

Magasinet Bus

Fredag 29. september 2023 - nummer 9 - 11. årgang

Løvernes bedste side dukkede frem af disen

Læs mere side 45 - 55

Budskab fra otte organisationer til politikerne:

Bevar den kollektive transport

Læs mere side 3 og 4

Testkørslen fortsætter med den lille, lidt større og den største

Læs mere side 30 - 39

Kommune åbner for nyt og fleksibelt busnet

Læs mere side 9

Buschauffør kørte for stærkt i byen

Læs mere side 17

Rengøringsmand skiftede retning - og kører i dag bus som et plus

Læs mere side 58 og 59

Hvem er bussens bedste ven?

På den kommende Kollektiv Trafik-konference, som Kollektiv Trafik Forum og Transportøkonomisk Forening arrangerer i begyndelsen af oktober, er en af overskrifterne: Cyklen er togets bedste ven.

Det er godt set, for det er rigtigt smart at kunne tage sin cykel de første eller sidste meter, når man skal ud at rejse. Den mulighed benytter vi gerne her på Magasinet Bus. For så kan man altid overraske dem, man skal møde, med at sige, at man er kommet på cykel. Det er en god måde at få sat gang i snakken.

Men hvad med busserne. Er cyklen også bussernes bedste ven?

Det er ikke lige til at sige, for mange steder er det ganske besværligt eller ikke tilladt at tage sin cykel med i bussen.

Her ligger der set fra denne plads en udfordring, der er værd at tage op. Især i en tid, hvor mange - også os på Magasinet Bus - gerne slår på det positive i sammenhæng og mobilitet. Vi ved, at det sker rundt om kring, men der er et stykke vej endnu, før venskabet er i hus og man kan sige, at cyklen er bussen bedste ven uanset, hvor i landet, man befinder sig.

Og hvis der ikke lige er behov for at tage den med sig på rejsen, bør der i hvert fald være et godt sted at parkere den tohjulede, så den også er der, når man kommer tilbage.

Og hvad så med den firehulede, som egentlig er den største udfordring, når det gælder trængsel, miljø, klima og mobilitet. Vi fylder mere og med vores biler. De vokser i antal og bliver større og større, selvom der i gennemsnit kun sidder lidt mere end én person i bilerne.

Hvordan kan vi få bilerne til at være bussernes og togens måske ikke bedste venner, så i hvert fald til at være gode venner?

Det må kunne lade sig gøre at bringe transportformerne sammen i et land med blot 5,8 millioner mennesker.

God læselyst med dette nummer af Magasinet Bus

Jesper Christensen chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

IVECO BUS

Drive the road of change



eDAILY Minibus Free a **new energy**

eDAILY. JUST ELECTRIC



100% forbundet og supporteret

- Avancerede og smarte supportsystemer
- Skræddersyet service- og reparationskontrakt



Alsiddig og fleksibel

- Skræddersyet løsninger til alsidige opgaver



Bæredygtig

- Nul-emission og batterikapacitet op til 111 kWh
- Optimeret driftsomkostninger



Stærk og kraftfuld

- Unik chassis
- 140 kW-motor med Hi-Power boost og Eco-mode



Budskab fra otte organisationer til politikerne:

Bevar den kollektive transport

Den kollektive transport er udfordret af stigende omkostninger og stagnerende eller faldende passagertal mange steder. Det har fået otte organisationer med interesse i kollektiv transport til at skrive et åbent brev til Folketinget med fokus på medlemmerne af Folketingets Transportudvalg, finansminister Nicolai Wammen (S) og transportminister Thomas Danielsen (V)

Brevet lyder:

Bevar den kollektive transport - en uundværlig livsnerven i samfundet især i landdistrikterne

Kære finansminister, transportminister og politikere på Christiansborg

Vi er 8 organisationer, som er gået sammen om et fælles opråb til jer om at holde hånden under den kollektive transport. Regeringen har nedsat et ekspertudvalg, som skal analysere området og komme med forslag til fremtidige tiltag inden for den kollektive transport. Det bakker vi op om. Men udvalgets anbefalinger kommer først i slutningen af 2024, og mens vi venter på ekspertudvalget, står den lokale og regionale bustrafik overfor de største besparelser og serviceforringelser i nyere tid.

Den seneste opgørelse viser, at bustrafikken har et samlet underskud på 1,345 milliarder kroner. Årsagen er de voldsomme stigninger i brændstofpriser efter invasionen af Ukraine, og færre passagerer efter Covid-19. Det er godt, at KL og Danske Regioner har aftalt med regeringen, at underskuddet midlertidigt kan lånefinansieres med op til 600 millioner kroner. Det er også positivt, at regeringen i sit forslag til finansloven for 2024 vil afsætte 100 millioner kroner ekstra til projekter i den kollektive transport hvert år de næste 4 år.

Men det løser desværre ikke det akutte problem, for der mangler stadig 745 millioner kroner, hvis trafikselskaberne skal kunne betale busvognmændene. Den økonomiske udfordring er akut og kortvarig, men gøres der ikke noget for at løse udfordringen nu, kan konsekvenserne blive langvarige.

Besparelser på bustrafikken vil få store negative konsekvenser for både den enkelte dansker som passager, den grønne omstilling og for samfundet som helhed.

Finanslovsforhandlingerne starter nu. Vi appellerer derfor til jer om at afsætte midler til at holde hånden under den kollektive transport, så den kan holdes kørende, indtil der er fundet nye og mere langsigtede løsninger.

745 millioner kroner i underskud er et stort beløb, og trafikselskabernes ejere i kommuner og regioner har ikke de penge liggende. De kan kun finde pengene til at dække underskuddet ved nye besparelser. Hvis de ikke sparer på busruterne eller flextrafikken, skal de spare på skoler, ældrepleje m.m. Derfor ser alle trafikselskaber lige nu ind i store besparelser.

Det kommer til at ramme alle dele af den kollektive transport, også hovedruterne. Det mærkes særlig hårdt i landdistrikterne, hvor man trods afhængighed af kollektiv transport, ikke har de samme passagertal som i byerne.

Regeringsgrundlaget omtaler "et land i bedre geografisk balance", og taler om, at det skal være attraktivt at bo og arbejde i hele Danmark, en målsætning mange af folketingets partier heldigvis deler. Men det mål kan ikke indfries, hvis den kollektive transport i landområderne forringes mere eller helt spares væk. Vores landdistrikter er afhængige af den kollektive transport som livline til job, uddannelse og fritidsaktiviteter. Det påvirker også virksomhederne, væksten og sammenhængskraften i Danmark, hvis borgerne ikke kan komme rundt med kollektiv transport.

Konsekvensen er, at det bliver meget sværere at bo og få en hverdag til at fungere i landdistrikterne, hvis man ikke har bil. Hvilket et stort antal danske familier ikke har. Ifølge Danmarks Statistik har mellem 30 procent og 50 procent af familierne ikke bil. Dem, der af forskellige grunde ikke kan køre bil, for eksempel fordi de er børn, unge, ældre, eller svage og udsatte borgere, vil blive ladt i stikken.

Det er ikke holdbart, for det påvirker unges uddannelsesvalg eller fravalg, og får ældre og svage borgere i lokalsamfund og landsbyer til at flytte ind til centerbyerne.

Når der spares på den kollektive transport, presses mange flere familier, som i forvejen har bil, desuden til at købe bil nummer to. Det er heller ikke holdbart, for det giver mere trængsel og belaster klimaet.

Besparelserne går særlig hårdt ud over ældre, mennesker med handicap og andre danskere uden bil eller kørekort, som efterlades uden alternativer. Det giver mere isolation og ensomhed, og samlet set en dårligere mobilitet.

Den kollektive transport løser en række helt vitale opgaver i det danske samfund. Den bringer danskerne frem og tilbage til job, unge til og fra uddannelse og fritidsaktiviteter. Den spiller en central rolle i den grønne omstilling, fordi den skaber et alternativ til de privatbiler, som står for en meget stor andel af CO2-udledningen. Den kollektive transport mindsker trængslen i byerne, fordi flere kører sammen. Den gør det muligt at bo i landdistrikterne, selvom man ikke har bil, og den får Danmark til at hænge bedre sammen.

Politisk er der fokus på at fremme den grønne omstilling ved at gøre det mindre attraktivt at køre bil med forslag som roadpricing, vejafgifter og meget mere. Men hvis alternativet til bilen, nemlig den kollektive transport, spares væk eller reduceres markant, som tilfældet er nu, så kommer de tiltag ikke til at virke. For folk vil stadig have et behov for at komme frem og tilbage for at få deres hverdag til at hænge sammen. Uanset alder og uanset hvor de bor.

Ekspertudvalget skal se på nye løsningsforslag. Det bakker vi op om, og alle vi 8 organisationer har gode ideer og forslag, som vi glæder os til at bringe i spil. Hvad enten det handler om samkørsel, åben flextrafik, attraktive trafikknudepunkter, modernisering af ungdomskort, MaaS- løsninger eller noget helt sjette. Ekspertudvalget bør samtidig se på en mere stabil og robust finansieringsmodel af den kollektive transport, så generel inflation i samfundet ikke som nu truer den almindelige drift.

Ændringer der handler om god sammenhæng i vores samfund skal forberedes grundigt. Men imens vi venter på de fremtidige løsninger, opfordrer vi kraftigt til at sikre øjeblikkelig finansiel støtte til den kollektive transport. Det er ikke blot en investering i mobilitet, men en investering i vores samfunds bæredygtige fremtid, og et land i bedre geografisk balance.

Landdistrikternes Fællesråd, Formand Steffen Damsgaard

Dansk Industri, branchedirektør for transport Karsten Lauritzen

Ældresagen, adm.dir. Bjarne Hastrup

Forbrugerrådet Tænk, formand Anja Philip

Danske Handicaporganisationer, formand Thorkild Olesen

IDA, næstformand Aske Nydam Guldborg

Dansk Person Transport, administrerende direktør Michael Nielsen

Trafikselskaberne i Danmark, formand Steen Vindum



Rute til hurtig bus-transport i Aarhus skal miljøvurderes

[Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 giver midler til en gennemførelse af miljøvurdering og skitsering af BRT-busser på Ringvejen i Aarhus](#)

I infrastrukturaftalen fra 2021 blev det aftalt, at den højklassede kollektive transport skal støttes.

Aarhus Kommune ønsker at undersøge muligheden for at lave en BRT-busrute på Ringvejen uden om Aarhus, som skal forbinde nord og syd med en hurtig, tværgående busrute. Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 er enige om at finansiere halvdelen af udgiften til miljøkonsekvensvurderingen på 12,5 millioner kroner.

Miljøundersøgelserne ventes at vare omkring to år.

Erhvervsministeren har svaret på spørgsmål om lukning af billetautomater i Aarhus' bybusser

Midt i august spurgte Nick Zimmermann, der er folketingsmedlem for Dansk Folkeparti, erhvervsminister Morten Bødskov (S), om han ville afskaffe en undtagelse og dermed sætte en stopper for, at trafikselskabet Midttrafik og busselskabet AarBus afmontere de ubemandede billetautomater i bybusserne i Aarhus

Argumentet fra Midttrafik og AarBus samt Aarhus kommune for at afmontere billetautomaterne er, at de er dyre og besværlige at vedligeholde - og at det kontante billetsalg i automaterne er faldende og ikke står mål med omkostningerne.

Morten Bødskov peger i sit svar på, at han mener, at det er vigtigt, at der er en rimelig balance mellem at kunne benytte kontanter og de omkostninger, erhvervslivet har ved at skulle håndtere kontanter.

- Kontantpligten er udformet med henblik på at opnå denne balance, og jeg har ikke planer om at ændre i undtagelserne fra kontantpligten, står der i hans svar på nedenstående spørgsmål fra Nick Zimmermann.

"Såfremt det måtte være lovligt for bybusserne som betalingsmodtagere at afstå fra at modtage kontanter, vil ministeren medvirke til, at en sådan undtagelse afskaffes blandt andet med henvisning til, at brugerne af bybusserne ofte er børn, ældre, handicappede eller andre, der kan have vanskeligt ved at håndtere andre betalingsmidler?"

Erhvervsminister i svar om billetautomater i busser: Forbrugerombudsmanden træffer afgørelse om afvigelser fra kontantpligten

Betalingslovens bestemmelser omfatter ikke ubemandede billetautomater i busser, hvor chaufføren alene er ansat til at føre bussen og ikke til at forestå salg af billetter. Det påpeger erhvervsminister Morten Bødskov (S) på i et svar til folketingsmedlem Nick Zimmermann fra Dansk Folkeparti, der ville have erhvervsministeren til at redegøre for, om det er lovligt, når trafikselskabet Midttrafik og busselskabet AarBus vil afmontere de ubemandede billetautomater i bybusserne i Aarhus

Nick Zimmermanns spørgsmål:

Kan ministeren forklare, hvorfor bybusserne i Aarhus tilsyneladende mener sig berettiget til at afstå fra at modtage kontanter, når det fremgår af betalingslovens paragraf 81, at der gælder en kontantpligt?

Kollektiv transport

Erhvervsminister Morten Bødskovs svar:

Det er Forbrugerombudsmanden, der træffer afgørelse om, hvorvidt en afvigelse fra kontantpligten, der er fastlagt i lov om betalinger (betalingsloven) paragraf 81, stk. 1, er lovlig.

Jeg har derfor forelagt spørgsmålet for Forbrugerombudsmanden, der har oplyst følgende:

"Forbrugerombudsmanden har ikke vurderet lovligheden af den ændring af billetsalget i busserne, som Midttrafik har varslet. Forbrugerombudsmanden kan dog generelt redegøre for de relevante regler.

Betalingsmodtagere, som tager imod elektroniske betalingsinstrumenter, er som udgangspunkt også forpligtede til at modtage kontant betaling i tidsrummet fra klokken 06.00 til klokken 22.00. Det følger af kontantreglen i betalingslovens paragraf 81, stk. 1.

Bestemmelsen i stk. 1 finder dog ikke anvendelse, hvis forretningsstedet er indrettet som et ubemandet selvbetjeningsmiljø. Det følger af betalingslovens paragraf 81, stk. 2.

Af lovbemærkningerne til den seneste hovedlov fremgår følgende:

"Det foreslås i stk. 2, at stk. 1 ikke finder anvendelse ved fjernsalg eller ved betalingstransaktioner i ubemandede selvbetjeningsmiljøer. Forslaget viderefører paragraf 56, stk. 1, 2. pkt., i den nugældende lov om betalingstjenester og elektroniske penge. Med bestemmelsen fastsættes det, at den generelle forpligtelse til at modtage betaling med kontanter i stk. 1 ikke finder anvendelse ved fjernsalg, eksempelvis salg via internet, salg via en app på en smartphone, salg via ubemandede selvbetjeningsmiljøer, som eksempelvis ubemandede benzinstationer eller offentlige busser.

Hvornår et betjeningsmiljø kan anses for at være ubemandet afhænger af, om der er personale fysisk til stede, og hvad personalets funktion er. Det er således et krav, at der skal være personale til stede, og at personalet er ansat til at modtage betaling i forbindelse med salg. Er en buschauffør eksempelvis alene ansat til at føre bussen og ikke til at forestå salg af billetter, vil der være tale om et ubemandet selvbetjeningsmiljø, idet det fysiske tilstedeværende personales funktion ikke er at modtage betaling for en vare eller tjenesteydelse.

Ifølge lovbemærkningerne er det således afgørende, om der er personale til stede og om personalet har en funktion i forbindelse med billetsalget. Lovbemærkningerne uddyber med et konkret eksempel vedrørende en buschaufførs rolle. Ifølge lovbemærkningerne vil der være tale om et ubemandet selvbetjeningsmiljø, hvis buschaufføren alene er ansat til at føre bussen og ikke til at forestå salg af billetter.

Forbrugerombudsmanden har tidligere behandlet flere sager vedrørende trafikkselskabers efterlevelse af kontantreglen. Som udgangspunkt er busserne forpligtede til at modtage kontant betaling, da rejsekortet er et elektronisk betalingsinstrument.

Den seneste sag vedrørte trafikkselskabers begrænsning af passagerers mulighed for at modtage byttepenge.

Trafikkselskabernes egne rejseregler indeholdt en begrænsning i kundernes mulighed for at modtage byttepenge udover til nærmeste hundrede kroner. Forbrugerombudsmanden vurderede, at den begrænsning var i strid med kontantreglen.

Forbrugerombudsmanden har også behandlet en række sager i forbindelse med covid-19, hvor nogle trafikkselskaber indstillede kontantsalget. Forbrugerombudsmanden gjorde opmærksom på, at kun trafikkselskaber, som havde indrettet et ubemandet selvbetjeningsmiljø i busserne, kunne afvise kontant betaling i busserne.

