

Magasinet Bus

Torsdag 30. januar 2020 - nummer 1 - 8. årgang

Solveigs kører mod fremtiden

Læs mere side 22 - 30

Minister lægger op til Euro-norm
frem for dato-norm

Læs mere side 17

Kommune sparer og
får grønnere buskørsel

Læs mere side 8

Chauffør otte år efter ulykke:

Oplevelsen ligger lige under overfladen

Læs mere side 32 - 38

Busoperatør er lettet med nye lufthavnsbusser

Læs mere side 6

Bybusser i Vejle får ny operatør

Læs mere side 13

Luftkvaliteten er forbedret, men...

Læs mere side 14

Undersøgelse ser på "tog" med gummihjul

Læs mere side 52

Kommer BRT på sporet - eller bliver toget afsporet

Region Sjælland og Transportministeriet er enige om at undersøge, om der er økonomi i at se på, om Østbanen fra Køge og sydover kan lægges om til en vejbane forbeholdt lange busser - en såkaldt BRT-løsning. Ideen er kommet på bordet i forbindelse med, at Østbanen er slidt og skal renoveres for at fastholde niveauet af kundebetjening.

En BRT-løsning kan give samme serviceniveau eller bedre, end det, togene på banen i dag kan give, lyder det.

Og så kan en BRT-løsning bane vejen for forlængelse til den nye Køge Nord Station. Det lyder besnærende.

Set fra denne plads er der mange gode argumenter for BRT-systemer, hvor der er behov for, at mange mennesker kan komme fra et sted til et andet.

BRT-systemer er billigere at anlægge end jernbaner. Det samme gælder det rullende materiel.

Men det virker som en kortsigtet løsning at erstatte skinnerne på en eksisterende og ret benyttet strækning med asfalt. For med asfalt i stedet for skinner afskriver man sig fremtidige muligheder for at sætte længere og direkte togforbindelse ind mellem det område, som Østbanen betjener og eksempelvis Hovedstadsområdet.

Kigger man på et kort over området kan man se, at der er spor fra Køge Station til den nye Station i Køge Nord. Den bliver betjent med DSB's S-tog.

Hvis man tænker lidt stort, kan Østbanen blive koblet sammen med hele Nordsjælland. Det vil nok koste en del mere, end blot en renovering af skinnerne eller en BRT-løsning. Men hvorfor afskære sig muligheden for direkte forbindelser ved at erstatte skinner med asfalt.

Ovennævnte synspunkt kan måske synes afsporet i et magasin som Magasinet Bus.

Men når det handler om kollektiv transport, som de fleste gerne vil forbedre, er det vigtigt at se lidt længere og lidt bredere end blot på, hvad en pose penge til renovering kan bruges til.

Attraktiv kollektiv transport hænger sammen og er enkelt at bruge med så få skift som muligt - og så koster det penge, som politikerne skal bevillige deres del af. Men det kan lade sig gøre - man kan bare se over Øresund.

Og ja, på denne plads kan vi også godt tænke os mange flere baner kun til busser - som i kun til busser.

God læselyst

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

NEW CROSSWAY NATURAL POWER

BÆREDYGTIG INTERCITY-TRANSPORT

BTS



MILJØVENLIG

Færre partikler, mindre NOx, mindre støj
Op til 95% mindre CO₂-udledning med biogas
Overholder by- og omegnszonernes strenge miljøkrav

IMPONERENDE TCO

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

UDSKIFT 1 TIL 1

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

EKSPERTISE I NATURGASTRANSPORT

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

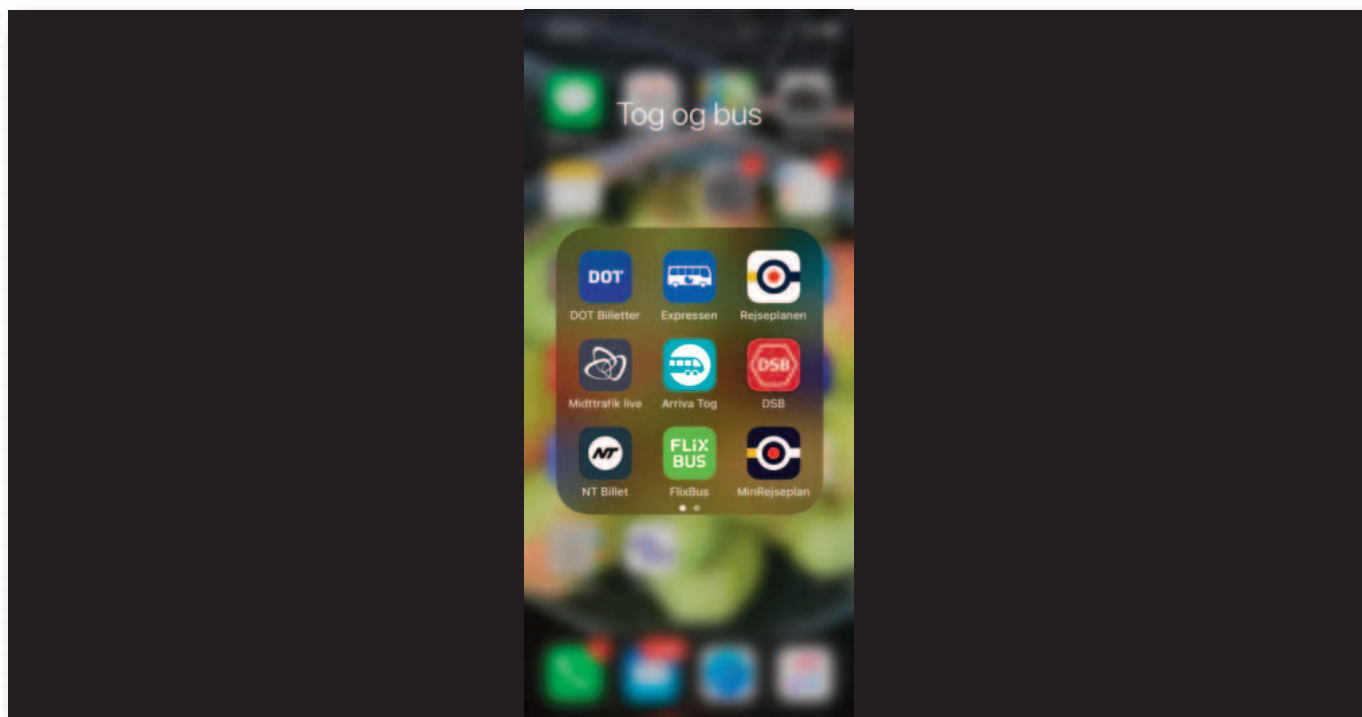
Kontakt os for at høre mere:



INTERCITY 2020

IVECO BUS

Your partner for sustainable transport



Analyse peger på veje til samlet mobilitets-app

En ekstern analyse, der blev offentliggjort i december 2019 viser, at der er mulighed for gavnlige virkninger for både trafiksselskabernes bundlinje og for passagerne, hvis rejsekort- og rejseplanssystemet bliver samlet i én digital mobilitetstjeneste

Med én samlet digital mobilitetstjeneste – en app - skal det i fremtiden være muligt at planlægge og betale sin samlede rejse ét sted.

- En ny app-løsning, som samler rejsekort- og rejseplantilbuddet, vil medføre, at passagererne kan planlægge, booke og betale deres rejse et og samme sted. Derudover vil den kunne tilpasses personlige præferencer eller foreslå alternative rejser ved for eksempel regnvejr, siger transportminister Benny Engelbrecht (S) og fortsætter:

- Jeg synes, at det vil være en stor gevinst for passagererne at samle rejsekortet og rejseplanen i én app. Jeg ser derfor frem til at følge det videre arbejde hen imod en sådan app-løsning.

En dansk politisk konsensus om digitaliseringens potentiale for den kollektive trafik blev åbenlys, da et enigt Folketing i februar 2019 stemte for en ændring af lov om trafiksselskaber med det formål at fremme digitale mobilitetstjenester i Danmark.

Endemålet med digitale mobilitetstjenester er at understøtte et mere sammenhængende transportsystem - og gøre den kollektive trafik mere attraktiv at anvende.

Kollektiv trafik

Transport- og Boligministeriet har fået foretaget en ekstern analyse af mulige udviklingsspor for videreudviklingen af rejseplan- og rejsekortsystemet hen imod en samlet digital mobilitetstjeneste. Analysens opdrag har været at tilvejebringe en "fase 1-analyse", der skitserer mulige spor for den udviklingsopgave hen imod en samlet digital mobilitetstjeneste, som nu ligger foran Rejsekort & Rejseplan A/S.

Resultaterne af analysen peger på muligheden for en positiv business case for alle tre udviklingsspor og et styrket kundesvendt produkt.

- Med den gennemførte analyse kan vi træde ind i næste fase, hvor der foran Rejsekort & Rejseplan A/S ligger et spændende arbejde med at vælge og tilrettelægge det konkrete spor for udviklingen, siger transportminister Benny Engelbrecht.

Interesserede kan læse mere her:

Ledelsesresumé - udviklingsspor for videreudvikling af rejsekort- og rejseplansystemet

Udviklingsspor for videreudvikling af rejsekort- og rejseplansystemet

Incentive. Effekter af MaaS på indtægterne i den kollektive trafik

Transportminister:

Den kollektive trafik er for alle

Transportminister Benny Engelbrecht (S) slår fast, at brugen af den kollektive trafik ikke må forudsætte, at passagerne har en smartphone. Såfremt det fysiske rejsekort på sigt bliver udfaset, som en ekstern analyse skitserer, vil der efter ministerens mening skulle findes en ikke-digital løsning for de borgere, der ikke har adgang til mobiltjenester

En nyligt offentliggjort ekstern analyse viser, at der er mulighed for gavnlige virkninger for både trafikvirksomhedernes bundlinje og det kundesvendte produkt, hvis rejsekort- og rejseplansystemet bliver samlet i én digital mobilitetstjeneste.

I den eksterne analyse arbejdes med en antagelse om, at de blå punkter (det fysiske rejsekort) udfases som en konsekvens af udviklingen af en digital mobilitetstjeneste - en app. Ifølge Transportministeriet har omtalen af analysen givet anledning til en række misforståelser, som transportministeren gerne vil udrede.

- Jeg vil gerne slå fast, at den kollektive trafik skal være for alle - også dem uden en smartphone. Brugen af kollektiv trafik må ikke forudsætte ejerskab af en smartphone, siger transportminister Benny Engelbrecht og fortsætter:

- Derfor vil der skulle findes en ikke-digital løsning til de borgere, hvis det fysiske rejsekort udfases. Det vil dog først blive relevant om mellem fem og ti år.

