983-1985: Salgsassistent i A/S Herning-Hallen (MCH A/S' tidligere navn)

1979-1983: Regnskabs elev og senere regnskabsassistent hos Hammerum Døren A/S

Tillidsposter og initiativer (udpluk og nuværende):

- 2019- Horesta, næstformand
- 2017- Jyske Bank, repræsentantskabsmedlem
- 2016- Horesta, bestyrelsesmedlem
- 2016-2020 Olympisk Idrætsforum under Danmarks Idrætsforbund
- 2014-2019 Frandsen Group, bestyrelsesmedlem
- 2007-2010 Visit Denmark, formand
- 2006-2016 Nykredit, repræsentantskab
- 2006-2008 Idrætsfonden Danmark (I dag Sport Event Danmark) bestyrelsesmedlem
- 2004- Horesta, repræsentantskabsmedlem
- 2002-2010 Visit Denmark, bestyrelsesmedlem
- 2000 Idemand bag Vision 2025, visionsplan for Messecenter Herning (Præsenteret 1. november 2000)
- 1998-2002 Formand for Infrastrukturgruppen under Landsdelscenter MidtVest (Gruppen arbejdede for at få Midt- og Vestjylland knyttet til det øvrige danske motorvejsnet)
- 1995- Erhvervsrådet Herning & Ikast-Brande, repræsentantskab

Priser og anerkendelser:

- 2011: Den Europæiske Oplevelsesøkonomi Pris, HOTREC og EHF
- 2011: Årets Havfruepris, Danske Rejsejournalister
- 2011: Ridder af Dannebrog, H. M. Dronning Margrethe II
- 2009: Gulvbranchens Initiativpris
- 2008: Børsens Personlige Gazellepris, Dagbladet Børsen
- 2003: Årets initiativpris, Herning-Ikast-Brande-Åskov Erhvervsråd
- 2001: Merkonomprisen, Dansk Merkonomforening
- 2001: DA Hernings Jubilæumspris, DA Herning

Ledergenet og ambitionerne viste sig tidligt hos den unge Sørensen, der kom til verden i 1959 i Viborg og som barn flyttede til Hammerum, hvor han efter forældrenes skilsmisse voksede op med sin mor Kirsten og sine to yngre brødre Claus og Michael, da hans far Flemming bosatte sig i Sverige. Allerede som 14-årig blev han træner for to ungdomshold i den lokale fodboldklub Hammerum IF, mens han også selv spillede. Han kom i 1983 til Herning Fremad, hvor han spillede på 1. divisionsholdet (nutidens Superliga, red.), og trænergerningen blev holdt ved lige ved blandt andet et DBU Prof-1 Trænerkursus, som han tog i 1996 sammen med andre, der valgte at fortsætte trænervejen såsom Johnny Mølby og Kasper Hjulmand. Georg Sørensen valgte i stedet at stoppe trænergerningen for at fokusere på sin stilling som direktør.

Store visioner bliver til virkelighed

Visioner, passion og dedikation har drevet Georg Sørensen til at udvikle Messecenter Herning til oplevelseskoncernen MCH A/S, der årligt samler omkring en million mennesker fra ind- og udland til et bredt udbud af messer, musik, internationale mesterskaber samt møder, kongresser og større firmafester. Messerne er fortsat hovedhjørnestenen i koncernen. Med 15 messer, der samler flere end 50.000 udstillende og besøgende virksomheder, har han og MCH A/S et meget tæt samarbejde med mange forskellige brancher, og han nyder stor respekt blandt kunder, gæster og samarbejdspartnere. Mange er på fornavn med Georg, fordi han tager sig tid til de mennesker, han møder.