Kollektiv transport



Kommune åbner for nyt og fleksibelt busnet

Op til sommerferien næste år skal passager i Esbjerg kommune vænne sig til et nyt busnet. Esbjerg kommune har lagt de foreslåede planer frem og åbner for kommentarer, idéer til de nye ruter

Det nuværende busnet blev indført i 2017, men fra sommeren 2024 bliver det et farvel til det rutekort, der i dag forbinder Esbjerg Kommune.

I forbindelse med evalueringen af det nuværende busnet er der blevet udarbejdet en række nye planlægningsprincipper, der har til formål at sikre, at den kollektive transport i Esbjerg Kommune bliver attraktiv for flere, og at der kan skabes mere busdrift for pengene. Målet er at skabe et mere fleksibelt busnet end det eksisterende.

Fra stambusprincip til A-busnet

Det eksisterende bybussystem fra 2017 er baseret på stambusprincippet, og ved indførelsen blev nettet underlagt en række politisk vedtagne servicekriterier for blandt andet maksimal gåafstand til et busstoppested. Evalueringen af busnettet har imidlertid vist, at servicekriterierne har medført uensigtsmæssige linjeføringer med få passagerer. Det nye busnet er inspireret af A-busnet-konceptet, som er indført i andre danske byer med positive erfaringer.

- Vi skifter spor, ved at gå fra et stambusprincip til at lade os inspirere af A-busnettet. Det betyder blandt andet, at busnettet koncentrerer sig om der, hvor passagerne er i kombination med hurtigere og mere direkte buslinjer. Samtidig skal busnettet bedre kunne justeres og tilpasses fremtidens behov, siger formanden for Plan & Byudviklingsudvalget, Henning Ravn (V).

Økonomisk balance

Økonomien for den kollektive transport i Esbjerg er udfordret af flere årsager, og det spiller også ind på det nye busnet. Corona-tidens restriktioner har betydet et fald i passagertallene og dermed indtægterne. Krisen i Ukraine har medvirket til stærkt stigende energipriser og inflation, hvormed omkostningerne til at køre busser er steget. Derfor bygger det nye busnet på en ambition om at sikre den bedst mulige busbetjening inden for den økonomiske ramme, politikerne har lagt.

Fakta om det nye busnet:

Forslaget til det samlede rutenet i Esbjerg by består af tog, A-busser, bybusser og regionalruter. Rygraden i bybusbetjeningen er de tre A-buslinjer, der suppleres af tre andre bybuslinjer, heriblandt en efterspurgt ringrute. Betjeningen på de tre A-buslinjer vil være med kvartersdrift mellem klokken 6 og 20 på hverdage og halvtimesdrift herudover. Linje 14 vil være en uddannelseslinje, der betjener en stor del af uddannelsesinstitutionerne.

Interesserede kan se mere om det nye busnet [her](#):

Forslaget til det nye busnet i Esbjerg Kommune er i offentlig høring frem til tirsdag 8. november og kan findes via Esbjerg Kommunes høringsportal - klik [her](#):



Ejby Station er centrum i det nye knudepunkt på Jernbanevej i Ejby.

Vestfyn har fået et nyt trafikalt knudepunkt

Et nyt trafikalt knudepunkt i Ejby er blevet færdigt og taget i brug, så det nu er enklere og mere bekvemt at køre sammen i busser og tog, når man bor eller arbejder på Vestfyn. Målet med at skabe et nyt trafikalt knudepunkt der, hvor stationen i Ejby i forvejen ligger, er, at udviklingen af den kollektive transport og den overordnede mobilitet er vigtig - både med hensyn til mobilitet og klima - og det skal være enkelt bruge den kollektive transport og skifte mellem forskellige transportformer

Det nye knudepunkt ved stationen i Ejby er skabt i fællesskab mellem Middelfart Kommune og Region Syddanmark i samarbejde FynBus, så borgerne i området nu har fået et attraktivt trafikknudepunkt, hvor man let kan skifte mellem forskellige transportformer.

Kollektiv transport

- Jeg er meget glad for, at der nu er kommet fokus på, hvordan vi laver de gode skift, så vi får flere til at benytte den kollektive trafik, og det samtidig gøres mere trygt. Det er det, vi nu afprøver sammen med Region Syddanmark som også har bidraget økonomisk til projektet, siger Johannes Lundsryd Jensen (S), der er borgmester i Middelfart Kommune.

Det nye knudepunkt skal være attraktivt

Knudepunktet er placeret ved stationen i Ejby, fordi lokalruter, regionalruter og regionaltoget mødes her. Samtidig er ventefaciliteter og omstigningsmuligheder mellem forskellige kollektive transportformer samt samkørsel, Plustur og Flextur forbedret

Knudepunktet byder på parkeringspladser reserveret til samkørsel, Plustur og Flextur. Der er etableret ny cykelparkering med overdækning og mulighed for at parkere forskellige transporttyper, herunder cykel, ladcykel, handicapcykel og scooter.



Knudepunktskage.

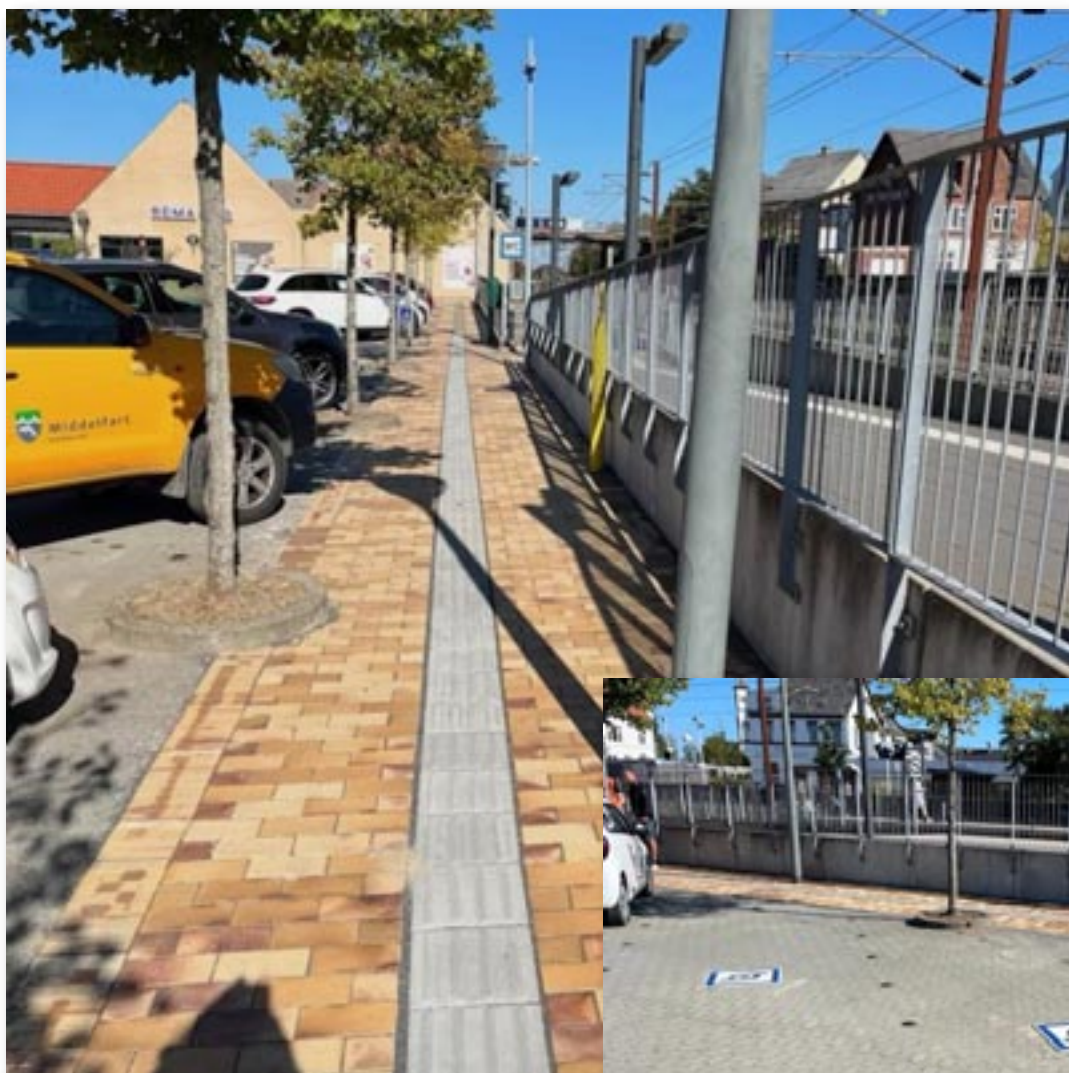


Kollektiv transport

Derudover er der lavet et nyt læskur, der er placeret fremme på pladsen, så man bedre kan se andre og derved mere trygt kan opholde sig der. FynBus har bidraget med en informationsskærm, så det nu er muligt at se buskørslen i realtid på stationen. Projektet har også medført, at der er etableret flere ledelinjer, så blinde og svagtseende bedre kan benytte pladsen.

Middelfart kommunes første knudepunkt

Det er ikke Fyns første nye knudepunkt. Det første blev indviet i Munkebo tidligere på året. Men det er Middelfart Kommune's første knudepunkt og mindst lige så vigtigt i arbejdet med at gøre den kollektive transport mere tilgængelig.



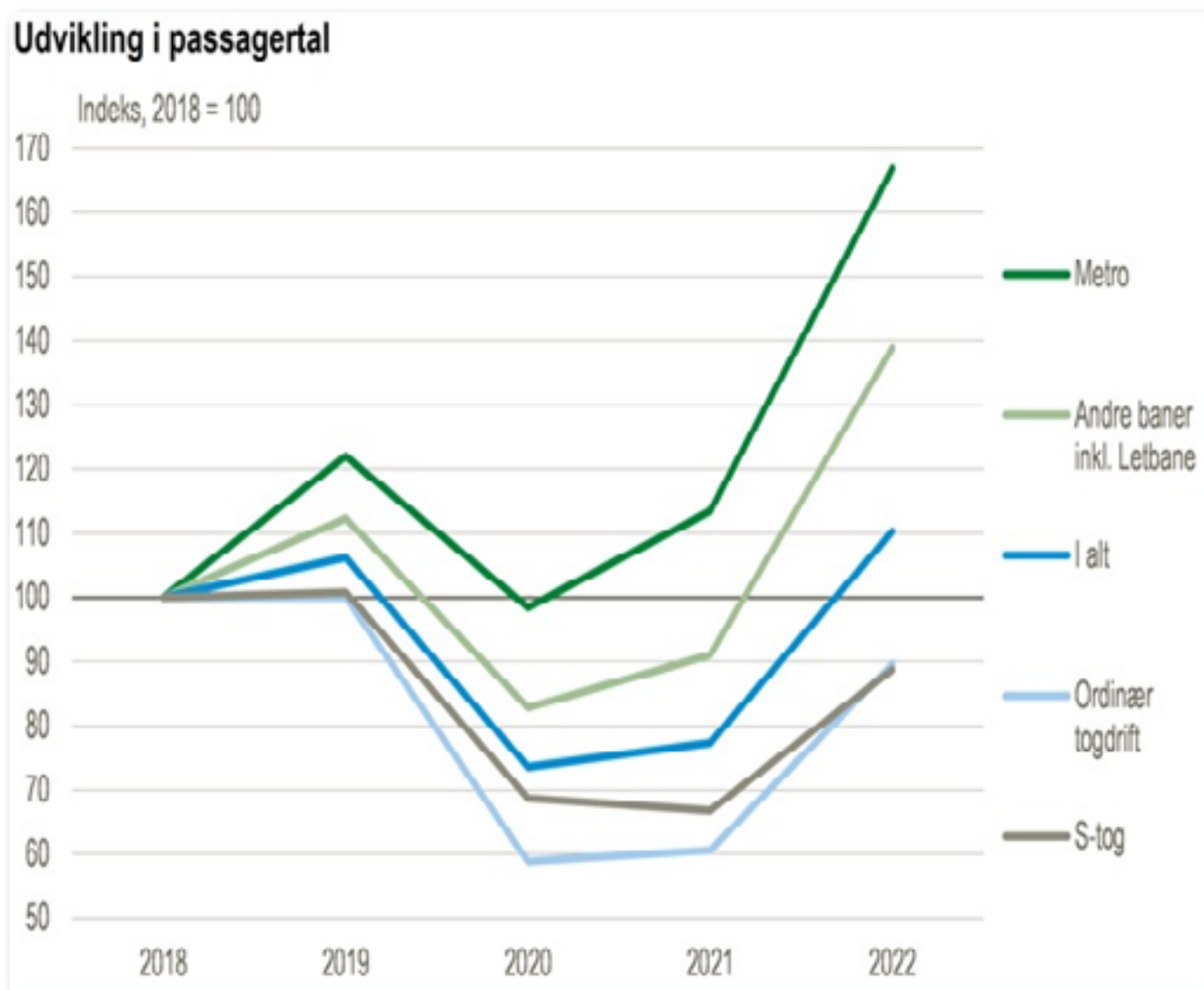
Kollektiv transport

- Det betyder, at vi nu har mulighed for at få erfaringer med, at hvis vi forbedrer forhold omkring skift, ventefaciliteter og samspillet med andre transportformer - og ikke mindst får udbredt kendskab til knudepunkt-logoet - kan vi få skabt opmærksomhed på, hvilke muligheder der er for transport til og fra lokalområdet. Det kan også være, det giver mulighed for, at knudepunktet kan udbygges til at omfatte andre tilbud, siger Johannes Lundsryd Jensen.

Middelfart kommune og Region Syddanmark indviede officielt knudepunktet tirsdag 29. august, hvor Middelfart Kommune's borgmester Johannes Lundsryd Jensen (S) og formanden for udvalget for regional udvikling i Region Syddanmark, Michael Nielsen (K) holdt taler. Indvielsen skete sammen med børn fra Ejby skole, som i forbindelse med projektet sammen med Region Syddanmark, har været inddraget.



Kollektiv transport



(Kilde og grafik: Danmarks Statistik)

Flere rejste med tog i 2022

I 2022 steg antallet af passagerer på det danske jernbanenet til 302 millioner, hvilket svarer til en stigning på 42,6 procent i forhold til året før. Det fremgår af den seneste statistik over togpassagerer fra Danmarks Statistik. Det fremgår også af statistikken, at 2022-tallet ligger ti procent over passagertallet i 2018

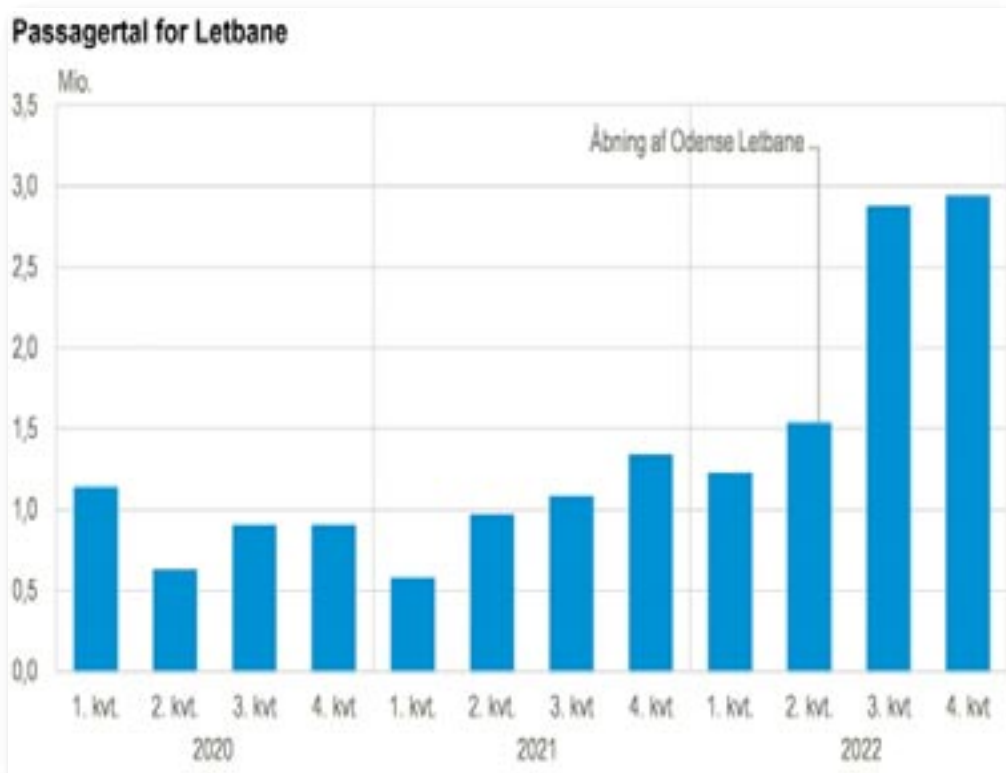
Danmarks Statistik peger på, at den markante stigning kommer efter de to år - 2020 og 2021 - hvor antallet af passagerer var stærkt påvirket af restriktionerne som følge af COVID-19 - nedlukninger, reducerede pladser i togene og mere hjemmearbejde. Statistikken viser, at stigningen i passagertallet i 2022 gjalt for alle banekategorier.