Interesserede kan læse analysen **her**:



Keolis overtog lufthavnsbusserne fra Aarhus til henholdsvis Billund og Tirstrup 29. september sidste år. Tidligere var det Arriva, der betjente ruterne.

Busoperatør er lettet med nye lufthavnsbusser

Siden 29. september sidste år har der stået Keolis på siden af busserne og på chaufførernes uniformer på Midttrafik's to lufthavnsruter - 912X og 925 X - mellem Aarhus og lufthavnene i Billund og Tirstrup. Keolis vandt det seneste udbud af ruterne på baggrund af markante serviceforbedringer

Keolis har indsat 11 nye Scania Interlink-busser på 13 meter på de to lufthavnsruter. Busserne har kørestolslift ved midterdøren og har god bagageplads. De nye busser har en høj komfort med ekstra gode sæder beregnet til længere strækninger. De to lufthavnsruter har meget få stop - nogle afgangse mellem Aarhus og Billund er gennemkørende uden stop. Busserne har toiletter og Keolis har tilføjet mulighed for passagererne at hente kaffe eller the på busturen.

Bybusser vil arrive med samme operatør efter 1. august

Arriva Danmark A/S har vundet FynBus' seneste udbud af bybuskørslen i Svendborg. Da det også er Arriva, der kører bybusserne i Svendborg i dag, vil passagererne ikke komme til at opleve ændringer

Den nye kontrakt træder i kraft 1. august 2020, og strækker sig over tre år - med mulighed for forlængelse. Kørslen udføres med de samme busser, som kører i dag.

Lufthavnsruterne adskiller sig fra andre busruter ved at være tilpasset flytrafikken. Den vigtigste forskel er, at lufthavnsbusserne i princippet kører 24 timer i døgnet. Rute 912X Aarhus -Billund har en fast køreplan, mens Rute 925X Aarhus-Tirstrup kører udelukkende efter flyselskaberne afgang og ankomster uden fast køreplan. Busafgangene på denne rute fastsættes 2-4 uger i forvejen.

De nyindkøbte 11 nye Scania Interlink busser hører til de mest miljø- og klimavenlige på markedet. Energieffektiviteten er høj med en ydeevne på 4,5-5 kilometer pr. liter diesel.

- Den flotte grønne profil skyldes tre faktorer, siger Peter Lanng Nielsen, der er administrerende direktør i Keolis.

- De nye busser har virkelig en høj energieffektivitet, desuden kører lufthavnsbusserne på lange stræk med få stop, og endelig har vi i Keolis nogle dygtige chauffører, som er bevidste om at køre så grønt som muligt, siger han videre.

Flere af chaufførerne på ruterne er nye hos Keolis, og er hurtigt faldet til i miljøet hos Keolis. De har fået tilbud om at blive faglærte buschauffører efter meritmetoden, og den første har allerede gennemført de uddannelsesmoduler, han manglede og er nu faglært. Flere er på vej gennem uddannelsen.

- De to midtjyske lufthavnsruter ligger godt for Keolis med Midttrafiks ekstra høje servicekrav til både busser og chauffører, siger Peter Lanng Nielsen og fortsætter:

- Vi har heldigvis en gruppe af meget erfarne og dedikerede medarbejdere -chauffører, mekanikere og driftsstyringsfolk - der er parat til at yde deres bedste for at være på pletten for flypassagererne til og fra Tirstrup og Billund Lufthavn og sikre dem en behagelig begyndelse eller slutning på flyrejsen.

Passagerpulsens fremlægger undersøgelse om trængsel og busfremkommelighed

Den stigende trafik på vejene - specielt i byerne - har konsekvenser for bilister og passagerer i busserne. Passagerpulsens under Forbrugerrådet Tænk har spurgt en række personer, hvad de mener om mulige løsninger

Undersøgelsen viser, at et flertal af de adspurgte gerne vil have, at busserne bliver prioriteret, når der er trængsel.

- 54 procent synes, at busserne skal have mere plads i trafikken/gaderummet
- 51 procent synes, at busserne bør prioriteres fremfor bilerne, hvor der er trængsel

Interesserede kan læse rapporten **her**:

Kommune sparer og får grønnere buskørsel

Ringkøbing-Skjern Kommune kan se frem mod både billigere og mere bæredygtig buskørsel, efter at trafiksselskabet Midttrafik har udbudt kommunens lokale ruter og skoleruter. Kommunen bliver den første i Danmark, hvor lokalruterne udelukkende tanker biodieselsproduktet HVO som brændstof. Med de nye buskontrakter reducerer Ringkøbing-Skjern Kommune sin årlige CO2 udledning med godt 600 ton

I samarbejde med Midttrafik har Ringkøbing-Skjern Kommune udbudt kommunens buskørsel. Udbuddet, der blev endeligt afsluttet efter nytår, omfatter både buskørsel på kommunens lokale ruter og skoleruter.

Det er Midttrafik, der har gennemført udbuddet, mens de nærmere betingelser er blevet fastlagt i samarbejde med Ringkøbing-Skjern Kommune. Midttrafik har udbudt fem kontrakter på sammenlagt 861.000 kilometers kørsel årligt.

Udbuddet resulterer i en besparelse på ca. 2 millioner kroner fra 2021 og fremefter. Det udgør cirka 9 procent af kommunens årlige udgifter til kollektiv bustrafik. Besparelserne sker både som følge af en reduktion i køretiderne og billigere timepriser.