At han er en mand, der formår at gøre visioner til virkelighed, er tydeligt. De store visioner viste sig blandt andet i november 2000, da Georg Sørensen præsenterede Vision 2025, en visionsmasterplan for MCH. Resultaterne taler helt for sig selv og tæller blandt andet en forbedret infrastruktur med et udbygget motorvejsnet samt opførelsen af Hal M, MCH Arena og Jyske Bank Boxen. Resultater, der altid får ham til at fremhæve et godt samarbejde med ejerkredsen - Agromek og Herning Kommune - borgmester og byråd, formand og bestyrelse samt kunder og samarbejdspartnere som en afgørende faktor for succes - kombineret med dygtige og dedikerede medarbejdere, som han værdsætter meget højt.

Georg Sørensens vision om at skabe en multiarena opstod under et besøg i Colosseum i Rom i 90'erne. I 2010 stod Danmarks første multiarena færdig til stor overraskelse for mange, idet byggeriet var foregået uden de store armbevægelser. Jyske Bank Boxen blev indviet af Lady Gaga den 20.10.2010 kl. 20.10 og har siden huset koncerter med en perlerække af verdensnavne. Multiarenaen blev bygget til de største stjerner og har undergået mange forvandlinger til vidt forskellige formål; fra internationale mesterskaber i håndbold, ishockey, svømning og ridesport til supercross, hesteshow, Melodi Grand Prix, vidt forskellige koncerter og meget, meget mere.

Med hjertet som ledestjerne

MCH A/S har under Georg Sørensens ledelse fået et hjerte i logoet, og det er på ingen måde tilfældigt. Tværtimod er det afgørende for jubilaren, at man har hjertet med i alt, hvad man gør, og at både virksomhed og kollegaer drager omsorg for hinanden. Han bruger visioner og værdier som en drivkraft for sig selv og som en retningsgiver for sine medarbejdere. Den værdibaserede ledelse har blandt andet udmøntet sig i et konkret værdisæt udviklet i samarbejde med medarbejderne, hvori det lyder, at "I MCH er visioner en hjertesag", og udover mission og vision har alle også en fælles passion, nemlig "Det personlige værtskab for mødet med og mellem mennesker", samt medarbejdermålet "Vi tør det, vi gør det".

Hele oplevelseskoncernens forretningsgrundlag og værdisæt blev kraftigt udfordret, da coronakrisen ramte i marts 2020. Pludselig blev værtskabet umuligt, og det sendte koncernen ud i den værste krise i MCH's historie. En krise, som Georg Sørensen styrede virksomheden igennem via tæt kontakt til bestyrelse, ejere og bank. Sideløbende var han i tæt dialog med myndighederne for at sikre, at den tvangsslukkede virksomhed fik den rette compensation, ligesom han også blev udpeget til regeringens ekspertgruppe inden for afholdelse af større arrangementer. At krisen havde så fatale konsekvenser for så mange medarbejdere gjorde ondt på direktøren, og han har selv kaldt den 31. august 2020 for den værste dag i hans tid. Den dag måtte mange opsiges, og samlet tvang coronakrisen MCH til at sige farvel til 40 procent af medarbejderstaben og dermed mere end 1.000 års erfaring.

Navne

Siden er MCH kommet godt i gang igen, og i dag er hver tredje af de 228 medarbejdere nye med under halvandet års erfaring. Det har kaldt på et stort behov for sidemandsoplæring, og derudover har Georg Sørensen på fællesmøder gjort en dyd ud af at introducere de mange nye kræfter til MCH-værdierne. Hver dag arbejder han dedikeret sammen med både de fastansatte og i løbet af et år de flere end 1.000 freelancere og foreningsfrivillige på at skabe de rigtige rammer for og omkring "Oplevelser for alle". Uanset om motivet for besøget er fagligt, forretning, fritid og/eller fornøjelse, handler det for Georg Sørensen hver gang om det personlige værtskab og om at skabe unikke øjeblikke, hvor mennesker mødes. Både kunder og gæster nævner ofte MCH-ånden: De ansattes imødekommenhed, hjælpsomhed, sammenhold og passion for det personlige.