Antallet af togrejsende steg mest på det ordinære banenet

Den relativt største stigning i antallet af passagerer i 2022 var for den ordinære togdrift på 47,9 procent, hvilket svarer til en stigning på 24 millioner passagerer. Den ordinære togdrift dækker den internationale trafik, den landsdækkende trafik over Storebælt samt den regionale togtrafik i både Øst- og Vestdanmark.

Kollektiv transport

Danmarks Statistik peger på, at selvom den ordinære togdrift oplevede den største stigning, lå antallet af passagerer i denne kategori i 2022 stadig 10,4 procent under niveauet i 2019 - det seneste hele år inden corona-virusen kom til Europa-19. Øvrige baner, som dækker lokalbaner, S-tog, metro og letbaner steg 41,0 procent i 2022, hvilket svarer til 66 millioner passagerer, hvilket ud over en normalisering efter corona-tiden også skyldes åbningen af Odense Letbane, der åbnede 28. maj 2022 med 14 kilometer banenet og 26 standsningssteder.



Åbningen af Odense Letbane betød, at antallet af passagerer, som tog letbane i 2022, steg med 120,1 procent til knap 9 millioner passagerer. Påvirkningen af passagertallet ses tydeligt, når man ser på kvartalstallene for passagertallet for letbane. Her ses det, at passagertallet i tredje og fjerde kvartal 2022 var omtrent dobbelt så høje som i årets første to kvartaler.

(Kilde og grafik: Danmarks Statistik)

Mindre vestjysk by får nyt og mere sikkert busstoppested

Vejdirektoratet sætter gang i arbejdet med at opføre et nyt busstoppested i den lille by Stenderup-Krogager, der ligger på Rute 30 mellem Esbjerg og Grindsted. Dermed bliver det mere sikkert for busser at holde ind og samle skolebørn op

Når busser på rute 30 i Sydjylland stopper op for at samle passagerer op i Stenderup-Krogager, så har de ikke meget plads at brede sig på. Det betyder, at de delvist er nødt til at holde på kørebanen, så bagvedkørende trafikanter ikke kan komme forbi, hvilket har skabt flere farlige situationer.

Derfor er Vejdirektoratet gået i gang med at etablere en buslomme på begge sider af Tingvejen, så den trafikerede strækning bliver mere sikker for trafikanter.

Entreprenøren tog fornyligt hul på opgaven, og Vejdirektoratet forventer, at det nye busstoppested er klar til at blive taget i brug sidst i oktober.

- Der har længe været et ønske om at få lavet buslommer på Tingvejen, så det er glædeligt, at vi nu kan komme i gang. Det er en travl strækning, så det er vigtigt, at sikkerheden er i orden, siger Niklas Hovmøller Sørensen, der er projektleder ved Vejdirektoratet.

- Når de nye buslommer står klar, er det slut for bagvedkørende med at svinge over i den modsatte kørebane for at foretage overhalinger, fremhæver han.

Arbejdet med at bygge buslommen foregår ved, at arealet bliver ryddet for at gøre plads til det nødvendige jordarbejde, hvorefter der bliver udlagt asfalt og fortov.

Mens arbejdet står på, vil det have påvirkning på trafikken, hvor der kan opstå kødannelse i myldretiden. Begge kørebaner er åbne, og der er ikke planlagt spærringer. Der vil dog blive skiltet med nedsat hastighed.

Fakta om projektet:

- Projektet udspringer af Infrastrukturplan 2035, hvor der er afsat 50 millioner kroner årligt i 2022 og 2023 til at skabe bedre busfremkommelighed i hele landet.
- Entreprisen er udbudt under det dynamiske indkøbssystem LOK-FOR, hvor små og mellemstore entreprenørvirksomheder kan byde ind. Udbuddet blev vundet af Freiberg Gruppen.

Forslag til nyt regionalt busnet på Fyn er sendt i offentlig høring

Trafikselskabet FynBus har udarbejdet et forslag til et nyt regionalt busnet inden for de rammer, som Region Syddanmark stiller til rådighed



Omlægningen af de regionale busruter sker for at skabe økonomisk balance mellem Region Syddanmarks bidrag til den kollektive trafik og de faktiske udgifter. I alt drejer det sig om en tilpasning af det regionale rutenet, der giver en årlig besparelse på cirka 12,5 millioner kroner.

Forslaget er sendt i offentlig høring frem til mandag 4. december. FynBus fremhæver, at det er vigtigt at høre kommuner og borgere ad, og derfor er det muligt at indsende høringsvar.

Interesserede kan læse FynBus' forslag til det nye regionale busnet og indsende høringsvar [her](#):

Buschauffør kørte for stærkt i byen

Fredag 15. september lidt for middag blev en buschauffør taget for at køre 76 km/t i byzonen på Mosede Landevej ved greve, hvor fartgrænsen er 50 km/t. Den hurtigtkørende chauffør blev målt med laser af en betjent fra færdselsafdelingen hos Midt- og Vestsjællands Politi, som efterfølgende fik bussen standset

Chaufføren i bussen, der ikke var i rute, erkendte at have kørt for stærkt. Han blev sigtet for at køre 73 km/t, som er resultatet, når der tages højde for en fejlmargen. Han kan se frem til en bøde på 4.200 kroner og en betinget frakendelse af førerretten, som udløses, hvis man overskrider fartbegrænsningen med mere end 40 procent, når man kører i en by med et tungt køretøj - eksempelvis en bus.



Bybusserne i Aalborg åbner for frit flow - ind og ud gennem alle døre

Nordjyllands Trafikselskab (NT) indfører frit flow i Plusbussen og alle bybusser i Aalborg fra lørdag 23. september. Samtidig får cyklisterne en forbedret service, da spærretiden for cykler i busserne ophæves

Med frit flow i Plusbussen og bybusserne i Aalborg kan passagerne bruge alle døre i busserne, når de skal af og på. I de nye Plusbusser, der har flere døre end alle øvrige bybusser, gælder det dog ikke fordøren. Ideen med at åbne alle døre for ind- og udstigning er, at gøre det lettere og hurtigere for passagerer at komme af og på. Frit flow benyttes eksempelvis i Aarhus, på Fyn og i hovedstadsområdet.

- Som kunde i den kollektive trafik i Aalborg skal du tillægge dig nogle nye vaner og ikke mindst lægge de gamle vaner på hylden. Det kan være vanskeligt. Derfor har vi også ekstra personale på gaden den første uges tid efter indførelsen af frit flow. Vi er der for at guide og vejlede vores kunder, så de får en god oplevelse, siger Mette Henriksen, der er chef for Kunder & Salg i NT.

Kollektiv transport

Passagerer kan checke ind og ud med Rejsekort ved alle døre i bussen, og det er stadig muligt at købe en billet i bybussen. Her skal man benytte fordøren.

Plusbusserne er lidt forskellige

Passagerer i Plusbusserne kan checke ind og ud på plusbusstationerne, men det er kun muligt at checke ind i Plusbusserne. Det vil ikke være muligt at købe billetter i Plusbusserne, men billetter kan købes i NT Billet app eller billetautomaten på Plusbusstationerne. I billetautomaten kan man kun betale med betalingskort. Det er ikke muligt at stige ind ad fordøren.

Forbedrede muligheder for cyklister

NT forbedrer også cyklisters oplevelse i den kollektive trafik, da spærretiden for cykler i bybusserne ophæves fra lørdag 23. september. Det betyder, at man fremover kan medbringe cyklen på alle tidspunkter af døgnet, syv dage om ugen. Idéen er, at det skal appellere til cyklister, der ønsker en mere fleksibel rejseoplevelse og vil bidrage til at fremme bæredygtig transport.

Det er fortsat gratis at medbringe en cykel, hvis man benytter Rejsekort, men ellers kan der købes en cykelbillet via NT Billet app eller rejsekortautomaten på stationen. NT gør opmærksom på, at der er begrænset plads til cykler, især i myldretiden, og derfor vil rejsegarantien ikke gælde for cykler.

Fakta om billetter og frit flow

Plusbusserne i Aalborg:

- Man kan tjekke ind og ud på Plusbusstationer
- Man kan tjekke ind i Plusbussen
- Man kan ikke købe billet i Plusbussen – billet købes i NT Billet app eller i billetautomaten på plusbusstationerne
- Man Du kan stige ind og ud ad alle døre undtagen fordøren

Bybusserne i Aalborg:

- Man kan tjekke ind og ud ved alle døre samt på Plusbusstationerne
- Man kan købe en kontantbillet hos chaufføren eller i NT Billet app eller i rejsekortautomaten på Plusbus stationen.
- Man kan stige ind og ud ad alle døre

Cykler i Plusbussen, bybusserne og i NJ's tog:

- Spærretiden ophæves fra 23. september, så man kan medbringe sin cykel på alle tidspunkter af døgnet
- Det er gratis at tage sin cykel med, hvis man rejser på rejsekort
- Der er begrænset plads, så rejsegarantien gælder ikke for cykler

Intelligent prioritering med grøn bølge hjælper busser hurtigere frem

Svært fremkommelige veje betyder også, at busser til kollektiv transport får sværere ved at komme frem - og og holde køreplanerne. Derfor har trafikselskabet Movia i samarbejde med andre partnere i projektet "Grøn Bølge for Busser" udviklet, testet og demonstreret forskellige intelligente busprioriteringsløsninger, der optimerer og koordinerer trafiksignaler - så de forsinkede busser kommer nemmere gennem trafikken i Hovedstaden

Der er behov for at finde på bæredygtige og fremsynede løsninger på de trafikale udfordringer med øget trængsel, så den kollektive transport bliver mere attraktiv og effektiv. Én af løsninger er busprioritering, hvor busser i rute kan forlænge det grønne signal i lyskryds efter først-til-mølle-princippet. En anden og ny løsning er intelligent prioritering, hvor busserne vurderes indbyrdes og efter, om de er for tidligt på den eller forsinket i forhold til deres køreplan.

Trafikselskabet Movia har sammen med andre samarbejdspartnere i en periode afprøvet intelligent busprioritering på en delstrækning på Nørrebrogade i København, ved et større kryds i Ballerup og ved DOLL i Albertslund kommune. Og nogle af projekterne har ifølge en evalueringsrapport givet positive resultater.

Evalueringsrapporten viser, at med den intelligente form for busprioritering kan busser, der er forsinkede i forhold til køreplanen, anmode om at blive prioriteret i et signalanlæg. Busser med en højere prioritetsscore vil blive prioriteret højere end busser med en lavere prioritetsscore - også selvom deres anmodning kommer senere.

Med grøn bølge kommer busserne bedre frem

På Nørrebrogade i København har projektet eksempelvis haft fokus på at optimere det eksisterende busprioriteringssystem. Resultaterne viser, at den intelligente busprioritering virker i København på teststrækningen i forhold til den traditionelle busprioritering, som er baseret på et først-til-mølle-princip.

For de højest prioriterede buslinjer som 5C, 350S og 1A viser resultaterne, at busserne kommer bedre frem i forhold til den samlede rejsetid og pålidelighed. Selvom der i forvejen er basis-busprioritering her, viser målingerne, at den intelligente busprioritering virker på den korte vejstrækning med i alt otte signalanlæg. Hvis det skaleres op til de cirka 170 signalanlæg i København, hvor der i dag er en basis-busprioritering, vil gevinsterne ifølge rapporten sandsynligvis være større.

- I Movia arbejder vi hele tiden for at gøre den kollektive transport til det nemme valg. Derfor skal det også være attraktivt at vælge f.eks. bussen frem for bilen. Det bliver det, når vi med intelligent prioritering i lyskryds kan sikre, at busserne kommer nemmere frem. Så slipper vores passagerer for at sidde i de køer, som bilerne må holde og vente

Fakta om Grøn Bølge-projektet:

- Grøn Bølge-projektet er gennemført i tre cases i Københavns Kommune, Ballerup Kommune og i DOLL ITS Living Lab i Albertslund Kommune
- I 2022 har projektgruppen udarbejdet en evaluering af de to cases i henholdsvis København og Ballerup Kommune
- Partnere i projektet har været Københavns Kommune, Ballerup Kommune, Movia, Gate 21 og We Build Denmark. Hovedleverandør er Technolution, og underleverandør er Inteligo. Projektet er finansieret af Region Hovedstaden og projektpartnere.

Kollektiv transport

i. Samtidig øger vi også pålideligheden, så man som passager kan stole på, at bussen kommer til tiden. Vi glæder os til at udbrede de positive resultater fra projektet og give grøn bølge til endnu flere busser i den nære fremtid, siger Movia's direktør for Kunder og Kommunikation, Marlene Holmgaard Fris.

Arbejdet med den intelligente busprioritering bunder i et ønske om at gøre den kollektive transport mere attraktiv og effektiv, så flere vælger den fremfor bilen og dermed reducerer trængsel og CO2-udledning. På sigt vil en prioritering også kunne ske i forhold til, hvor mange passagerer der er ombord på bussen.

Interesserede kan læse mere om projektet "Grøn bølge for busser" [her](#):

Pulje har fået 13 ansøgninger om tilskud til bedre busforbindelser

Trafikstyrelsen har i år modtaget 13 ansøgninger om tilskud fra Folketingets busfremkommeligheds-pulje. Puljen skal skabe hurtigere og bedre busforbindelser i hele landet

Et lyskryds i Frederikssund, der prioriterer busserne først. En ny analyse af en højklasset buskorridor mellem Vejle og Kolding. Et nyt trafikknudepunkt ved den nye Glostrup Ejby letbanestation. Det er nogle af de projekter, der i år er søgt om tilskud til.

Trafikstyrelsen har i år modtaget 13 ansøgninger om tilskud fra busfremkommelighedspuljen, der er på 52,8 millioner kroner. Puljen er en del af en forligsaftale i Folketinget om investeringer i bedre og billigere kollektiv trafik frem til 2035.

Kommuner og kommunale trafikselskaber har i alt søgt om tilskud for 39,9 millioner kroner. Betingelsen for at søge er, at ansøgerne selv bidrager med mindst 50 procent af midlerne til busfremkommelighedsprojektet.

Ansøgningerne bliver vurderet ud fra følgende kriterier:

- At projektet øger bussernes fremkommelighed og rettidighed og dermed reducerer køretider i Danmark
- At der skabes forbedringer for flest mulige passagerer i den kollektive trafik
- At projektet bidrager til flere passagerer i den kollektive trafik
- At projektet forbedrer sammenhængen mellem transportmidler - enten mellem busser eller mellem busser og andre transportmidler
- At projektet effektiviserer busdriften

Trafikstyrelsen udarbejder på den baggrund en indstilling til Transportministeren om udmøntning af puljens midler.

Det er målet at alle ansøgere får besked om tilsagn eller afslag i slutningen af 2023.

På næste side er der en oversigt over de projekter, der har fået tilskud fra puljen.

Kollektiv transport

Pulje til bedre busfremkommelighed i hele landet		
Ansøger	Titel	Ansøgt beløb
Hørsholm Kommune	Nye og bedre stoppesteder på Frederiksborgvej	0,50 millioner kroner
Norddjurs Kommune	Forbedret adgang til busløkken ved Grenaa Gymnasium	0,15 millioner kroner
Aarhus Kommune	Busfremkommelighedsprojekter i Aarhus	5,78 millioner kroner
Frederikssund kommune	Etablering af signalregulering samt busprioritering i kryds	1,47 millioner kroner
Aarhus Kommune	Busfremkommelighed for Region Midtjyllands ruter 100 og 200	2,40 millioner kroner
Nordjyllands Trafikselskab	Fremtidens Kollektive Trafik – etablering og opgradering af knudepunkter i Nordjylland	8,99 millioner kroner
Sydtrafik	Foranalyse af højklasset buskorridor mellem Vejle og Kolding	0,31 millioner kroner
Silkeborg Kommune	Knudepunkt i Voel	0,55 millioner kroner
Roskilde Kommune	Busfremkommelighedstiltag for 202A på Køgevej i Roskilde	2,83 millioner kroner
Odense Kommune	Højklasset kollektiv trafik i Odense Kommune	7,47 millioner kroner
Lemvig Kommune	Udvidelse af kapacitet af ventefaciliteter på Lemvigbanen	0,59 millioner kroner
Glostrup Kommune	Nyt trafikknudepunkt ved Glostrup Ejby letbanestation samt øget busfremkommelighed gennem Ejby Erhvervsområde.	6,75 millioner kroner
Esbjerg kommune	Bedre busfremkommelighed og nyt busnet i Esbjerg	2,17 millioner kroner
I alt		39,95 millioner kroner

Nyt bus-udbud i Region Midtjylland bliver med både el og diesel

På grund af usikkerhed om prisen på el-busser åbner politikerne i Region Midtjylland besluttet, at give mulighed for at fortsætte med dieseldrevne busser i en kort periode i den sydøstlige del af regionen. Det overordnede mål er fortsat, at den regionale bustrafik være CO2-neutral i 2030

Baggrunden for at busoperatører kan byde ind med dieseldrift et stykke tid endnu er den aktuelle situation med øgede omkostninger og lavere passagerindtægter. Da der samtidig er behov for en klimaindsats og at prisen på el svinger meget, er det en udfordring at sætte rammerne for kommende udbud af bustrafik

Konkret er Midttrafik ved at forberede et udbud af kørsel med 57 busser til den sydøstlige del af regionen. Og selv om el er det foretrukne drivmiddel, har regionsrådet besluttet at åbne mulighed for, at fortsætte med diesel i tanken i fire år mere.