Herudover udskifter Ringkøbing-Skjern Kommune, som den første kommune i Danmark, bussernes brændstof til det mere bæredygtige dieselsprodukt, HVO (Hydrotreated Vegetable Oil). HVO-dieselen er som sådan CO2-neutralt, da den er produceret af organiske materialer, som for eksempel affald fra slagterier og landbruget. Ved at erstatte almindeligt diesel med HVO biodiesel, reducerer Ringkøbing-Skjern Kommune sin årlige CO2 udledning med godt 600 ton.

- Vi er godt tilfredse med resultatet. Udover at vi kan se frem mod billigere kørsel, kan kommunen også markere en grøn profil udadtil. Det er glædeligt, når vi gerne vil være kendt som Naturens Rige, siger formand for Teknik- og Miljøudvalget i Ringkøbing-Skjern Kommune, John G. Christensen (S).

Midttrafik er også tilfreds, da trafiksselskabet med udbuddet slår to fluer med ét smæk.

- I de nye kontrakter kræver vi, at buschaufførerne får adgang til tidssvarende lokaler på banegården i Ringkøbing og rutebilstationen i Skjern. På den måde håber vi, at vi er med til at bevare livet i bygningerne, og samtidig sikrer vi gode forhold for buschaufførerne, siger funktionsleder hos Midttrafik, Thomas Dalgaard Mikkelsen.

De nye kontrakter træder i kraft i sommeren 2020, og løber som minimum over en periode på seks år.

Følgende busselskaber vandt de fem udbudte kontrakter:

- Silkebus A/S vinder lokalruterne 515, 560, 570, 580 (Ringkøbing og omegn)
- Brande Buslinier ApS vinder lokalruterne 561, 567, 568, 590, 595, 596 (Ringkøbing og omegn)
- Holstebro Turistbusser vinder skoleruterne 517, 518, 572, 573 (Skjern om omegn)
- Brande Buslinier vinder skoleruterne 574, 575, 577, 578 (Skjern om omegn)
- Brande Buslinier vinder skoleruterne 551, 562, 564, 566, 593, 594 (Skjern om omegn)

Passagerer i Nyborg kommer stadig med Nyborg Rejser

Nyborg Rejser A/S har vundet FynBus' seneste udbud af by- og lokalbuskørslen i Nyborg Kommune. Den nye kontrakt træder i kraft 1. august i år og strækker sig over tre år med mulighed for forlængelse

Det er også Nyborg Rejser, der kører busserne i Nyborg Kommune i dag, så passagererne vil ikke opleve ændringer.

Den kollektive transport på Fyn får et plus

FynBus og en række fynske kommuner erstatter fra mandag 3. februar mange af de nuværende telekørselstilbud med mere fleksible alternativer, der skal give en bedre sammenhæng med den øvrige kollektive trafik. Fra mandag 3. februar bliver Teletaxi, Telecity og Telependler-ordningerne på Fyn afløst af Plustur og Flextur

Med Plustur kan man blive kørt til eller fra et stoppested eller en station, hvorfra man kan rejse videre med bus eller tog. Med Flextur kan man køre mellem to adresser – også til eller fra nabokommunen

- Med de nye tilbud Plustur og Flextur har kommunerne ønsket at forbedre borgernes muligheder for at komme rundt på Fyn. Plustur forlænger rækkevidden af den kollektive transport, og Flextur er et tilbud, når der ikke kører bus eller tog. Det har også været et ønske fra kommunerne, at der blev mulighed for at øge prisen, som borgeren skal betale, da mange kommuner har oplevet, at deres udgifter til telekørsel har været stigende, siger Carsten Hyldborg Jensen, der er direktør for FynBus.

Færre begrænsninger og nye priser

FynBus peger på, at mange vil opleve, at de kan køre i et udvidet tidsrum, og at en del geografiske begrænsninger er fjernet. For eksempel vil det fremover være muligt at køre ind og ud af Middelfart og Svendborg by. Til gengæld vil nogle kunder opleve, at prisen for en rejse bliver højere.

Plustur koster 25 kroner for voksne og det halve for børn, og man kan køre gratis, hvis man har pendlerkort, Ungdomskort og de fleste togbilletter, som gælder til den bus/tog-rejse, som Plusturen er en del af.

Flextur afregnes efter kilometertakst, dog med en minimumspris. De enkelte kommuner har valgt minimumspris og kilometertakst.

De nye ordninger er mere ens på tværs af kommunerne, og ordningerne kendes desuden fra Jylland og Sjælland.

Interesserede kan læse mere om Plustur og Flextur på Fyn **her**:

Her kan man også finde de enkelte kommuners åbningstider og priser.



Trafikselskabet Movia:

DOT indfører pensionistreform i faser og udskyder lancering

Den seneste tid har man kunne læse om den bekymring, som DOT's forslag om at harmonisere pensionistrabatterne på Sjælland, efter samme model som vest for Storebælt, har skabt, blandt de mest berørte borgere, interesseorganisationer og blandt politikere på Christiansborg. Der er kommet eksempler frem på borgere, der får over 400 procent dyrere rejser med den kollektive transport, og det hjælper ikke, at konsekvensberegningerne af reformen er meget komplekse. Debatten gør indtryk på Movias bestyrelse og parterne i DOT - DSB, Movia og Metroselskabet

Af Movias bestyrelsesformand Kirsten Jensen og næstformand Per Hovmand

Opgaven med en reform er bunden. Det følger af loven, at DOT skal harmonisere priserne - også selvom det fører til store forandringer med rabatter til mange, der ikke før har fået, mens mange samtidig vil få meget mindre rabat. Parterne i DOT har fået kritik af Rigsrevisorerne for ikke at løse den påkrævede harmoniseringsopgave. At gøre ingenting er derfor ikke en mulighed for DOT - eller parterne bag: DSB, Metroselskabet og Movia.