Det personlige møde er kernen

Georg Sørensen er kendt for altid at bevare roen, og for ham er det personlige omdrejningspunktet. Det har det nu været igennem fire årtier. Når han åbner en af oplevelseskoncernens mange messer, er det for ham blevet en fast tradition at fremhæve værdien af at mødes - og nu fremhæver han også den fælles læring, der er blevet til igennem coronaperioden, hvor vi er blevet både bekræftet og bestyrket i behovet for at mødes rigtigt - altså fysisk og personligt:

- Jeg har sagt det før, og jeg lover at sige det igen og igen: Det personlige møde må aldrig gå af mode. Tværtimod. Det skal vi i fællesskab udvikle og værne om - det personlige møde, der med nærvær gør en forskel og skaber den ægte menneskelige relation.

Georg Sørensen har siddet i en lang række bestyrelser og repræsentantskaber, blandt andet som bestyrelsesmedlem og -formand for Visit Denmark. Han har været formand for Infrastruktur-gruppen under Landsdelscenter Midt-Vest, som arbejdede for at få Midt- og Vestjylland knyttet til det øvrige danske motorvejsnet, hvilket har udmøntet sig i nye motorveje i det midt- og vestjyske. Han er i dag næstformand i brancheorganisationen HORESTA.

Georg Sørensen har for sin indsats som engageret direktør for MCH A/S modtaget en lang række priser og anerkendelser gennem årene, heriblandt Børsens Personlige Gazellepris i 2008, Den Europæiske Oplevelsesøkonomi Pris i 2011 og samme år blev han slået til Ridder af Dannebrog.

Privat er han gift med Anette, og sammen har de to drenge, Bertel på 10 år og Johan på 8 år.



Faste forbindelser



Vej i Vestjylland bliver udvidet for tæt ved én milliard kroner

Folketingspartierne bag forliget om vejdelen af Infrastrukturplan 2035 har godkendt udbygningen af Rute 15 til en 2+1-vej på det meste af strækningen mellem Herning og Ringkøbing. Dermed kan Vejdirektoratet sætte gang i arbejdet med at udbygge vejen

Projektet, der har en ramme på 992 millioner kroner, er inddelt i fire etaper, hvoraf størstedelen af de tre etaper ombygges til 2+1-vej. Det gælder dog ikke den vestligste etape mellem Nordre Ringvej/Søndre Ringvej ved Ringkøbing til Attenagrevej øst for Nørhede, da denne delstrækning fungerer i dag. Den vil dog i løbet af udbygningen få en række punktvis forbedringer - blandt andet, at krydset hvor Rute 28 og Rute 15 krydser hinanden ombygges til et kryds i to plan, hvor Rute 28 føres over Rute 15. Det vil forbedre trafikafviklingen og trafikikkerheden i krydset.

Rute 15 vil, når den er fuldt udbygget, få en generel hastighedsgrænse på 90 kilometer i timen. Der, hvor der er vigepligtsregulerede kryds, vil hastigheden være 70 kilometer i timen af hensyn til trafikikkerheden.

Vejdirektoratet har haft projektet i høring, hvor man har modtaget knap 200 høringssvar. I forlængelse af høringssvarerne er projektets udformning tilpasset for at imødekomme ønsker til adgangsmuligheder til den ombyggede Rute 15, ligesom omvejskørsel for ejendomme og landbrugskørsel er forsøgt minimeret.

Forventningen er, at ombygningen af Rute 15 er færdig i 2028.

Interesserede kan læse mere om projektets fire etaper - klik [her](#):

Faste forbindelser



Kort over udbygning Rute 15.