- Som politikere skal vi beslutte nogle rammer, der både kan sikre billetpriser, der er til at betale, at der overordnet er sammenhæng i økonomien og samtidig sørge for en busdrift, som er i tråd med vores mål om at blive CO2-neutrale. Den model, vi nu har besluttet er den, der bedst sikrer, at de forskellige ender mødes, siger regionsrådsformand, Anders Kühnau (S).

Regionsrådets beslutning betyder, at der skal gives tilbud på både el-busser (på en tiårskontrakt) og eller på diesel-busser (på en fireårskontrakt). Ender det med diesel i tanken, kan kontrakten så genudbydes i 2029 med krav om CO2-neutralitet. En del af de lokale ruter i udbuddet finansieres primært af Horsens og Hedensted kommuner. Derfor skal de endelige rammer for det samlede udbud i den kommende tid aftales mellem regionen og de to kommuner.

Siden 2022 har der kørt 36 el-busser ud på de regionale ruter, og Midttrafik har gode erfaringer med kørslen. Men stigende priser og leveringstid på el-busser har skabt usikkerhed i forhold til det nye udbud, og Midttrafik vurderer, at regionens omkostninger risikerer at stige med op mod 20 procent, hvis de 57 busser i udbuddet skal være el-busser til el.

- Regionen arbejder lige nu i en række projekter med at gentænke den kollektive trafik, så vi i fremtiden kan tilbyde borgerne både effektive, billige og grønne mobilitetsløsninger. Det kræver blandt andet, at vi holder skarpt øje med økonomien, for uanset om de kører på el eller diesel, så er busser altså kun bæredygtige, hvis der er passagerer med i dem, siger regionsrådsformanden.

Flere udbud på vej

I de kommende år udbydes en væsentlig del af den regionale kørsel. Ambitionen er fortsat i den forbindelse at omstille til CO2-neutrale drivmidler.

Midttrafik planlægger at gennemføre næste udbud af regional buskørsel i Østjylland og på Djursland i 2024/2025, hvor de nuværende kontrakter udløber i juni 2026. Det gælder 99 busser med cirka 260.000 køreplantimer. Det forventes, at regionsrådet skal tages stilling til vilkårene for dette udbud i løbet af næste år.

Kollektiv transport



Prisen på at køre med tog og bus stiger med godt 10 procent

Søndag 21. januar næste år bliver billetpriserne for offentlig transport i hele landet reguleret opad med gennemsnitligt 10,3 procent. Trafikstyrelsen fastsætter hvert år et loft for, hvor meget priserne i den offentlige transport må stige. Taksstigningsloftet er i år beregnet på baggrund af omkostningsniveauet for sektoren i 2022, der var en periode præget af høj inflation og stigende energipriser

Billetpriserne er fastsat i samarbejde med de regionale trafikselskaber og Arriva vest for Storebælt og af DOT (Din Offentlige Transport) på Sjælland og Lolland-Falster. Fælles for de to områder er, at priserne i gennemsnit stiger 10,3 procent

- Vi har sammen med de andre trafikselskaber justeret de fælles priser, så de giver bedst grundlag for at sikre en god og sammenhængende offentlig transport i alle dele af Danmark, siger Charlotte Kjærulff, der er kundechef i DSB.

For rejser over Storebælt er det DSB, der fastsætter billetprisen. DSB har i år valgt ikke at udnytte takststigningsloftet fuldt ud for rejser på tværs af landet. Enkeltbilletter kommer til at stige 7,7 procent. Samtidig sætter DSB yderligere én million Orangebilletter til salg på rejser over Storebælt. Det betyder, at over halvdelen af alle enkeltbilletter på tværs af landet næste år vil være billige Orange- eller Orange Fri billetter.

- Hvis man kan rejse uden for myldretiden, er der fortsat rigtig gode muligheder for at få et godt tilbud. Orangepriserne for rejser mellem København og Aarhus starter ved 119 kroner, siger Charlotte Kjærulff og fortsætter:

- DSB vil også fortsat udbyde Orange-billetter til regionale togrejser. Her starter prisen på 20 kroner, så jeg synes, at vi har mange attraktive tilbud til togkunderne.

Mobilitetsselskab med mange fjernbusser havde 36 millioner passagerer på seks måneder

Den tyske Flix-koncern med FlixBus, FlixTrain, Greyhound, Kamil Koç omsatte i årets første seks måneder for 860 millioner euro - cirka 6,4 milliarder kroner - og transporterede samlet over 36 millioner passagerer med sine busser og tog i de lande, hvor selskabet opererer

Flix peger på, at der er tale om en omsætningsfremgang på 54 procent og en passagerfremgang på 53 procent set i forhold til samme periode sidste år. Fremgangen betyder, at Flix-koncernen fik et positivt driftsresultat på 26 millioner euro - cirka 195 millioner kroner - hvilket er en fremgang på 85 millioner euro i forhold til samme periode sidste år. I forhold til det samlede resultat for 2023 forventer Flix-koncernen en omsætningsfremgang på 25 procent i forhold til 2022

I forbindelse med halvårsresultatet peger Flix-koncernen på, at koncernen har udvidet sine aktiviteter til også at omfatte Finland, Grækenland - og at aktiviteterne i Brasilien er blevet udvidet.

- Flix leverer bæredygtig og profitabel vækst. I løbet af første halvår af dette år har vi været i stand til at udvide vores tjenester på nye og eksisterende markeder. Vi fortsætter med at være en global succeshistorie inden for rejseteknologi, siger André Schwämmlein, der er administrerende direktør og medstifter af Flix.

I løbet af årets første seks måneder udvidede Flix sit netværk og startede to nye ruter til Grækenland og Finland. Virksomheden udvidede også sit netværk i Brasilien. Flix-koncernen, der nu har aktiviteter i 41 lande, forventer en vækst på 25 procent i den samlede omsætning.

Øget omsætning

I Europa transporterede Flix-koncernen over 24 millioner passagerer, hvilket var en stigning på 75 procent i forhold til samme periode sidste år. Omsætningen udgjorde 477 millioner euro, hvilket svarede til en vækst på 91 procent. I juni havde Flix over 2.000 europæiske stop i sit netværk. Med lanceringen af FlixBus' nye ruter til Finland og Grækenland dækker Flix nu det kontinentale EU-fastland.

I USA, Canada og Mexico rejste over fem millioner passagerer med FlixBus og Greyhound's tjenester, hvilket var en stigning på 33 procent. Omsætningen steg med 19 procent og beløb sig til 279 millioner euro. I Brasilien udvidede FlixBus sit netværk med alt 35 nye byer i syv stater. Dermed er FlixBus også aktiv i det nordøstlige Brasilien.

I Tyrkiet rejste over 6,8 millioner passagerer med Flix' datterselskab Kamil Koç, hvilket var en stigning på 14 procent. Omsætningen endte på 88 millioner euro, hvilket svarer til en vækst på 34 procent.

Senere på året vil FlixBus køre ind i Chile. Til næste år vil FlixBus køre ind med aktiviteter i Indien.



Kunderådgiver har fået Dronningens fortjenstmedalje for 40 års tro tjeneste

Kunderådgiver hos trafikselskabet Movia, Susanne Kjær Hulse, har arbejdet i den kollektive transports tjeneste i 40 år. I den anledning har hun fået overrakt Dronningens fortjenstmedalje i sølv af Movia's administrerende direktør Dorthe Nøhr Pedersen

Susanne Kjær Hulse er ikke en, der gør et stort nummer ud tingene, men glæden og stoltheden var ikke til at tage fejl af, da hun sammen med familie og kolleger blev fejret for 40 års tro tjeneste, og modtog sin medalje som det fornemmeste bevis.

- Det er jo en dag, hvor man kan mærke sommerfuglene i maven, og det at få overrakt medaljen var virkelig stort, fortæller hun om medaljeoverrækkelsen.

Susanne Kjær Hulse startede som elev tilbage i 1983 i det, der dengang hed HT (Hovedstadsområdets Trafikselskab), og har bidraget positivt til den kollektive transport lige siden. Først i HT's takstafdeling, hvor hun blandt andet arbejdede med indtægtsfordelingen mellem trafikselskaberne. Og da HT blev til HUR (Hovedstadens Udviklingsråd) og senere igen blev til Movia, fulgte Susanne Kjær Hulse med.

Sidenhen har Susanne Kjær Hulse arbejdet med sekretariatsarbejde for en lang række chefer og direktører, hvor hun håndterede alt fra kalenderstyring, mødeplanlægning og bookinger til kvalitetsopfølgning over for trafikselskabets operatører. I marts 2011 blev Susanne Kjær Hulse ansat i Rejsekort kundecenter, hvorfra hun har været med til at udbrede kendskabet til Rejsekortet og sørget for, at det kom ud at leve.

Susanne Kjær Hulse har blot haft en enkelt jobsamtale i hele sit liv. Det var dengang hun startede som elev.

- Jeg flyttede fra Falster til København for at blive elev i HT, og dengang var der jo ansættelsesgaranti, når man blev færdig. Så jeg blev ansat og har været en del af foretagendet lige siden, siger Susanne Kjær Hulse, der i dag er tilknyttet Rejsekort Erhverv, hvor hun er en del af et to-mandsteam og arbejder med at lave aftaler med virksomheder, der gerne vil drage nytte af Rejsekort Erhvervs fordele.

Movia fremhæver, at blandt sine kolleger er Susanne Kjær Hulse kendt for at være en kompetent og pligtopfyldende kollega. Hun har altid været fleksibel og omstillingsparat, når nye opgaver eller arbejdsfunktioner har krævet det. Og



Susanne Kjær Hulse (tv), har arbejdet i den kollektive transports tjeneste i 40 år. I den anledning har hun fået overrakt Dronningens fortjenstmedalje i sølv af Movias administrerende direktør Dorthe Nøhr Pedersen. (Foto: Movia)

Navne

når hvis man spørger Susanne Kjær Holse, hvad det er, der gør, at hun har holdt så mange år i Movia, får man sølgende svar:

- Det er kulturen. Det kan være svært at beskrive, men der er en helt særlig kultur, som har fulgt organisationen lige fra HT til Movia. Som kollegaer er vi altid gode til at hjælpe hinanden, og man vil virkelig gerne det bedste for kunderne, siger Susanne Kjær Holse.

Efter overrækkelse af fortjenstmedaljen i Movia, skal Susanne Kjær Holse til en audiens hos Hendes Majestæt Dronningen, som markerer den fortjenstfulde indsats. En stor dag, som Susanne Kjær Holse ser frem til.

- Jeg er jo lidt af en royalist, så det kan jo næsten ikke blive større i min verden, siger Susanne Kjær Holse.

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



Taxi-selskab har fordoblet antallet af taxier i Vejle på fire år

Siden Dantaxi etablerede sig i Vejle i starten af 2020, har selskabet oplevet vækst og fordoblet antallet af Dantaxi'er i kommunen. Dantaxi's kommercielle direktør peger på, at de flere taxier giver kunderne flere fordele i form af hurtigere fremkørselstid og bedre dækning

Onsdag 1. januar 2020 var der i 15 Dantaxi'er i Vejle. Tirsdag 1. august i år kunne Dantaxi notere, at antallet var steget til 30. Ifølge Dantaxis kommercielle direktør, Vibeke Wolfsberg, skyldes stigningen den kundebase, selskabet har opbygget, der igen har tiltrukket flere lokale vognmænd.

- Vi er inde i en positiv udvikling, siger Vibeke Wolfsberg og fortsætter:

- Vi har budt en række nye vognmænd velkommen i de senere år, hvilket har gjort det muligt for os at tage imod flere kørselsopgaver for virksomheder. Med vores nuværende flåde af vogne er vi i stand til at styrke vores engagement overfor vores kunder.

Det tager i gennemsnit otte minutter, før taxien er fremme

Dantaxi har på baggrund af det stigende antal taxier sat gang i en kampagne i Vejle, der skal få flere kunder til at

Taxi-kørsel

køre med Dantaxi. Direktøren fremhæver, at de nu 30 vogne resulterer i en mere finmasket dækning samt hurtigere fremkørsel.

- Vi har kortlagt ventetiden på vores taxier fra kunden bestiller, til vognen holder foran døren. Resultatet viser, at vores kunder i gennemsnit på ikke tidsbestilte ture kun venter otte minutter på en vogn. Det gælder alle ture i Vejle Kommune, på alle tider af døgnet, så det tal er vi faktisk ret stolte af fremhæver Vibeke Wolfsberg.

App-bestilling til de fleste formål

Hvis man skal bruge taxi i Vejle, kan det ske ved at benytte selskabets app. Direktøren anbefaler app-bestilling til de fleste formål.

- Vi udvikler hele tiden på vores app med det formål at forbedre kundeoplevelsen. Det er vigtigt for os at kunne tilbyde kunderne en brugervenlig app, der imødekommer deres behov, og som adskiller sig positivt i forhold til øvrige taxa-apps på markedet, siger direktøren.

Er man ikke til bestilling med app, kan man bestille en Dantaxi via et almindeligt telefonopkald til selskabets kunde-center, der tager imod opkald hele døgnet.

Om Dantaxi:

- Foruden de 30 taxier i Vejle har Dantaxi 60 taxier i Trekantområdet, hvoraf de fleste kører i Billund og Kolding
- På landsplan har Dantaxi 1.900 taxier, hvoraf 550 kører på el
- Dantaxi's app er Danmarks eneste landsdækkende app
- Foruden app-bestilling kan Dantaxi bestilles på telefon eller direkte på selskabets hjemmeside
- Dantaxi er en del af Moove Group, der blev dannet i april 2022 med det formål at skabe en moderne, konkurrencedygtig mobilitetsvirksomhed, der ikke er begrænset til bestemte transportformer



Her er den 10,5 meter bussen foreviget foran det nye vartegn i Schwäbisch Gmünd.

(Foto: Setra)

Testkørslen startede med den lille...

I Magasinet Bus 7/8 - 2023 fortalte vi mere generelt om de nyeste Setra 500-modeller. Som varslet bringer vi i dette nummer af Magasinet Bus, en mere detaljeret beskrivelse og en testkørsel af busserne

Af Rolf Brems

Jeg fik lov at starte prøvekørslen i det små - med S 510 modellen på 10,5 meter. Førerpladsen var meget overskuelig med almindelige spejle, men med en skærm i øvre venstre side, der viste miljøet omkring bussen. Jeg skulle lige vænne mig til den elektroniske håndbremse, som kun kunne deaktiveres, når man havde sat bussen i gear. Der var også en automatisk "hold-funktion", når man havde bremset bussen ned. Døren ind til chaufføren virkede lidt som en dør til en bankboks, utrolig tung og gedigen, men også ganske betryggende. Der var taget højde for, at chaufførens ejendele kunne opbevares sikkert med plads til mobiltelefon, madpakke med mere på indersiden af døren, hvilket gjaldt alle tre modeller.

Materiel

Med den nye indretning af førerpladsen kunne benene godt komme i konflikt med det lidt skråstillet førerbord. Jeg kunne lige være der, men chauffører med længere ben var lidt udfordret.

Bussen var utrolig livlig, men også nem at køre. Den første del af turen foregik op ad snoede veje med gode stigninger, hvor den accelererede fint, men var selvfølgelig også at betragte som uden last.



Førerumspladsen som er meget nem og overskuelig, læg mærke til trinene op, det gør at chaufføren har en godt overblik.

Med de skrå paneler kan en langbenet chauffør godt komme i karambolage med indretningen.