Tilbage står så spørgsmålet om måden DOT gennemfører reformen på. Kan vi gøre det bedre?

For Movias bestyrelse har det hele tiden stået klart, at der er tale om en vanskelig reform, som vil vække mange følelser. Når nogle får op mod 90 pct. rabat, mens mange andre ikke får adgang til rabat, siger det sig selv, at det er en svær opgave at udligne rabatten, uden at det går hårdt ud over nogle få. Dem, der rammes økonomisk, bryder sig selvfølgelig ikke om det, og for nogle vil det kunne betyde, at de må rejse mindre fremover. De bliver kede af det og oplever,

Kollektiv trafik

at deres muligheder begrænses. Det kan ingen argumentere imod. Omvendt vil der være andre sjællandske pensionister, der med de nye priser, vil få flere muligheder - og forventeligt også rejse mere. Hvilket hensyn skal veje tungest?

Når man som beslutningstager ser den nuværende pensionistrabat oppefra, og når opgaven er at tilgodese den samlede gruppe af pensionister på Sjælland, så er det svært at forklare eller forsvare en rabat, som kun er rigtig god for få. Dot's reformforslag er derfor en model, hvor rabatten samlet set omfordeles.

Ifølge forslaget på bordet får 150.000 pensionister billigere rejser, mens 60.000 får dyrere rejser. 2.000 får over 200 pct. dyrere rejser. Flere i Syd- og Vestsjælland får mere glæde af rabatten. Flere, der ikke rejser mange gange om ugen, får også mere glæde af rabatten - også pensionister i hovedstadsområdet. Rabatten udlignes, så der gives 40 pct. på rejsekort, yderligere 20 pct. uden for myldretid, og 25 pct. rabat på pendlerkort, som stadig kan købes på pap, hvis man ikke vil have sit pendlerkort på rejsekort. Samtidig ophæves spærretiden, så man kan rejse med rabat hele døgnet.

Det er positivt, at Ældre Sagen, Forbrugerrådet og mange transportordførere ser gode takter i Dot's forslag, både når det handler om at fordele rabatten mere jævnt til glæde for pensionisterne i Syd- og Vestsjælland og de pensionister over alt på Sjælland, der ikke rejser mange gange om ugen, og når det handler om at fjerne spærretid og øge rabatten på Rejsekortet. Det vil vi i Movias bestyrelse gerne kvittere for.

Men hurtigt indførte og meget store prisstigninger skaber usikkerhed om, hvad det vil betyde for den enkelte pensionists rejsemønster. Og når man laver så meget om, kalder det også på, at vi måske går lidt mere forsigtigt til værks, end vi i DOT først havde lagt op til.

DOT har foreslået den model, som DOT finder mindst ringe, når den stillede opgave var at indføre en ordning på hele Sjælland som nogenlunde svarer til forholdene i resten af landet, som allerede er harmoniseret. Det nye forslag betyder, at flere sjællændere vil få glæde af rabatten - både dem der ikke rejser så meget, og særligt dem, der bor i Syd- og Vestsjælland. Men i Movias bestyrelse er vi åbne for, at DOT kan justere i modellen, så den f.eks. indføres over en længere periode.

Derfor har Movias formand mandag 20. januar 2020 om aftenen orienteret ministeren om, at parterne i DOT er enige om at udarbejde et forslag til en anden model, som på den ene side imødekommer de bekymringer, der er kommet til udtryk i debatten, og på den anden side fastholder grundprincippet om, at pensionistrabatten skal komme alle de sjællandske pensionister til gavn, sådan som loven og Rigsrevisionen har påpeget. Modellen vil indebære en indfasning og vil indgå i den redegørelse, som ministeren har bedt DOT om at udarbejde.

Amerikansk passager i bus fra Tyskland havde svampe og marihuana med

Betjente fra politiets udlændingekontrolafdeling kontrollerede onsdag morgen 15. januar klokken kvart i syv en bus fra Tyskland, da den kom kørende ad Cargovej i Nørre Alslev

Her traf betjentene en amerikansk statsborger, som havde nogle ulovlige svampe og noget marihuana på sig. Han blev anholdt og sigtet efter lov om euforiserende stoffer og efter udlændingeloven.



PlusTur breder sig til kommuner over hele landet. Hvad der i januar 2018 kun var et gode til mennesker i Nordjylland - her venter en PlusTur på Magasinet Bus udsendte i Støvring sidste år - bliver også et gode for mennesker i eksempelvis Kolding kommune. (Foto: Jesper Christensen)

Kolding Kommune lægger en tur til - en Plustur

Den kollektive trafik i blandt andet Kolding Kommune udvides med et nyt fleksibelt tilbud, som primært er målrettet borgere i landsbyerne. Sammen med Kolding Kommune lancerer Sydtrafik 3. februar 2020 produktet Plustur, hvor man kan bestille en tur med flextrafik fra ens adresse til nærmeste stoppested - eller omvendt

Plustur, der har været kendt i Nordjylland i et par år, forlænger på den måde den kollektive trafik, så den kan nå ud til alle i kommunen.