(Illustration: Vejdirektoratet)

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



(Illustration: Femern A/S)

25 kilometer ny jernbane bliver sendt i udbud

Femern A/S udbyder nu opgaven med at etablere jernbanen til Femern Bælt-tunnelen. Kontrakten bliver udbudt med en forventet samlet tilbudspris på omkring 1,5 milliarder kroner. Udbuddet er den sidste af de store kontrakter på byggeriet af Femern Bælt-tunnelen til Tyskland og drejer sig om en jernbanestrækning på i alt 25 kilometer udstyret med kørestrømsanlæg og med fokus på klimavenlige løsninger

Det kommende udbud - kaldet TTC-kontrakten (Tunnel Track and Catenary) - omfatter en to-sporet jernbane bygget til en hastighed på 200 km/t samt køreledninger, hvoraf ca. 18 kilometer ligger i selve tunnelen og ca. 7 kilometer ligger uden for tunnelen på dansk og tysk side.

Udbuddet indledes med en prækvalifikation, der skal få de bedst egnede tilbudsgivere på banen. Femern A/S stiller i udbuddet blandt andet krav om, at de bydende skal have en betydelig årlig omsætning og solvensgrad samt doku-

På sporet

menteret erfaring med udførelse af lignende opgaver. Dertil kommer forventninger til tidsplan, opfyldelse af CSR-krav og klimavenlige løsninger.

- Jernbanen er et bidrag til den grønne omstilling af transportsektoren, hvor gods- og persontransport vil få stærkt forbedrede muligheder for hurtig og direkte transport. For os er det også vigtigt at have en anlægs- og driftsfase, der er så klimaneutral som muligt. Så ligesom i de øvrige store kontrakter, har vi også i dette udbud et særligt fokus på klimavenlige løsninger, herunder de tekniske løsninger og valg af materialer, siger Kirsten Christensen, der er kontrakt-direktør i Femern A/S med ansvar for jernbaneinstallationerne.

For at sikre det bedst mulige udbud gennemførte Femern A/S i 2022 en markedsundersøgelse, hvor man blandt andet konsulterede branchen for at få den nyeste know-how inden for bæredygtige løsninger.

Samtidig blev det et signal til markedet om eventuelt at finde sammen og danne potentielle konsortier til opgaven.

- Baseret på de tilkendegivelser, der kom retur under markedsundersøgelsen, forventer vi, at flere af de velkendte internationale aktører vil byde på kontrakten. Vi ser frem til at gennemføre udbuddet og finde den bedst mulige partner til denne helt centrale opgave i det samlede projekt, siger Kirsten Christensen.

Femern A/S forventer, at prækvalificeringen finder sted til sommer i år. Derefter vil man gennemføre et udbud med forhandling frem til slutningen af 2024, hvor opgaven tildeles.

Forberedelsesarbejdet forventes derefter at gå i gang i 2025.

Når tunnelen med elektrificeret jernbane står færdig i 2029, vil den være en grøn genvej for transporten af gods og passagerer i tog til Europa med en rejsetid på syv minutter og en sparet omvej på ca. 160 kilometer i forhold til i dag.

Interesserede kan finde mere om udbuddet **her**:



Tunnelportalen på Femern.

(Illustration: Femern A/S)



(Foto: Movia/Lokaltog)

Banestrækning på 50 kilometer får nye skinner

Efter adskillige års tilløb bliver reoveringen af den sjællandske banestrækning, Østbanen, der går fra Køge til henholdsvis Faxe Ladeplads og Rødvig, en realitet. Det ligger fast efter, at Regionsrådet i Region Sjælland forleden vedtog at bevilge i alt 798 millioner kroner til reoveringen af banen

- Jeg er meget glad for Regionsrådets beslutning, som betyder, at vi nu endelig kan komme i gang med reoveringen. Og jeg er i særdeleshed glad for, at vores mange kunder på Østbanen nu kan se frem til en mere effektiv og pålidelig drift på en nyreoveret bane indenfor en overskuelig fremtid", siger Lokaltogs administrerende direktør, Lars Wrist-Elkjær.

Også i Region Sjælland er der tilfredshed med, at reoveringen nu kan påbegyndes.