I versionen med en enkelt bagdør kan indgangspartiet godt blive for smalt, det betyder at man kan løfte stolerækken foran indgangen så kørestole kan komme ind, det er selvfølgelig ikke så hensigtsmæssigt men man udnytter pladsen mere.

Materiel



Dejlig lys kabine, farven på betrækket kan diskuteres, læg mærke til bagageholdere over sæderne.

Oppe på de lige veje - og i fart, kunne man godt mærke den korte akselafstand på 4,5 meter. Ikke så retningsstabil, men det var først noget, jeg for alvor bemærkede, da jeg også havde kørt i de andre med større akselafstand.

Den var lidt tung i servoen til styretøjet. Foran sidder der et ZF uafhængigt hjulophæng, til gengæld kunne man ikke mærke vejens ujævnheder. Bussen var meget støjsvag, fordøren som var en enkelt bred dør var helt tæt, og dermed var der ingen støj herfra.

Den var let at dosere bremsen på, og som sagt kunne man regenerere strøm ved at bremse den korrekt, eller bruge retarderen.

Man kan konkludere, at man får en lille stor og meget velkørende bus for pengene, der kan tage op til i alt 99 passagerer, heraf 39 siddende, og totalvægten på 19.500 kg er den samme som hos storebrødrene i 12 meter-klassen. Den kan vende på 17,3 meter.



Det er så moderne at sige at vi skal op i et helikopterperspektiv, det kommer vi her med kameraer som omsætter det, de ser, til et view fra oven. Men også fremad giver det chaufføren et godt overblik.

...og fortsatte i den lidt større

Med en længde på 12,20 meter rykkede vi med S 515 LE City lidt op i kapacitet, men desværre lidt ned i det komfortable. Modellen her var VDV modellen og altså indrettet som en bybus, også hvad indretning til passagererne gjaldt. Der var masser af gulvplads med plads til kørestole og cykler, den havde 2 + 2 dobbeltdøre og var således beregnet til en travl og passagerer tung linje.

Modellen her var udstyret med et Voith-gear, og det fungerede ikke, hvilket jeg fik at vide, inden vi satte i gang. Det var en 7-trins gearkasse og den var ikke kalibreret korrekt til motoren, hvilket afstedkom, at den på vej op ad bakkerne ikke kunne finde sit rigtige gear. Men så snart vi kom på en vandret strækning kørte den fint, dog var der en forskel på undervognen, som bevirkede at vejens ujævnheder gik tydeligere igennem. Da jeg efter kørslen sad sam-



Måske den sidste bus med en dieselmotor, som skulle være klar til Euro 7 normen i 2025.

(Foto: Setra)

Næsten samme førerplads som i 510 med de skråstillede paneler mod ratstammen.



Materiel

men med de andre prøvekørere, havde de samme oplevelse. Der var én som mente, at det skyldtes, at bussen havde hjul på til "bykørsel" - og altså hjul med mindre i diameter. Det skulle give lidt mere støj og forplante ujævnheder fra vejen. Om det rent faktisk forholdt sig sådan, ved jeg ikke.

Også i kabinen var der mere støj. Om det var fordi, der var mere åbent areal, skal jeg ikke kunne sige, der var også lidt støj fra bagtøjet.

Når jeg ikke selv kørte kunne man gå lidt rundt i bussen eller sætte sig bagerst, og her - som i 10 meter bussen - var der ikke meget støj eller brummen fra motoren - Heller ikke udenfor, når vi holdt stille.



Også her sidder skærmen for Driving Assist lige til venstre for chaufføren.

En standard blå farve på betrækket får øjnene til at falde til ro - ved de forreste sæder er der bagagehylde.



Materiel

Dørene var som sagt dobbelte og hurtigvirkende, men slutter så heller ikke helt tæt, hvilket jo er normalt for bybusser.

VDV-førerpladsen var nem og overskuelig, og der var masser af plads til de langbenede. Jeg kender den til dels fra vores egne Mercedes Citaros hos Keolis i Odense.



Dieselmotoren bag bagklappen i Setra 515 LE.



Gode adgangsf forhold når der er dobbeltdøre der åbner udad.

... og anden-dagen var til den tredje bus

På andendagen fik jeg fornøjelsen af at køre S 515 LE Urban/Regional-bussen fra Schwäbisch Gmünd mod Stuttgart, og fik dermed muligheden for at prøve bussen i det element, den er skabt til - nemlig kørsel på større hoved-, lande- og motorveje.

Det må siges at være en ren fornøjelse. Den accelererede rigtig godt, og farten mærkede man ikke. Den var godkendt til 100 km/t. Selv her var der ingen støj fra hverken vinduer eller døre, ej heller fra klimaanlægget, som på denne varme dag holdt en behagelig temperatur i bussen.



Her er førerpladsen i VDV-udgaven, mere beregnet til bytrafik og hyppige chaufførskift.

Materiel

Førerpladsen var indrettet som i en turistbus, og kørekomforten var også til sammenligning at betragte som en sådan.

Også her var der tænkt på chaufføren og hans dagligdag med plads til personlige ting, kopholder og stik til opladning af telefon med mere.

Indretningen var i en behagelig og velkendt blå farve, med plads til 51 siddende gæster samt en kørestol, hvor rampen var manuel betjent og krævede således at kørestolsbrugeren har en hjælper med, eller at chaufføren skal forlade førersædet.

Der var USB stik ved passagerer sæderne, så pendlere kan oplade deres bærbare PC'er eller mobiltelefoner og starte eller slutte arbejdsdagen med fulde batterier.



Førerpladsen med udstyr for billetsalg og byttepenge. Der er dog ikke de samme muligheder for chaufføren for at lægge ting og sager fra sig. Kopholderen gemmer sig til venstre for førersædet.



Chaufføren behøver ikke at skulle lede efter så mange knapper, der er et flot udstyret multifunktionsrat, og de mest gængse knapper mht. døre og hæve sænke er sat til højre for rattet.

Materiel



Her er der masser af plads til passagererne, to kørestole eller cykler, holdestropper og håndtag til de stående passagerer.

Flere spejle gør det muligt at orientere sig om, hvad der foregår i bussens nærhed.



I november 2022 var jeg ude at prøvekøre Setra's TopClass og ComfortClass 500. Setra's S 515 LE slutter, hvor de andre tager over, og vil måske som den sidste dieselverson være en behagelig bus for både passagerer og chaufføren, når der ikke kræves bagage plads.

I Magasinet Bus 7/8 - 2023 fortalte vi som nævnt i indledningen om de nye Setra 500-modeller. Magasinet Bus 7/8 - 2023 kan hentes [her](#):

I Magasinet Bus 6 - 2021 fortalte vi historien om Karl Kassbohrer. Interesserede kan hente Magasinet Bus 6 - 2021 [her](#):

HESSEL BUS



Nye 2024 lagerbusser

Lageret er blevet fyldt op i Køge og Nørre Snede, med spritnye lagerbusser.

Vi kan tilbyde et bredt udvalg af modeller, bl.a.:

- Mercedes-Benz Tourismo L, 3 & 4 Stjernet
- SETRA 517 HDH fuldt udstyret, 4 stjernet
- SETRA 531 DT – Dobbeldækker, 3 stjernet

Ring 5637000 eller kig forbi og lad os tage snak!



LB Bilsyn i Aabenraa bliver fremover til en Applus+ Bilsyn. Her er Brian Secher Hansen (tv) og Lars Henrik Korning Nielsen fra LB Bilsyn sammen med administrerende direktør i Applus+, Per V. Rasmussen.

Bilsynsfolk:

- Vi sælger vores livsværk

Synsvirksomheden LB Bilsyn, der har fire synshaller og 11 medarbejdere i Padborg, Tønder, Aabenraa og Kolding bliver en del af Applus+ Bilsyn, der har afdelinger over hele landet

- Vi har haft 18 fantastiske år med gode kunder. Nu glæder vi os til at fortsætte i et nyt, rigtig stærkt set-up sammen med Applus+ Bilsyn, siger de to nu tidligere ejere af LB Bilsyn - Lars Henrik Korning Nielsen og Brian Secher Hansen.

- Vi sælger nu vores livsværk. Det har været en fornøjelse og enormt spændende at skabe sin egen virksomhed og se den vokse over årene. Det er jeg meget stolt af. Jeg ser det også som et skulderklap, at virksomheden er vækstet til det, den er i dag, siger Lars Henrik Korning Nielsen, der i dag er 59 år.

Det er hans kollega igennem knap to årtier, Brian Secher Hansen på 54 år, enig med ham i.

- Det betyder alt andet lige, at vi og vores dygtige, dedikerede medarbejdere har leveret en rigtig god service og rådgivning. Samtidig vil jeg også gerne sige oprigtigt tak til de tusindvis af loyale kunder, der år efter år er blevet ved med at vende tilbage til os. Det har været en afgørende præmis for at drive forretning, siger Brian Secher Hansen.

"Kan du køre den, så kan vi syne den"

Lars Henrik Korning Nielsen og Brian Secher Hansen var oprindelig kolleger i det tidligere Statens Bilinspektion, men da den offentlige synsvirksomhed i januar 2005 blev privatiseret og solgt til den spanske Applus-koncern, valgte mekaniker-duoen i juni samme år i juni at stifte eget CVR-nummer i Sønderjylland - og stifte LB Bilsyn - en forkortelse for Lars og Brian.

Og der skulle ikke gå lang tid før de to bilsagkyndige fik succes med deres nye virksomhed, hvor medarbejderne syne køretøjer ud fra devisen, "kan du køre den, så kan vi syne den", og hvor fleksibilitet, tillid og kredit var kongedyder.

Vokseværk medførte administrativ byrde

- Allerede efter tre måneder ansatte vi vores første medarbejder, og efter et år var vi fire. Herefter voksede forretningen støt, men er i dag også blevet en stor administrativ størrelse, blandt andet på grund af flere regler på synsområdet, siger Lars Henrik Korning Nielsen, hvilket er en af grundene til, at de har valgt at afhænde virksomheden.

Efter åbningen af den første synshal i Padborg, fulgte i 2006 en ny synshal i Aabenraa og i 2010 og 2012 en tredje og en fjerde i henholdsvis Tønder og Kolding.

Applus+ Bilsyn: LB Bilsyn en kvalitets- og kundebevist synshal

- Vi er rigtig glade for, at Lars og Brian har valgt at overdrage deres livsværk til Applus+ Bilsyn. Begge virksomheder og vores medarbejdere er rundet af en sund kultur med fokus på kvalitet og kunderne, siger administrerende direktør hos Applus+ Bilsyn, Per V. Rasmussen, og fortsætter:

- Derfor mener vi begge, at det er et rigtig god match, der har potentiale til yderligere udvikling.. Samtidig ser Applus+ Bilsyn frem til at arbejde sammen med Lars og Brian og deres bilsagkyndige kolleger, de er kompetente, kvalitetsbevidste og ved, hvordan man driver en kundebevidst synsforretning.

Syner 24.000 køretøjer om året

I alt syner medarbejderne hos LB Bilsyn hvert år omkring 24.000 køretøjer i Padborg, Tønder, Aabenraa og Kolding, hvoraf en stor del er tunge køretøjer.

- Vi kommer dermed til at stå stærkere repræsenteret i de fire byer. Herunder i Padborg, som har en betydelig trafik af eksportkøretøjer, der kører ind og ud ad landet, påpeger Per V. Rasmussen.

Lars Henrik Korning Nielsen og Brian Secher Hansen, der til daglig bor i Klipleve nord for Padborg og i Jejsing ved Tønder, fortsætter begge med at syne køretøjer under Applus+ Bilsyns orange firmafarver i Padborg.



Transportministeren indfører sanktionsfri periode for ældre takografer i nye busser og lastbiler

På grund af leveringsudfordringer har transportminister Thomas Danielsen (V) besluttet, at det indtil nytår ikke vil medføre bøder, hvis man ikke opfylder kravet om at have installeret den nyeste version af den smarte takograf i sin bus eller lastbil

Som en del af EU's Vejpakke blev det besluttet, at alle ny-indregistrerede busser og lastbiler, som kører under køre- og hviletidsreglerne, skal have installeret den nyeste version af den smarte takograf kaldet "V2G2" senest 21. august 2023.

Men leveringsproblemer hos takografproducenterne betyder, at flere importører, forhandlere og vognmænd ikke har kunnet skaffe takograferne og dermed leve op til kravet om at få dem installeret i nye køretøjer. Flere lande i EU har derfor indført såkaldte midlertidige sanktionsfrie perioder, indtil leveringssituationen normaliseres.

Transportminister Thomas Danielsen (V) oplyste i sidste uge, at Danmark følger trop og indfører en sanktionsfri periode, som gælder til og med 31. december 2023.

Det betyder, at nye busser og lastbiler alligevel må tages i brug, selvom de ikke er udstyret med den nyeste generation af takografer.

Transportorganisationer opfordrer til fælles EU-guideline for forsinkede nye smarte takografer

Transportminister Thomas Danielsen (V) har, som vi fortæller andet sted her i Magasinet Bus, givet dispensation til at ældre takografer frem til nytår kan bruges i nye lastbiler og busser, selvom takograferne egentlig skulle være fra anden generation af smarte takografer. ATL og DI Transport har i den anledning anmodet EU-Kommissionen om at skabe overblik over reglerne i de enkelte lande samt udvikle en fælles europæisk guideline

Ifølge EU-reglerne har nye lastbiler og busser indregistreret 21. august i år og derefter skullet være forsynet med en smart takograf fra anden generation af de smarte takografer. Men leveringen af takograferne har været ramt af store forsyningsproblemer, hvilket har gjort det stort set umuligt for leverandører og vognmænd at leve op til lovgivningen. Det fik så transportminister Thomas Danielsen til at indføre en sanktionsfri periode, hvilket også er sket i andre EU-lande.

I et svar til De Danske Bilimportører, der sammen med Bilbranchen i DI er gået forrest i arbejdet med at få dispensationen i gennem, skriver Thomas Danielsen blandt andet:

"Jeg er enig i, at det ikke er en holdbar situation, hvis transportbranchen ikke kan få leveret deres køretøjer i tide. Jeg vil derfor bede politiet om, at vi midlertidigt i Danmark ikke sanktionerer for manglende overholdelse af

FABRIKSNY DEMOBUS – SCANIA TOURING HD 13.72M TIL 57+1+1 PASSAGERER

GODT TILBUD TIL HURTIG LEVERING

Ved at vælge en fabriksny Scania demobus vil du ikke kun bidrage til et bedre miljø, men også gøre en god investering.

Uanset hvilken type busdrift du beskæftiger dig med, kan Scantias busser og turistbusser hjælpe dig med at forbedre effektivitet, brændstofforbrug og produktivitet.

Lige nu har vi et rigtig godt tilbud på vores flotte fabriksnye 3-akslede Scania Touring HD Super Luksus, der netop er landet i gårdspladsen.

Kontakt Dan Schroeder på 25 51 80 83 for mere information eller book en fremvisning hos jer. Der er mulighed for attraktiv leasing og serviceaftale.



SPECIFIKATIONER:

- SÆDEKAPACITET: 57+1+1 KIEL Avance 1020 luksusstole m. dellæder
- DRIVLINE: 450HK/2.350Nm Euro6e Pure SCR, 12-trins Opticruise
- SIKKERHED: AEB, ACC, ESP, LDW
- CHASSIS: Opbygget på NBG chassis kendt fra Scantias solide lastbiler
- UDSTYR: Alt hvad en Dansk luksus turistbus skal indeholde, herunder JTM køkken, 2 køleskabe, toilet, stor sovekabine, USB v. alle stole, 220V omformer m. lader, ekstra startbatterier, BOSCH infotainment m. 2 monitorer, fjernbetjente bagagelemme, gulv med træ-finish, lukkede hattehylder, skikassebeslag + m.m.

Materiel

kravet om at installere den nye smart tachograf i nyregistrerede køretøjer, som en række andre lande allerede har gjort. Denne periode vil ligeledes omfatte de køretøjer, der skal have udskiftet en tachograf, som følge af en defekt".

Hos ATL peger man på, at sagen om de forsinkede takografer og mulige sanktioner ikke er endelig løst med transportministerens dispensation.

Chefkonsulent i ATL, Morten Arnskov Bøjesen, fremhæver, at et enkelte EU-lande selv vælger, om de ønsker at dispensere fra lovkrauet og i givet fald hvor længe.

- Det efterlader vognmænd og chauffører i en ugunstig position, hvor de selv må sikre sig, hvilke regler der gælder i det land de kører til uden for Danmark, siger Morten Arnskov Bøjesen og fortsætter:

- Derfor har ATL og DI Transport anmodet EU-Kommissionen om at tilvejebringe et samlet overblik over, hvilke regler der gælder i hvilke lande, ligesom vi har opfordret til, at der udarbejdes en fælles europæisk guideline, så vi kan afbøde de gener, der følger i kølvandet af det her i form af ekstra værkstedsbesøg og unødigt nedetid for vognmændene, når de gamle takografer igen skal udskiftes med den nye model.