Plustur er en variant af den mere kendte flextur, og den kan lige som flextur benyttes af alle. Det er lige meget, om man skal til banko, basketball eller på besøg, så kan man benytte Plustur, hvis der ikke kører en bus hele vejen.

- Det er ikke så længe siden, at vi nedlagde en række busture på lokale ruter. Dels for at spare penge, dels på grund af ingen eller meget få passagerer. Nu styrker vi den kollektive trafik primært til og fra landsbyerne med et nyt fleksibelt tilbud, hvor vi samtidig undgår tomme busser, siger Jakob Ville, der er formand for Teknik- og Klimaudvalget i Kolding Kommune.

Plustur bestilles via Rejseplanen.dk eller Rejseplanen App som en del af en almindelig rejse, og den fremgår automatisk i søgeresultatet i Rejseplanen, hvis det er en mulighed i forbindelse med en rejse.

Kollektiv trafik

Turene kører som en del af den øvrige flextrafik, og det skal bestilles mindst to timer før afgang. Plusturen i sig selv koster 24 kroner pr. person. Der til kommer prisen for den tilhørende bus- eller togrejse.

- Vi er rigtig glade for, at vi sammen med Kolding Kommune nu har fået lanceret et produkt til den kollektive trafik, som kan hjælpe med at sikre, at borgerne kan komme helt fra bopælen og til deres valgte destination, selv om de bor uden for de gængse byområder. Ved at kombinere forskellige former for kollektiv trafik, skaber vi fleksible tilbud til alle, siger Lars Berg, der er direktør i Sydtrafik.

Plustur er testet i Sønderborg

Tilbuddet har kørt som en pilottest i Sønderborg Kommune siden juni 2018 og er senere udrullet i Aabenraa Kommune. I Nordjylland har Nordjyllands Trafikselskab været i gang siden januar 2018. Bestillingen og afviklingen af turene som en del af den åbne flex-trafik-kørsel er derfor gennemtestet med succes. Og erfaringerne er, at brugerne, der er fordelt ligeligt over alle aldersgrupper, er glade for løsningen.

- Formålet med Plustur er at løfte mobiliteten i Kolding Kommune ved at tilbyde borgerne en prisvenlig og integreret trafikløsning, der nemt og bekvemt søges frem i Rejseplanen, som en del af en almindelig rejse. Borgere i yderområderne af Kolding Kommune bliver dermed koblet til en busforbindelse gennem en fleksibel kørselsordning, som effektivt balancerer mobilitet og økonomi, siger Michael Aagaard, der er afdelingschef for Flextrafik i Sydtrafik.

Interesserede kan læse mere om Plustur under Sydtrafik [her](#):

Nobina bliver ny busoperatør i Vejle

Fra midten af 2020 står der Nobina på chaufførernes skjorter og på bybusserne i Vejle. Nobina, der er startet i Sverige og i dag er en af nordens største busoperatører, overtager driften fra den hidtidige operatør, Umove.

- Vi er spændte på og glæder os til samarbejdet med Nobina, der er nye for os i Sydtrafik. Nobina har primært opereret på Sjælland indtil nu, men de kører også bybusser i Randers, siger Lars Berg, der er direktør for Sydtrafik.

For Nobina er det også meget positivt at blive repræsenteret endnu et sted i Vestdanmark:

- Vi er glade for at have vundet udbuddet her i Vejle, og vi ser frem til samarbejdet med Sydtrafik, Vejle kommune og alle de nye medarbejdere, siger Niels Peter Nielsen, der er administrerende direktør i Nobina Danmark.

Sydtrafik varetager udbud og planlægning af busdriften i den jyske del af Region Syddanmark. Sydtrafik har sammen med Vejle Kommune været med til udbyde driften af Vejles bybusser.



Stigende krav og færre partikler i bilers udstødning har været med til at forbedre luftkvaliteten. Foto: Jesper Christensen)

Luftkvaliteten er forbedret, men...

Beregninger fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi på Aarhus Universitet viser, at luftkvaliteten er forbedret gennem de seneste år. Trods forbedringerne anslår forskere, at 4.200 mennesker i Danmark før for tidligt på grund af luftforureningen, der koster samfundet 79 milliarder kroner årligt. Det er især fine partikler, som koster liv og giver højere sundhedsudgifter. Luftforurening fra danske kilder står for knap 30 procent af de for tidligt døde, mens udenlandske kilder står for godt 70 procent

Forskerne fra Aarhus Universitet har i deres seneste rapport over luftforureningen i Danmark - "The Danish Air Quality Monitoring Programme - Annual Summary for 2018" - opjusteret niveauet for helbredseffekterne og de økonomiske konsekvenser fra forureningen. Trods opjusteringerne viser beregninger, at luftkvaliteten er blevet bedre, og at forureningens effekter på menneskers helbred er aftaget med omkring 40 procent siden 1990.

Opjusteringerne af niveauet for helbredseffekterne og de økonomiske konsekvenser fra forureningen handler om, at der i dag er bedre viden om koblingen mellem luftforurening og helbredseffekter end tidligere.

Rapporten "The Danish Air Quality Monitoring Programme - Annual Summary for 2018" beskriver udvikling i luftforureningen i Danmark baseret på overvågningsprogrammet for luftkvalitet i danske byer.