- Jeg er rigtig glad for, at vi nu kan få sat gang i den længe ventede reovering. Og jeg er især glad for, at alle de borgere i Stevn, Faxe og Køge kommuner, der dagligt bruger Østbanen til at komme frem og tilbage til job og uddannelse, nu kan se frem til en meget bedre togbetjening, siger Christian Wedell-Neergaard (K), der er formand for udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde i Region Sjælland.

Reoveringen skal udføres af den danske jernbaneentreprenør Strukton Rail, som endte med at vinde udbuddet i konkurrence med de to udenlandske virksomheder Swietelsky og Spitzke.

På sporet

- Strukton Rail bød med en attraktiv pris, og samtidig var deres løsning den, der betyder færrest døgn med spor-spærringer på strækningen. Det er selvfølgelig vigtigt i forhold til vores kunder, som skal med togbus, når strækningen spærres, men også i forhold til vores muligheder for at benytte Lokaltogs værksted i Hårlev under renoveringen, siger Lars Wrist-Elkjær.

Et år med renovering i tre etaper

Selve renoveringen bliver foretaget i tre større etaper, og ifølge den foreløbige tidsplan vil strækningen fra Køge til Hårlev fra juni i år blive spærret frem til midten af august.

Derudover vil strækningen fra Hårlev til Faxe-Ladeplads formentlig blive spærret fra juni og til slutningen af september. Den sidste etape mellem Hårlev og Rødvig renoveres først i 2024, hvor arbejdet forventes at gå i gang i starten af marts og løbe frem til midten af juli. Etappen er den mest omfattende i renoveringsprojektet, da hele strækningen skal have en fuldstændig fornyelse af sporkassen, hvilket er årsagen til, at denne etape tager længere tid end de to øvrige etaper, som bliver renoveret i år.

- Den endelige tidsplan skal vi finpudse samarbejde med Strukton, og det kommer til at ske i løbet af de kommende uger. Der er blandt andet nogle bygherreleverancer af for eksempel skinner og sveller, som er en forudsætning for, at arbejdet kan påbegyndes hurtigt, siger Lars Wrist-Elkjær.

Lokaltog er i gang med at planlægge på hvilke strækninger, der skal indsættes togbusser hvornår. Så snart tidsplanen er helt på plads, vil hjemmesiden lokaltog.dk samt rejseplanen blive opdateret med køreplaner for togbusserne.

En lang vej mod nye skinner

Østbanens skinner er over 40 år gamle, og de er på nuværende tidspunkt så slidte, at der i løbet af et par år ikke længere ville kunne køre tog på strækningen med mindre, skinnerne blev udskiftet.

Renoveringen af banen har været debatteret igennem de seneste ti år, men først nu er der en løsning på vej.

Allerede for et år siden var renoveringen i udbud. Stigende råvarepriser som følge af inflation og krigen i Ukraine samt manglende kapacitet hos entreprenørerne spændte dog ben for projektet, der næsten endte med en fordobling af prisen i forhold til det budgetterede.

Et genudbud, hvor afvandingsløsningen langs banen blev ændret, og hvor entreprenørerne selv bød ind med en tidsplan, skulle få prisen ned, og det er altså det, der nu er lykkedes, så projektet med Regionsrådets beslutning kan gå i gang i løbet af juni måned.

Fakta om Østbanen:

- Etableret i 1879
- Kører fra Køge over Hårlev til henholdsvis Rødvig og Faxe Ladeplads
- Transporterer omkring 1 million kunder om året
- Betjener 14 stationer
- I alt 50 kilometer lang

Magasinet Bus

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

Små ændringer gør en stor forskel - men umærkelig for passagererne

Læs mere side 28 - 45

Transporten er blevet mere komfortabel
- men har færre passagerer

Læs mere side 46 - 55

Belgiske busser har et amerikansk snit
- her er en forklaring

Læs mere side 46 - 55

Arbejde 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