Dispensationen til at installere en ældre smart takograf i nye lastbiler gælder frem til 31. december 2023, hvorefter nye lastbiler skal have monteret den nye model. Lastbiler, der har benyttet sig af ministerens dispensation, skal udskifte den ældre takograf til en andengenerations-model senest 31. januar 2024, hvilket i er på linje med, hvad Sverige og Norge har besluttet.

Kravet om den nye smart takograf stammer fra EU's vejpakke. De nye smarte takografer skal gøre det lettere for myndighederne at kontrollere og dæmme op for brud på køre-/hviletidsreglerne samt reglerne for cabotage og udstationering.



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!



Der dukkede af dissen to hvide løver hos MAN Truck & Bus i Tilst - klar til at spinde under en testkørsel.

MAN viste løvernes bedste side

Når man har en løve i sit logo, risikerer man, at nogen tager udgangspunkt i et lille ordspil. Når man nu bliver inviteret på formiddagskaffe og rundstykker med efterfølgende bustur i et par nye MAN Lion's Coach, er det nærliggende at spinde videre på den idé. For vel har MAN en stor og magtfuld løve i sit logo, men lige så stor, brølende og måske skræmmende, den ser ud, lige så blide og behagelige var de to busser at køre i - en to-akslet og en tre-akslet med motorer på henholdsvis 430 hk og 470 hk og gearkasser med henholdsvis seks og tolv gear

Af Jesper Christensen

Det var Salgschef Bus Torsten Helligsøe, Regionschef Bus Henrik Nissen Knudsen og Key Account Manager Bus Morten Nielsen, der tog i mod hos MAN Truck & Bus i Tilst i det vestlige Aarhus denne morgen, hvor en sensommer-tåge havde lagt sig over byen. Så det var meget passende med at kop varm kaffe og et rundstykke efter en kølig cykeltur hjemmefra.

Over formiddagskaffen snakkede vi lidt om den aktuelle situation på markedet for turistbusser, om coronatiden og dens eftervirkninger og om, hvad fremtiden kunne finde på at byde på, når det gælder turistbusser. Det var i grunden ganske godt at få vendt spørgsmålene med gode mennesker og en kop kaffe og et rundstykke.

Materiel



Solen kastede sine varme stråler ned over de to busser, hvor dørene blev åbnet for at tage i mod dagens gæster.

Førerpladsen er let at indtage. Overskuelig med et førersæde, der må kunne indstilles efter de fleste chaufføres ønsker.



Når man skal sætte gearvægeren i D-position for at køre fremad, skal man dreje den til venstre. Det kan virke mærkeligt første gang, men næste gang ved man det, og så er det ok.

Og så gik det, som det går de fleste gange - tiden kom væltende og pludselig skinnede solen og signalerede, at det nok snart var tid til at komme ud at køre. Så det, vi snakkede om, bliver til et par ord i Magasinet Bus 10 - 2023, for her gælder det turen i den nye og skinnende 12 meter MAN Lion's Coach, der holdt foran bygningen sammen med en tre-akslet udgave af samme model. Den var lige blevet solgt aftenen før, så Henrik Nissen Knudsen var lidt nølende med hensyn til en lang testtur i den tre-akslede.

Men det var også helt ok, for den to-akslede med en sekstrins automatisk gearkasse fra ZF var nok i grunden den mest interessante, når det gælder det, der er mest af set over året - turstkørsel rundt i Danmark og de nærmeste områder i nabolandene.

Let at finde sig til rette

Dørene til bussen kan åbnes manuelt eller med fjernbetjeningen. Og så er det blot at træde indenfor. Som chauffør er det første fokus førerpladsen. Kort fortalt er det let at finde sig tilrette i sædet, der har mange indstillingsmuligheder - og bag rattet, der kan vippe i en vinkel, der passer, og så rattet ikke skygger for instrumenterne.

Materiel

De elektriskbetjente hovedspejle blev tjekket og justeret, og så var det egentlig blot at starte bussen, for andre havde tjekket olie, dæktryk med mere. Henrik Nissen Knudsen gjorde opmærksom på, at man skal træde på bremsen, når man skal have bussen i gear, hvilket sker ved at dreje på gearvælgeren - ikke til højre, som man måske ville tro, mens til venstre. For dagens chauffør virkede det lidt ulogisk - men det var glemt næste gang, bussen skulle i gang, for så var det ligesom kendt.

Og så var det blot at flytte foden fra bremsepedalen og over på speederen. Let og elegant som en gazelle - med en løve i hælene - satte bussen i gang og gled hen mod udkørslen. Behageligt med en overbevisende manøvredegtighed kørte vi ud på Grydhøjparken, hvor MAN ligger som en af de sidste på højre hånd, når man tælle opad i husnumrene. Derfra gik det videre ad Viborgvej ind mod Aarhus, hvor vi svingede nordpå ad Ringvejen for at tage hovedvejen mod Randers, for målet var frokost på Hvidsten Kro på vejen mod Mariager.



Godt 1.000 omdrejninger og 80 kilometer i timen ad hovedvejen mod Randers. Kan det være mere spindende. Bussen spandt i hvert fald som en tilfreds løve.

...og havde der været fyldt om med ukendte gæster i den lyde bus, så kunne de også have nydt en stille formiddagstur til Hvidsten Kro. Nu blev det blot MAN's tre repræsentanter, der fik oplevelsen af at være ude at køre med Magasinet Bus.



Materiel

Behageligt at køre bussen på både hovedvejen mellem Aarhus og Randers og ud på Motorvej E45 mod nord, hvor det bare var at trykke på speederen, så bussen med fem nærmest umærkelige gearskift kom op på de tilladte 100 kilometer i timen - vel at mærke inden, vi var kommet helt ned ad tilkørselsrampen.

Forakslen er en mangel til

På vejen til Hvidsten Kro snakkede vi lidt om det tekniske i bussen - blandt andet om forakslen.

Om det var den samme som den, søstrene hos Scania bruger?

- Nej, forklarede Henrik Nissen Knudsen.

- Det er én magen til.

Ok, godt med lidt humor, så vi ikke var i tvivl om, at vi stadig var i det jyske.



Sovekabinen har et vindue ud til højre side - og indgang via bagtrappen.



Materiel

Uanset hvad, er MAN's foraksel med til at gøre bussen let at holde på sporet og manøvrere under kørsel - både i kryds ude på landet, i byer og steder, hvor der ikke er så meget plads.

Det fik vi prøvet på P-pladsen ved Hvidsten Kro, der er store træer, og hvor der holdt en del biler parkeret. Elementært i en MAN Lion's Coach, hvor hjuludsvinget på forhjulene er så stort, at man føler, at man næsten kører sidelæns ved fuldt ratudslag. Og så er det også en hjælp, at forakslen var udstyret med MAN Comfort Styring med elektrohydraulisk og elektronisk styring.

Efter frokosten på Hvidsten Kro, hvor værterne valgte menuen, gik turen sydover mod Tilst. Behageligt, mente de tre passagerer - og chaufføren kunne blot nikke og tænke, at det i grund var dejligt at køre en bus med en løve foran - og med 430 heste til at trække læsset plus lidt moderne finesser i form af en sporassistent til at holde bussen i banen og et radarsystem til at holde en sikker afstand til de forankørende.



Materiel



Det lille kaffekøkken ved bagtrappen er nydeligt lukket af med en foldbar låge. Bag lågen var der i testmodellerne to kaffemaskiner, så risikoen for at løbe tør for kaffe var minimeret.

Toilettet er placeret modsat kaffekøkkenet.

Da vi kom tilbage blev der tid til en kort tur i den tre-akslede. Det var aftalt fra begyndelsen, så det var nok ikke fordi, chaufføren havde gjort sig umage med at køre pænt.

Ud over at være to meter længere, var den tre-akslede MAN Lion's Coach R08 leveret med en 470 hk motor og 12 trins automatiseret TipMatic-gearkasse fra ZF. Den passer rigtig godt til kørsel i mere bakkede egne - Kassel-bakkerne i Tyskland, Alperne i Østrig, Schweiz og Frankrig - eller i Norge og Sverige. I mindre bakkede egne som Danmark, der nordlige Tyskland, Skåne, Holland og det meste af Belgien, kan de flere gearskift gøre kørslen mindre jævn. Som chauffør skal man i hvert fald gøre sig lidt ekstra umage, hvis man vil køre lige så jævnt i bussen med tolv gear, som i bussen med seks. Det gælder ikke kun i MAN Lion's Coach, men generelt.

Men den tre-akslede var altså også en god oplevelse af have i hænderne. Ingen tvivl om det.

Gad vide, om testen af den tre-akslede var blevet aflyst, hvis chaufføren havde kørt som om, han havde trukket sit kørekort i en automat. Forhåbentligt.



Neoplan Cityliner C - 1. reg. marts 2017

Km. 416.051 - Euro 6 - Automat gear - 49 + 1 + 1 pass.

*Toilet, køkken, klima,
justerbare sæder,
skiboksbeslag, anhængertræk,
passager luftdyser*

Pris: 1.375.000 Kr.



Scania Interlink HD - 1. reg. marts 2018

Km. 166.753 - Euro 6 - Automat gear - 62 + 1 + 1 pass.

*Fartpilot, toilet, køkken,
justerbare sæder,
klima, magasinet,
fodstøtter*

**Pris:
1.300.000 Kr.**



Nyopbyggede Sprintere & Maxus til salg - ring og hør nærmere!



Mercedes Sprintere 500 Serie på lager til nyopbygning - levering om 4-8 uger, alt efter spec.

Kontakt:

Salg: Jylland & Fyn

Leif Brændekilde • Tlf. +45 4035 9308
E-mail: lb@busimport.dk

Salg: Sjælland

Mark Petersen • Tlf. +45 4020 3680
E-mail: mp@busimport.dk

Værksted/Lager

Tlf. +45 7456 1326
E-mail: info@busimport.dk

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

Svend K. Pedersen • Tlf. +45 4017 4791

Materiel



Begge busser har store manuelt betjente bagagerumsklapper og klapper til eksempelvis toiletsystemet og det andet tekniske. På billedet øverts kan man se den aftagelige kuglekobling.



Venstre side af busserne. Hvis sovekabinen ikke skal bruges til at sove i, kan den bruges til bagage.

Materiel



Bussen har et lyst og venligt interiør og klappbord ved hvert sæde. Ved de forreste sæder er der et fast bord.



Dagens værter. Regionschef Bus Henrik Nissen Knudsen (tv), Key Account Manager Bus Morten Nielsen og Salgschef Bus Torsten Helligsøe..

Om MAN Lion's Coach R07 12 meter:

- To-akslet bus bygget på MAN's fabrik i Tyrkiet
- Længde: 12,1 meter
- Tilladt totalvægt: 18.600 kg
- Motor: 6-cylindret Euro 6-motor på 430 hk
- Tank på 525 liter diesellole
- 60 liters tank til AdBlue
- Gearkasse: Automatisk seks-trins ZF 6 AP 2520 Ecolife2-gearkasse med integreret retarder
- Hastighedsbegrænsning: 100 km/t
- Manuelt betjent retarder via kontakt på ratstammen - eller fodbetjent via bremsepedalen
- ABS, ASR, EBS
- Styrtej: MAN Comfort Styring med elektrohydraulisk styring/elektronisk styret
- Opvarmet og grøntonet forrude
- Elektrisk betjent nødudgangsluge med udluftning
- Elektriske betjente hovedsidespejle
- Kamera ved bagdør og i bagende
- Trådløs fjernbetjening af for- og bagdør
- Udvendig knap til begge døre ved håndtaget på fordøren
- Aftageligt anhængertræk med kuglehovedkobling med maksimal belastning på 3 ton
- 13-polet stikdåse til anhængerens elektriske system
- Beslag til skistativ
- Automatisk dæktryksovervågning
- Sporovervågningssystem - LGS

- Multifunktionsrat i læder
- Isri ProActive førersæde med trepunktssæde og visuel og akustisk advarsel ved ikke spændt sikkerhedssele
Førersædet er med opvarmning og har lænde- og sidestøtte
- Elektrisk betjent solskærm/rullegardin over forruden

- Læselampe ved guidesæde

- Passagerer inklusiv fører og guide: 51 (49 + 1 + 1). 13 sæderækker i venstre side og 11 i højre side med ComfortLine Select-sæder med ryglænsjustering og med klappbord ved hvert sæde
- Hattehylde/bagagehylde med indbygget ventilationssystem med læselamper og tilkaldeknap
- 56 liters kølerum forrest
- Toilet, der kan låses fra førerpladsen
- Elektrisk hårtørrer
- Vinterpakke for chaufførbriks og toilet
- Køkken med to kaffemaskiner
- USB-sik ved passagersæderne
- 220 V stik ved chaufførbriks og ved toilet
- Skab til værdigenstande
- Forberedt til montering af sovekabine til chaufføren

Om MAN Lion's Coach R08 14 meter:

- Tre-akslet bus bygget på MAN's fabrik i Tyrkiet
- Motor: 6-cylindret Euro 6-motor på 470 hk
- Længde: 13,9 meter
- Tilladt totalvægt: 23.92000 kg
- Tank på 525 liter diesellole
- 60 liters tank til AdBlue
- Gearkasse: Automatiseret gearkasse - MAN TipMatic med 12 trin
- Hastighedsbegrænsning: 100 km/t
- Manuelt betjent retarder via kontakt på ratstammen - eller fodbetjent via bremsepedalen
- ABS, ASR, EBS
- Styrstøj: MAN Comfort Styring med elektrohydraulisk styring/elektronisk styret
- Opvarmet og grøntonet forrude
- Elektrisk betjent nødudgangsluge med udluftning
- Elektriske betjente hovedsidespejle
- Kamera ved bagdør og i bagende
- Trådløs fjernbetjening af for- og bagdør
- Udvendig knap til begge døre ved håndtaget på fordøren
- Aftageligt anhængertræk med kuglehovedkobling med maksimal belastning på 3 ton
- 13-polet stikdåse til anhængerens elektriske system
- Beslag til skistativ
- Automatisk dæktryksovervågning
- Sporovervågningssystem - LGS

- Multifunktionsrat i læder
- Isri ProActive førersæde med trepunktssæde og visuel og akustisk advarsel ved ikke spændt sikkerhedssele
Førersædet er med opvarmning og har lænde- og sidestøtte
- Elektrisk betjent solskærm/rullegardin over forruden

- Læselampe ved guidesæde

- Passagerer inklusiv fører og guide: 57 (49 + 1 + 1). 15 sæderækker i venstre side og 13 i højre side med ComfortLine Select-sæder med ryglænsjustering og med klappbord ved hvert sæde
- Hattehylde/bagagehylde med indbygget ventilationssystem med læselamper og tilkaldeknap
- 56 liters kølerum forrest
- Toilet, der kan låses fra førerpladsen
- Elektrisk hårtørrer
- Vinterpakke for chaufførbril og toilet
- Køkken med to kaffemaskiner
- USB-sik ved passagersæderne
- 220 V stik ved chaufførbril og ved toilet
- Skab til værdigenstande
- Forberedt til montering af sovekabine til chaufføren

Pensionist har fået inviteret sine medborgere på online-rejser i Europa

I vinterhalvåret tilbyder Norddjurs Kommune alle borgere at rejse med oplysningsforbundet DEO - Demokrati i Europa Oplysningsforbundet - på virtuelle, guidede pakkerejser til Europa. Invitationen er blevet til virkelighed, fordi 93-årige Bent Mikkelsen kontaktede Norddjurs Kommune, og man kan tage med på rejse både hjemme fra stuen, fra Grenaa Bibliotek og fra forsamlingshuset i Øster Alling

25. oktober sætter sæsonens første rejse kurs mod Bulgarien, der er EU's fattigste land, men rig på historie og en af Europas ældste hovedstæder.

DEO's koncept med online rejser har været en tiltagende succes siden starten under corona-tidens rejserestriktioner. Grunden til, at Norddjurs borgere nu også får mulighed for gratis at rejse med, skyldes 93-årige Bent Mikkelsen. En veninde havde haft nogle fantastiske oplevelser på internettet med rejser ud i Europa gennem DEO, og så tog Bent Mikkelsen med på en online rejse til Madrid.

"Jeg blev så begejstret over de tre timer, at jeg efter hele seancen meldte mig til næste tur", skrev den rejseglade pensionist dagen efter til Kultur- og Fritidsudvalget.

I samme mail spurgte Bent Mikkelsen, om ikke der kunne findes penge til, at alle borgere i Norddjurs kunne komme gratis med. Det fandt udvalget, så derfor er der indgået en forsøgsaftale for vintersæsonen 2023-2024.