Programmet, som gennemføres af DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi ved Aarhus Universitet, er baseret på målinger ved otte målestationer placeret i de fire største danske byer, og ved fire baggrundsmålestationer uden for byerne, samt en station i et forstadsområde. Måleresultaterne, der suppleres med resultater fra modelberegninger udført med DCE's luftkvalitetsmodeller, viser, at der generelt er sket et fald i luftforureningen i Danmark. I 2018 viste målingerne på målestationerne ingen overskridelse af EU's grænseværdier.

Fordobling af eksterne omkostninger

Rapporten viser som nævnt ovenfor, at regningen for luftforureningen derimod er betydeligt større end hidtil antaget. De eksterne omkostninger relateret belastningen fra luftforurening beløber sig ifølge rapporten til omkring 79 milliarder kroner, hvilket er over en fordobling af de eksterne omkostningerne set i forhold til 2017.

Ifølge forskerne bag rapporten skyldes forskellen i de beregnede omkostninger en gennemgribende opdatering af modelsystemet. Forskerne peger på, at beregningerne af helbredseffekter er behæftet med betydelige usikkerheder.

To forhold får omkostningerne til at stige

Der er ifølge forskerne to årsager til stigningen i omkostningerne. For det første har Det Økonomiske Råd opdateret værdien af et statistisk, dansk liv til 31,6 millioner kroner, hvilket er knap dobbelt så højt som den værdi, forskerne tidligere har anvendt. Derfor bliver samfundets samlede regning højere.

For det andet har forskerne for første gang medregnet helbredseffekten af luftforurening med kvælstofdioxid (NO₂) og desuden opdateret de modelsystemer, der ligger bag beregningerne, hvilket er den væsentligste årsag til, at det beregnede antal for tidlige dødsfald i Danmark er omkring 1.000 højere end rapporteret for 2017.

Modelberegningerne af helbredseffekterne viser ifølge rapporten, at luftforureningen som gennemsnit for 2016-2018 er skyld i omkring 4.200 for tidlige dødsfald og en lang række andre negative helbredseffekter. Omkring 1.220 af de for tidlige dødsfald skyldes ifølge rapporten danske kilder, mens resten hovedsageligt dør på grund af luftforurening, der stammer fra det øvrige Europa.

Det er især fine partikler, som koster liv og giver højere sundhedsudgifter. Knap ni ud af ti for tidlige dødsfald som følge af luftforurening stammer ifølge rapporten fra eksponering for fine partikler (PM_{2,5}), kvælstofdioxid står for omkring 9 procent af dødsfaldene, ozon for omkring 2 procent og svovldioxid (SO₂) for omkring 0,1 procent (som årligt gennemsnit for perioden 2016-2018).

Rapporten "The Danish Air Quality Monitoring Programme - Annual Summary for 2018", der er offentliggjort 14. januar 2020, kan læses [her](#):

Brintbranchen sætter fokus på nye energiformer

Brintbranchen holder konference om P2X - omdannelse af vedvarende energi, så den kan bæres frem i andre former - eksempelvis brint, metanol eller i andre stoffer og former

Konferencen - P2X – strategien for grøn vækst - finder sted i Fællessalen på Christiansborg i København fredag 13. marts.

Interesserede kan se mere om konferencen [her](#):

Rapport fra Rådet for Grøn Omstilling: Klimavenlig transportplanlægning kræver nye regnemetoder

En ny rapport om økonomiske beregninger i trafikplanlægning, der er udsendt af Rådet for Grøn Omstilling, viser, at det er nødvendigt at opdatere regnemetoderne i forbindelse med trafikinvesteringer. Rapporten fra Rådet for Grøn Omstilling er skrevet af transportøkonom Johan Nielsen

Jeppe Juul, der er transportpolitisk medarbejder i Rådet for Grøn Omstilling, peger på, at rapporten viser behovet for en revision af de regnemetoder og beregningsmodeller, der bruges, når eksempelvis politikerne laver store infrastrukturinvesteringer.

- Der er brug for en større opdatering af den måde vi regner på, når der besluttes større transportinvesteringer. Det er meningsløst at lade som om, at det vi kan se i bakspejlet, er den forventelige fremtid, når fremtiden helt åbenlyst ser anderledes ud, siger Jeppe Juul.

I rapporten fremgår det blandt andet, at usikkerheden i de beregninger, der for eksempel er afgørende for bygning af nye motorveje er ret betydelig, ligesom de klimamæssige omkostninger er stærkt undervurderet og ikke hænger sammen med det politiske mål om 70 procent reduktion af klimabelastningen i 2030.

- Helt banalt kan man sige, at de økonomiske regnemaskiner, vi bruger lige nu på transportområdet, siger, at det er meget billigt at øge belastningen af klimaet, men enormt dyrt at mindske klimabelastningen. Det hænger ikke sammen og er et udtryk for, at værdisætningen af vores fælles fremtid er helt skæv, siger Jeppe Juul.

Rapporten understreger også nødvendigheden, at man laver samlede vurderinger af blandt andet trafikomfanget og klimabelastningen, i stedet for at betragte hver strækning som en helt separat ting.

Interesserede kan læse rapporten fra Rådet for Grøn Omstilling **her**:



Det skal være Euro-normen, der skal afgøre, om eksempelvis en bus på køre ind i miljøzonerne i byerne - eksempelvis her i Aarhus.