Selvom rejserne foregår foran en skærm, lægger konceptet vægt på, at man er afsted sammen som en social oplevelse. Blandt andet ved at man kan stille spørgsmål til eksperter, græsrodder og lokale ildsjæle fra rejsemålet. Rejselederne fortæller om landenes historie og samfund, og der vises seværdigheder og høres om lokale forhold og kultur. Flere af rejserne kan desuden opleves som fællesarrangement i Grenaa Bibliotek og Øster Alling forsamlingshus.

Rejserne er især tænkt til ældre borgere, socialt udsatte og andre, som kan have svært ved at komme ud. Da mange fra målgruppen ofte mangler de nødvendige digitale kompetencer, har projektet meget fokus på at hjælpe folk online med vejledninger, telefon support og testmulighed før hver rejse.

Om oplysningsforbundet DEO:

DEO - Demokrati i Europa Oplysningsforbundet - er et landsdækkende oplysningsforbund, hvis formål er at fremme debat og oplysning om demokrati og Den Europæiske Union.

Onlinerejser efteråret 2023:

Hver onsdag klokken 14-17 kan borgere i Norddjurs Kommune gratis rejse med hjemme fra stuen. Flere af rejserne kan desuden opleves som gratis fællesarrangementer i enten Grenaa eller Øster Alling.

- 25. oktober: Bulgarien (Grenaa Bibliotek)
- 1. november: Nordmakedonien
- 8. november: Moldova
- 15. november: Tyskland (Øster Alling Forsamlingshus)
- 22. november: Polen (Øster Alling Forsamlingshus)
- 29. november: Tyrkiet
- 6. december: Georgien
- 13. december: Irland (Øster Alling Forsamlingshus)

I løbet af foråret kommer der yderligere otte rejser

Færdselsstyrelsen har udgivet en vejledning om buscabotage

Færdselsstyrelsen har udarbejdet en vejledning om reglerne for at udføre cabotage-kørsel med bus i Danmark. Færdselsstyrelsen har fortolket reglerne sådan, at der i forbindelse med international lejlighedsvis kørsel lovligt kan udføres buscabotage i Danmark i syv sammenhængende dage pr. måned

Buscabotage er national personbefordring med bus for fremmed regning, som en transportvirksomhed udfører i en begrænset periode i en værtsmedlemsstat. Reglerne er fastsat i forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009.

Danmark har fortolket reglerne sådan, at der i forbindelse med international lejlighedsvis kørsel lovligt kan udføres buscabotage i Danmark i 7 sammenhængende dage pr. måned.

Vejledningen beskriver reglerne for buscabotage, og hvilken dokumentation, som transportøren skal fremvise i forbindelse med kørslen.

Den nye vejledning om reglerne for at udføre cabotage-kørsel med bus i Danmark kan findes [her](#):

Interesserede kan finde vejledningen på andre sprog via dette [link](#):

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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



Michael Simonsen, der tidligere har været rengøringsinspektør skiftede for nogle år siden karrierevej og kører i dag bus hos Tide Bus i Aalborg.

Rengøringsmand skiftede retning - og kører i dag bus som et plus

Efter flere år i rengøringsbranchen måtte Michael Simonsen for nogle år siden sadle om karriere-mæssigt, hvilket førte ham til et job som buschauffør hos Tide Bus. En beslutning, han i dag er yderst glad for, da det blandt andet har givet ham mulighed for at dyrke sin barndoms passion for specielle køretøjer, når han senere på året skal være chauffør i de nye 25 meter lange Plusbusser i Aalborg. - Nu kan jeg for alvor udleve min passion for specielle køretøjer, siger Michael Simonsen

Det var egentlig lidt en tilfældighed, at Michael Simonsen for otte år siden havnede bag rattet i en bus efter at have arbejdet som rengøringsinspektør i flere år.

Arbejdsforhold

- Det var en omrokering på mit tidligere arbejde, som var medvirkende til, at jeg begyndte at se mig om efter et andet job. Og da jeg ikke ønskede at gå arbejdsløs i en længere periode, besluttede jeg mig for at tage buskørekort, så jeg kunne køre bus - bare lige indtil, jeg fandt noget andet at lave, siger Michael Simonsen og fortsætter:

- Det er sjovt at tænke på den dag i dag, da jeg her otte år efter ikke kunne forestille mig noget bedre end at være buschauffør.

Bankdirektører og journalister skifter også karrierespor - og kører bus

Michael Simonsen er langt fra den eneste, som har fundet vej til jobbet som buschauffør efter flere år på arbejdsmarkedet i en anden branche. Ifølge HR-direktør hos Tide Bus, Rikke Trads, er det en karriererejse, som generelt kendetegner mange buschauffører:

- Mange af vores chauffører er over 50 år, hvilket blandt andet hænger sammen med, at de relativt sent i deres arbejdsliv er blevet omskoleet til buschauffør. Derfor har vi også alt fra tidligere bankdirektører og journalister ansat, hvilket vi kun ser som en fordel, da de har meget livserfaring at trække på i en hverdag, hvor man møder mange forskellige kunder og passagerer, siger Rikke Trads.

Netop den daglige kontakt med andre mennesker, som kendetegner jobbet som buschauffør, er også noget, som betyder meget for Michael Simonsens arbejdsglæde.

- Jeg møder hver dag en masse forskellige kollegaer og passagerer, der er med til at give et smil på læben. Det er blandt andet noget af det, som er medvirkende til, at jeg holder gejsten oppe og fortsat har lyst til at køre bus i mange år frem, siger han.

Passion for specielle køretøjer

Til trods for, at Michael Simonsens rejse mod at blive buschauffør har været gennem et par omveje med andre job, har interessen for særlige køretøjer været der helt fra barnsben, hvor han rodede med biler sammen med sin far i hans værksted. Derfor var han heller ikke i tvivl, da chancen for at blive chauffør for de nye 25 meter lange Plusbusser bød sig.

- Da jeg første gang hørte, at det var blevet besluttet, at Plusbusserne skulle til Aalborg, vidste jeg med det samme, at jeg gerne ville være chauffør i en af dem - simpelthen fordi jeg har en særlig passion for køretøjer, som er lidt specielle, og det må man sige, at Plusbussen er. Den er jo dobbelt så lang som en almindelig bus, og derfor har vi også brugt en masse tid på at lære, hvordan den lange bagende artersig sig i trafikken, siger Michael Simonsen.

Foruden at Michael Simonsen selv er blevet trænet til at køre de nye Plusbusser, inden de skulle have passagerer med, blev han også udvalgt som én af de to instruktører, der skulle oplære kommende Plusbuschauffører. Det har ifølge Michael Simonsen været en rolle, der har passet ham rigtig godt.

- Som en del af forberedelserne til at køre den nye Plusbus har jeg fået en masse rutine i kørslen, så jeg bedst muligt kan lære kommende Plusbuschauffører op. Det vil altså sige, at jeg kommer til at spille en væsentlig rolle i forhold til de kommende Plusbuschauffører, hvilket virkelig er noget, som passer mig godt, da det giver mig mulighed for at give min erfaring videre og hjælpe andre, siger han.



Kort efter mørkets frembrud onsdag 23. august lyste det første tog til Hovedstadens Letbane op i mørket.

Det første tog er ankommet til Hovedstadens Letbane

Onsdag 23. august ankom det første af de 29 tog, der skal køre på Hovedstadens Letbane, der i 2025 skal forbinde Ishøj i syd og Lundtofte nord for Lyngby

Det første tog til Hovedstadens Letbane ankom kort efter mørkets frembrud onsdag 23. august på ladet af en blokvogn. Særtransporten blev oplyst af projektørlens, og med blinkende lygter klemte den sig ind gennem porten til Hovedstadens Letbanes kontrol- og vedligeholdelsescenter i Glostrup.

Særtransporten bragte toget de omkring 800 kilometer fra Siemens Testcenter i byen Wildenrath i Tyskland via færgeoverfarten mellem Puttgarden og Rødby til Glostrup.

På kontrol- og vedligeholdelsescentret stod værksted, vaskehal, signalsystem, kørestrøm og godt to kilometer skinner klar til at tage mod toget.

I de tidlige morgentimer dagen efter kørte letbanetoget forsigtigt af blokvognen, ned på skinnerne, og via et skiftespor og ind på værkstedet.

- Det er en af de klareste milepæle i projektet. Det er en begivenhed, vi er stolte af at være en del af. Og der er mange, som er en vigtig del af det. Både Siemens, der har bygget toget og fået det sikkert hertil, og konsortiet Siemens/Aarsleff Rail, der har skabt rammerne på vores kontrol- og vedligeholdelsescenter, siger Henrik Bendsen, der er projektdirektør for Hovedstadens Letbane.

Toget er det første af 29 tog, der med base fra kontrol- og vedligeholdelsescentret skal betjene strækningen mellem Ishøj i syd og Lundtofte nord for Lyngby.

Det er af den såkaldte Avenio-model, der har søstertog kørende i blandt andet München, Bremen og Nürnberg i Tyskland og Den Haag i Holland. Netop nu er 13 tog i produktion, og hver tredje uge fremover sættes endnu et tog i produktion. Toget skal igennem en række test på kontrol- og vedligeholdelsescentret inden, det sættes ud på prøvekørsler på en udvalgt del af den samlede strækning i foråret 2024.

De første passagerer skal efter planen køre med letbanen i 2025:

Fakta om Siemens Avenio til Hovedstadens Letbane:

- Længde: 36,9 meter
- Bredde: 2,65 meter
- Højde: 3,5 meter
- Vægt: 48,6 ton
- Antal siddepladser: 64
- Samlet passagerkapacitet: 260 passagerer
- Der er trinløs indstigning til toget, og der er niveaufri adgang igennem hele toget.
- Toget har fire fleksrum med plads til cykler, barnevogne og kørestole
- Hvert tog består af fire vogne
- Togene kan køre 80 km/t, men vil i praksis køre højst 70 km/t på strækningen mellem Lyngby og Ishøj
- Gennemsnitsfart i drift: 30 km/t
- Letbanetog forsynes med strøm via en køreledning, og toget vil for det meste køre i sit eget spor, et såkaldt tracé. I vejkryds og enkelte andre steder kommer det til at køre blandet med den øvrige trafik
- Et letbanetog kan dreje skarpere, bremse hurtigere og håndtere større hældninger end et almindeligt tog. Derfor egner det sig godt til at køre i byområder



...Og senere var det første letbanetog klar

Efter flere test på fabrikken i Tyskland og en 800 kilometer lang rejse til Danmark blev det første af i alt 29 letbanetog til Hovedstadens Letbane sidst i august. Fredag 15. september blev letbanetogt præsenteret for ejerkommunerne og Region Hovedstaden på Hovedstadens Letbane kontrol- og vedligeholdelsescentret i Glostrup

Repræsentanter for ejerkommunerne og Region Hovedstaden kunne dermed se letbanetogt for første gang både udvendigt og indvendigt. Regionsrådsformand i Region Hovedstaden, Lars Gaardhøj, ser frem til Letbanens muligheder for at transportere borgere mellem blandt andet hospitalerne:

- Letbanen kommer til at give et markant løft af den kollektive trafik i hele hovedstadsregionen. Den kommer til at binde S-togsnettet sammen på tværs, den kan samle folk op ved de større stationer, og den får stop ved en lang række arbejdspladser ved DTU og ikke mindst Herlev og Glostrup hospital. Det sidste vil få stor betydning for alle de patienter, pårørende og medarbejdere, der skal frem og tilbage til hospitalerne, sagde han på dagen.

Vil skabe mange arbejdspladser

Hovedstaden Letbane vil forbinde Lyngby i Nord og Ishøj i syd. For de mange kommuner, som ejer letbanen, vil det betyde en stor stigning i både tilflyttere og arbejdspladser, påpegede borgmester i Gladsaxe og næstformand i bestyrelsen, Trine Græse.

Letbaner

- Det er en drøm, der går i opfyldelse med dette første tog. Vi har set frem til længe at Hovedstadens Letbane skulle blive til virkelighed, og nu sker det næsten med dette tog. Hele vejen langs Ring 3 skyder der virksomheder og domiciler op, og vi forventer flere tusinde nye arbejdspladser og tilflyttere allerede i i 2032. Nu bliver vi bundet rigtig sammen med hovedstaden, og det vil få stor betydning for alle kommunerne, sagde Trine Græse.

Et løft til den kollektive trafik

Det første af i de i alt 29 tog er 36,9 meter langt og vejer 48,6 ton. Ifølge bestyrelsesformand for Hovedstadens Letbane, Jakob Thomasen, så er der tale om en af de største investeringer i den kollektive trafik i nyere tid.

- Toget er grønt, og det er også et grønt signal vi sender med letbanen. Letbanen imødekommer et stort og stigende behov for grønnere mobilitet. En styrket kollektiv transport vil understøtte vækst og udvikling i hele hovedstaden ved at binde seks S-togslinjer samt regionaltogetrafikken sammen på tværs. Letbanen kommer kort sagt til at ændre den kollektive trafik i hele området, sagde han.

Der bliver leveret i alt 29 tog. Sidste tog forventes leveret i 2025, hvor Hovedstadens Letbane åbner.



Fakta om Hovedstadens Letbane:

- Hvert 5. minut i dagtimerne og hvert 10. minut om aftenen og på søn- og helligdage vil Hovedstadens Letbane afgå i hver retning mellem Ishøj og Lundtofte nord for Lyngby
- Det er en strækning på 28 kilometer med 29 stop undervejs
- Den samlede strækning skal efter planen kunne gennemføres på lige under en time - også i myldretiden
- I 2030 forventes det, at op imod 14,7 millioner mennesker vil bruge Hovedstadens Letbane årligt
- Hovedstadens Letbane ejes af 11 kommuner og Region Hovedstaden



Flere S-bane-passagerer kommer frem til tiden

Banedanmark, der står for de sport, S-togene i Hovedstadsområdet kører på, fremhæver, at S-banen kører med en rekordhøj punktlighed efter et år med nyt digitalt signalsystem. I det seneste år er 96,4 procent af passagererne kommet frem til planlagt tid. Banedanmark fremfører på den baggrund, at man kan være ret sikker på at nå sin aftale, hvis man sætter sig ind i et af hovedstadsområdets S-tog

For præcist et år siden blev de forældede signaler langs sporene på flere strækninger erstattet af et digitalt signalsystem, hvilket har skåret antallet af forsinkelser ned til et historisk lavt niveau.

I juli var kundepunktigheden, som er et udtryk for, hvor stor en andel af passagererne, der er mindre end tre minutter forsinket, oppe på 97,9 procent.

- Vores passagerer kommer frem til tiden, og det er vigtigt for et så vitalt og effektivt transportsystem, som S-banen er. S-banen kørte i forvejen rigtigt godt, men de gamle sikringsanlæg var slidte og ud over deres levetid og derfor årsag til mange fejl. Med det nye signalsystem er vi oppe på en punktlighed, som man næsten må knibe sig selv lidt i armen over, siger Banedanmarks trafikdirektør, Peter Svendsen.

Det nye signalsystem er løbende blevet rullet ud på S-banens strækninger siden 2016, og for præcist et år siden blev de sidste tre strækninger udstyret med det nye signalsystem. Den samlede punktlighed siden da lyder på 96,4 procent. Til sammenligning var punktligheden i 2022 94,0 procent, mens den i 2021 lød på 91,9 procent.

Og selvom forbedringerne i sig selv ikke er store procenttal, så skal man ifølge Banedanmark notere sig, at det er forbedringer af et allerede meget højt niveau. Derudover man skal også tage i betragtning, at S-banen hvert år har 120 millioner kunder.

- Det nye signalsystem har været med til at sikre S-togene en stabil drift og høj punktlighed. I år er 96 procent af vores kunder ankommet punktligt, og vi har haft flere hele dage, hvor vi har leveret 100 procent, siger Per Schrøder, der er driftsdirektør hos DSB.

Mange forhold spiller ind

Selvom det nye signalsystem giver færre forsinkelser, vil der fortsat være forhold, der påvirker punktligheden - eksempelvis vejret, nedbrudte tog, skinnedbrud eller andre fejl omkring jernbanen. Men med overgangen til det nye signalsystem elimineres mange af de fejl, som opstod i de gamle analoge sikringsanlæg.

Også i forbindelse med andre påvirkninger er det nye signalsystem en gevinst, da det gør det muligt at genoprette trafikken hurtigere. Med det digitale signalsystem er det eksempelvis muligt at køre togene tættere på hinanden og afvikle trafikken mere effektivt og samtidigt helt sikkert.

Mere om punktligheden og signalsystemet på S-banen:

Kundepunktighed opgøres som andelen af passagerer, der ankommer til tiden indenfor 3 minutter

- I perioden fra 26. september 2022 til 19. september 2023 kom 96,4 procent af kunderne frem til tiden
- Det nye signalsystem er baseret på det såkaldte Communication Based Train Control (CBTC). Systemet er den nyeste generation af signalsystemer til bybaner
- Ved hjælp af det nye udstyr på toget og i sporet sender det nye signalsystem data om togets kørsel og præcise position til teknikhytter langs banen. Data sendes videre til det centrale kontrolcenter i Trafiktårn Øst, hvor den optimale kørsel beregnes
- Kørselsanvisningerne sendes tilbage til toget via dataradioen og bliver vist på lokomotivførerens skærm. Systemet sørger herefter for kørslen af toget, men lokomotivføreren sørger for at lukke dørene på stationerne. Lokomotivføreren overvåger kørslen og kan overtage styringen af toget, hvis det er nødvendigt



Gladsaxe Kommune har fået grønt lys til at sænke hastigheden på Ring 4.

Kommune i Hovedstadsområdet sænker farten

Politikerne i Gladsaxe Kommune har besluttet, at hastigheden skal sættes ned til 50 km/t på Bagsværdvej (Ring 4) og Høje Gladsaxevej. Den lavere hastighed skal mindske trafikstøjen og øge sikkerheden

Politiet har givet grønt lys for, at hastigheden på Bagsværdvej (Ring 4) og Høje Gladsaxe Vej kan sættes ned til 50 km/t fra 60 km/t. Forventningen er, at ændringen træder i løbet af efteråret.

- Det er en stor sejr, og noget vi har kæmpet for længe. Det er dog kun første skridt i retning mod særligt mindre trafikstøj, men også øget sikkerhed. I Gladsaxe er omkring halvdelen af alle boliger påvirket af trafikstøj, som overskrider Miljøministeriets vejledende støjgrænser. Støj er en trussel mod sundheden, og Gladsaxe er meget hårdt ramt. Vores mål er, at der maksimalt må køres 50 km/t og gerne lavere på alle vores veje. Vi sender også snart en kommunal støjhandlingsplan i høring, så vi kan målrette indsatserne for at mindske støjgenerne for Gladsaxeborgerne endnu mere, siger borgmester Trine Græse (S).

Gladsaxe har desuden en forespørgsel ude hos politiet, om det er muligt at nedsætte hastigheden på Gladsaxe Ringvej (Ring 3).

Fortsat fokus på støj fra motorveje

Gladsaxe har gennem længere tid sat forskellige initiativer i gang for at mindske trafikstøj.

- Gladsaxe er desværre meget plaget af trafikstøj og der er stadig meget at gøre. Vi har fortsat et stort fokus på de to motorveje, der gennemskærer Gladsaxe. Vi har løbende samtaler med både transportministeren og Vejdirektoratet. Det er helt afgørende, at staten også tager ansvar og understøtter, at hastigheden bliver sat ned på motorvejene, siger Trine Græse.

Gladsaxe er desuden gået sammen med 11 andre støjbelastede omegnskommuner i det såkaldte Silent City-samarbejde. Som en del af dette samarbejde blev der i foråret lavet en analyse af, hvad hastighedsbegrænsninger betyder for trafikstøj.

Analysen viser, at der vil blive knap 27.000 færre støjbelastede boliger i hovedstadens omegnskommuner, hvis højst tilladte hastighed på motorvejsnettet og det omkringliggende vejnet sænkes til henholdsvis 80 km/t og 50 km/t.

Generelt gælder, at Vejdirektoratet er vejmyndighed for statsvejene. Kommunerne er myndighed for de kommuneveje, som ligger i de respektive kommuner. Politiet skal også godkende, at hastigheden sættes ned på de kommunale veje, og for ringvejene skal Vejdirektoratet også høres.

Interesserede kan læse mere om analysen fra Silent City-samarbejdet [her](#):

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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



Øresundrederi sejler ind i fremtiden med nyt navn

Rederiet ForSea, der driver færgeruten mellem Helsingør og Helsingborg, ændrer navn til Øresundslinjen. Det er en følge af Molslinjens køb af det Helsingborgbaserede rederi i efteråret sidste år. Og navneskiftet vil være synligt, når den batteri-elektriske færge »Tycho Brahe« med helt nye farver og indretning forlader værftet i svenske Landskrona mandag 2. oktober og dermed signalerer, at færgen og rederiet er en del af Molslinjens flåde på ruten Øresundslinjen

ForSea-navnet opstod i 2018, hvor daværende HH Ferries ønskede at blive regionens mest bæredygtige transportvirksomhed. For at understrege den målsætning blev navnet HH Ferries til ForSea.

- ForSea har været et stærkt brand med fokus på bæredygtighed, og det har været fristende at lade det fortsætte. Men efter lidt overvejelser mener vi, at vi bør indlemme vores nye rederi i Molslinjens rutestruktur og ændre ForSea til Øresundslinjen, siger Molslinjens administrerende direktør, Kristian Durhuus, der tilføjer, at navneskiftet også signalerer en mere geografisk tilknytning til hele Øresundsregionen.

- Vi går stille og roligt i gang med forvandlingen, så der kommer til at gå tid, før vi kan kalde navneskiftet og hele rebrandingen af ruten for afsluttet. Vi skal gøre det i et tempo, som rutens op mod syv millioner årlige gæster kan følge med til, siger Kristian Durhuus.

Flydende forbindelser

Molslinjen forventer, at hele rebrandingen samt ny maling og logo på alle færger vil være gennemført i løbet af 2025. Tycho Brahe er tilbage i drift den 4. oktober 2023.

Molslinjen driver foruden ruterne over Kattegat i dag Bornholmslinjen, Samsølinjen, Alslinjen, Langelandslinjen og Fanølinjen.

Om Molslinjen:

- Molslinjen er Danmarks største passagerfærgeselskab med over 1.200 ansatte og 15 skibe, der betjener over otte millioner mennesker om året på ni linjer, inklusive forbindelser til Sverige og Tyskland
- Molslinjen driver i samarbejde med Herning Turist busser under mærket Kombardo Expressen på direkte busruter til/fra København - Aarhus, Aalborg, Randers, Holstebro, Herning, Silkeborg og Rønne

Om Øresundslinjen:

- Helsingør-Helsingborg færgeruten er Øresundregionens flydende forbindelse med en flåde, der består af fem færger
- I 2019 - året før corona-virussen ankom til Euroa, transporterede rederiet 7 millioner passagerer og 1,3 millioner personbiler, 440.000 lastbiler og 16.000 busser og rutebiler
- Overfarten drives af 600 medarbejdere og bidrager derudover med at skabe omkring 2.000 job i regionen



- ForSea har været et stærkt brand med fokus på bæredygtighed, og det har været fristende at lade det fortsætte. Men efter lidt overvejelser mener vi, at vi bør indlemme vores nye rederi i Molslinjens rutestruktur og ændre ForSea til Øresundslinjen, siger Molslinjens administrerende direktør, Kristian Durhuus, der tidligere var administrerende direktør i ForSea inden

Rederi med hurtig ø-færger lancerer lørdags og søndagsbilletter til familier

Samsø Rederi, der er ejet af Samsø Kommune og driver en hurtig passagerfærge mellem Sælvig på Samsø og Aarhus samt en ro/pax-færge mellem Sælvig og Hou, lancerer en ny familiebillet til passagerfærger, der gælder lørdage og søndage resten af året

Med familiebilletet, der koster 349 kroner tur retur samme dag, kan man rejse to voksne og to børn - og tage cykler med gratis - med hurtigfærgen »Lilleøre« på lørdage og søndage resten af året.

Samsø Rederi gør opmærksom på, at man skal huske at booke plads til cykler, hvis man vil have to-hjulede med færgen.

Den hurtige passagerfærge »Lilleøre«, der har plads til 80 cykler og 300 passagerer, sejler mellem Dokk1 i Aarhus Midtby og Sælvig på Samsø på 60 minutter.





Regionsrådet i Region Midtjylland har bevilliget penge til batteritog

Finansieringen til Danmarks syv første batteridrevne tog er kommet på plads. De første tog ventes på skinner i Vestjylland i løbet af det kommende år

Regionsrådet i Region Midtjylland har godkendt en anlægsbevilling på 242,7 millioner kroner til Midtjyske Jernbaners indkøb af fire batteritog til strækningen Holstebro-Skjern. Med den lånegaranti Regionsrådet sidste år stillede på tre batteritog til Lemvigbanen, er processen mod nye batterielektriske tog i Vestjylland sat på skinner. Batteritogene er resultatet af tæt samarbejde mellem Region Midtjylland, hvor regionsrådet har stillet en låneramme på godt 200 millioner kroner, Midtjyske Jernbaner og Staten, der finansierer købet af de fire tog til Holstebro-Skjern samt ladeanlæg. Samlet set repræsenterer de nye tog og anlæg en investering på cirka 500 millioner kroner.

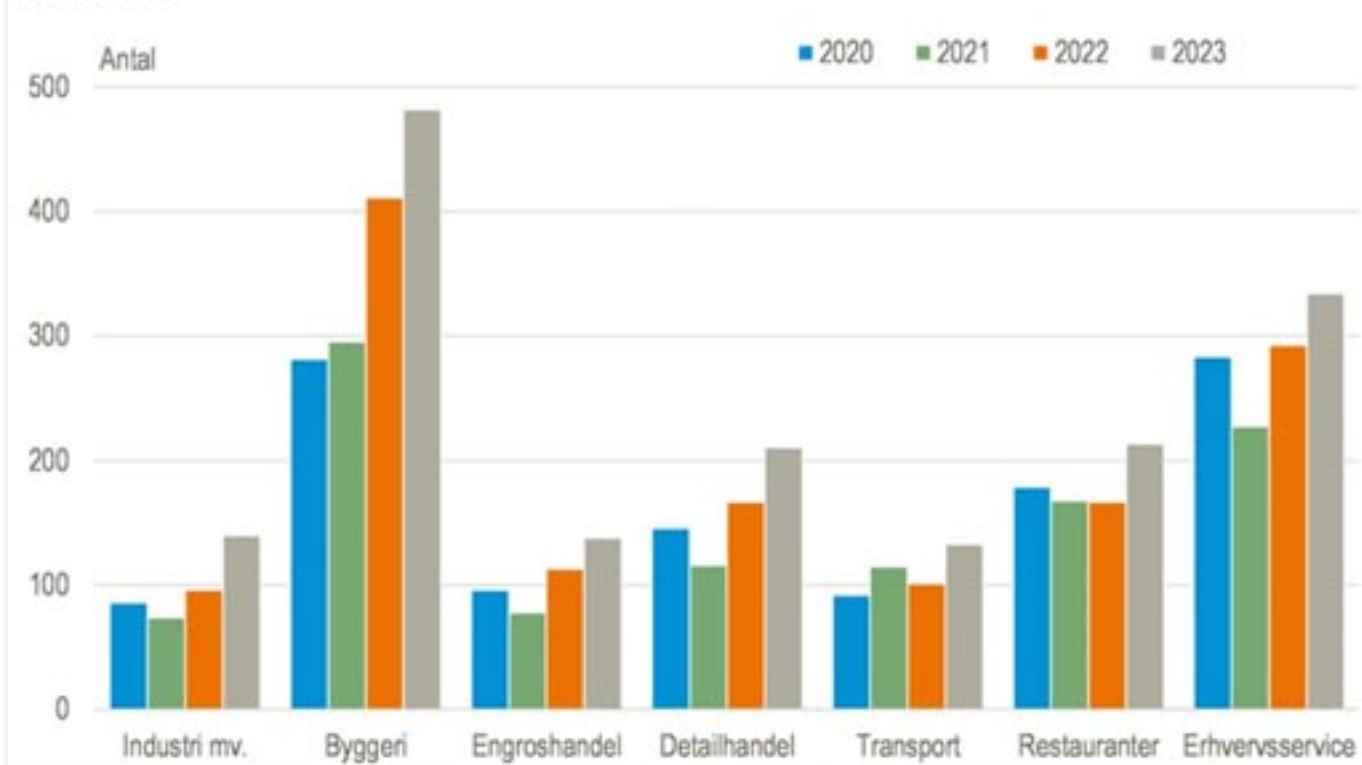
- Det er en kæmpe investering i fremtiden, og det er fantastisk, at det har kunnet lade sig gøre. Med de nye tog får passagererne en opgradering af både komfort og effektivitet og samtidig får hele Danmark et godt eksempel på, hvordan man kan sikre grøn og god kollektiv trafik også i områder, hvor det vil være meget dyrt at opstille køreledninger, siger regionsrådsformand, Anders Kühnau (S).

Ny epoke i togdriften

De kommende batteritog blev sendt i udbud i 2021, og det er nu besluttet, at de skal leveres af Siemens Mobility. Inden de batteri-elektriske tog kan komme ud at køre, skal der opføres anlæg til blandt andet opladning. I juni tog transportminister Thomas Danielsen (V) første spadestik til det byggeri, der nu er i udbud. De første tog ventes at ankomme til Vestjylland i løbet af 2024 og at være i drift i starten af 2025 - om godt halvandet år

- Vi skal have den kollektive trafik med i den grønne omstilling og vi har i regionen gennem flere år arbejdet for at få skiftet dieseltog ud med el. I Østjylland har vi gjort det med letbanen, og nu får vi så batteritog i vest. Dermed starter vi en ny grøn epoke i togdriften til gavn for både passagerer, miljø og klima, siger Anders Kühnau.

Konkurser i aktive virksomheder i udvalgte branchegrupper. Januar-august 2020-2023



(Kilde og grafik: Danmarks Statistik)

Konkurser blandt virksomheder med momslån påvirker fortsat konkurstallene

Danmarks Statistik har udgivet en ny statistik over antallet af konkurser. Den viser, at niveauet for konkurser i perioden januar-august i år ligger højt i de branchegrupper, der har flest konkurser, når der sammenlignes med de tilsvarende perioder i de tre foregående år 2020, 2021 og 2022

Generelt ligger niveauet i år 19 procent højere end i det gjorde i den tilsvarende periode sidste år. Relativt set ligger industrien 46 procent højere, mens detailhandel, transport og restauranter ligger 26-32 procent højere. Byggeri og engroshandel ligger 17-22 procent højere, mens erhvervsservice ligger 14 procent højere.

Danmarks Statistik peger på, at konkurser blandt de aktive virksomheder med momslån har spillet en betydelig rolle i udviklingen i 2022-2023. I de seneste måneder efter momslånenes ophør har konkurser blandt virksomheder med momslån udgjort op mod 40 procent af konkurserne - dog med en faldende tendens.

For de ovennævnte brancher, udgjorde konkurserne blandt aktive virksomheder med momslån i perioden januar 2022 - august 2023 mellem 28 procent (transport) og 53 procent (engroshandel) af konkurserne i branchernes aktive virksomheder.

I august udgjorde konkurserne i aktive virksomheder med momslån i brancherne med flest konkurser mellem 14 procent (detailhandel) og 38 procent (erhvervsservice) i branchernes aktive virksomheder.

Undersøgelsesområdet til fast Als-Fyn-forbindelse bliver udvidet

Forligskredsen bag vejdelen af "Infrastrukturplan 2035 - Fremtidens Veje" er blevet enige om at udvide området, hvor forundersøgelserne finder sted. Det sker især på grund af hensyn til Natura 2000-områder og geotekniske forhold

Sund & Bælt og Vejdirektoratet er i gang med at gennemføre en forundersøgelse af en fast forbindelse mellem Als og Fyn. Forundersøgelsen er en del af aftalen om Infrastrukturplanen 2035. De foreløbige analyseresultater har vist, at der er udfordringer i det eksisterende undersøgelsesområde i forhold til såvel Natura 2000-området, geotekniske funderingsforhold og sikkerheden i forhold til sejlads i området.

Derfor har Sund & Bælt og Vejdirektoratet bedt om, at man udvider forundersøgelsesområdet mod nordvest samt inkluderer en mulig perspektivering af yderligere et område nord for det udvidede område.

Forligskredsen bag aftalen er enige om, at udvide forundersøgelsesområdet for Als-Fyn-forbindelsen.

En etablering af en fast forbindelse mellem Als og Fyn er ikke en del af Infrastrukturplan 2035 og vil i givet fald skulle besluttes særskilt.



Magasinet Bus

Torsdag 31. august 2023 - nummer 7/8 - 11. årgang

Blodbussen er indrettet
i en spansk turistbus
- registreret som lastbil

Læs mere side 34 - 43

El-busser er på vej
til 2025 og koster 10 liter diesellole

side 22

Nye busser blev kørt frem
i nye omgivelser

side 44 - 54

Hillerød-virksomhed savnede
busafgange til sine ansatte

Læs mere side 9