Minister lægger op til Euro-norm frem for dato-norm

Miljøminister Lea Wermelin (S) lægger op til at droppe planerne om, at Euro 5-lastbiler og -busser indregistreret før 1. oktober 2009 ikke må køre i miljøzonerne. Planerne om en skæringsdato frem for en registreringsdato ville have ramt fremsynede og miljøfokuserede vognmænd, der havde investeret i og fået registreret Euro 5-biler, inden Euro-normen blev indført

Miljøminister Lea Wermelin (S) lægger i det lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner, som ministeriet lige har sendt i høring op til, at Euro 5-biler uanset registreringsdato får lov til at køre ind i miljøzonerne i de store byer, når de skærpede miljøzoneregler træder i kraft 1. juli. De første planer lød, at det var skæringsdagen frem for miljø-normen, der skulle afgøre, om Euro 5-køretøjer måtte køre i byernes miljøzoner, hvilket fik mange vognmænd til at frygte for deres økonomi. Men de planer er droppet i det forslag, der er sendt til høring.

- Vi er meget godt tilfredse med, at adgangen til miljøzonerne ikke kommer til at følge en datogrænse, men kommer til at følge bussens Euronorm. Det betyder, at de vognmænd, som har været tidligt ude med den grønne omstilling ikke bliver straffet for deres grønne samfundssind, og det kan jeg kun bifalde, siger Michael Nielsen, der er administrerende direktør i Dansk PersonTransport.

For køretøjer, der lever op til Euro 4 normen eller lavere, er der ingen ændringer. De vil fortsat skulle have monteret et partikelfilter for at kunne køre lovligt i miljøzonerne.

Samtidig vil det fremover være slut med de fysiske miljøzonemærker i forruden. I stedet vil kontrollen af, om et køretøj overholder miljøreglerne, ske digitalt med nummerpladescannere placeret ved indfaldsvejene til de fire miljøzoner i København, Aarhus, Odense og Aalborg. I de første tre måneder efter 1. juli vil der ikke blive udstedt bøder til de køretøjer, der alligevel kører ind i miljøzonen uden tilladelse, men i stedet udstedt advarsler om, at der er sket.

- Det giver god mening, at myndighederne bruger muligheden for at kontrollere digitalt, om busserne har adgang til miljøzonen, når det nu teknisk er muligt,” siger Michael Nielsen.

For udenlandske busser vil det ikke være muligt at slå op i Det Digitale Motorregister (DMR), så for disse vil der i stedet komme et krav om, at de skal registreres i et nyoprettet register, hvis de er indregistreret første gang før 1. oktober 2009 for at kunne køre i miljøzonen fra 1. juli 2020.

Fra første juli 2022 skærpes kravet til registrering til busser indregistreret første gang før den 1. januar 2014.

Lovforslaget er i høring, og Dansk PersonTransport afgiver høringssvar efter drøftelse af indholdet og konsekvenserne med relevante samarbejdspartnere.

Miljøzonereglerne omfatter de fem største byer i Danmark København, Frederiksberg, Aarhus, Odense og Aalborg.

Scania fik registreret flest nye busser

I 2019 blev der nyregistreret 264 busser over 12 ton i Danmark. Ved at skille ved 12 ton kan man få en fornemmelse af, hvordan markedet fordeler sig, når det gælder bybusser og busser til regionale ruter og fjernbusruter. I 2018 var tallet 261

Tallene stammer fra Bilstatistik.dk, som udarbejdes af De Danske Bilimportører.

Årsopgørelsen viser, som det fremgår af nedenstående tabel, hvor man også kan se 2018-tallene, at svenske Scania tog førstepladsen i 2019 med 44 nyregistrerede busser i segmentet over 12 ton. I 2018 var tallet for Scania 23.

Italienske Iveco kom som i 2018 ind på andenpladsen med 38. I 2018 var tallet 41. På tredjepladsen kom hollandske VDL kørende med 34, mens kinesiske BYD tog fjerdepladsen med 27. Hverken BYD eller VDL var på listen over nyregistrerede busser i 2018.

Femtepladsen blev besat af Mercedes-Benz med 24, I 2018 var tallet 31.

Sjettepladsen blev indtaget af Setra med 24 - samme antal for i 2018.

På syvendepladsen kom et andet og i Danmark nyt kinesisk busmærke ind med 20.

MAN kom ind på ottendepladsen med 19 nyregistrerede busser over 12 i 2019 mod 37 i 2018.

Volvo, der i dag har trukket sig ud af markedet for nye busser, kom ind som nummer ti i 2019. I 2018 tog Volvo førstepladsen med 59.

Nummer 11 i 2019 blev Neoplan med 4. I 2018 var tallet 21.

På de næste pladser kom Ayats med 2 og Solaris med 1 nyregistreret bus over 12 ton.

Mærke	2019		2018	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Scania	44	16,67 %	23	8,68 %
Iveco	38	14,39 %	41	15,47 %
VDL	34	12,88 %	-	-
BYD	27	10,23 %	-	-
Mercedes-Benz	24	9,09 %	31	11,70 %
Setra	24	9,09 %	31	11,70 %
Yotong	20	7,58 %	-	-
MAN	19	7,20 %	37	13,96 %
Volvo	19	7,20 %	59	22,26 %
Isuzu	8	3,03 %	2	0,75 %
Neoplan	4	1,52 %	21	7,92 %
Ayats	2	0,76 %	2	0,75 %
Solaris	1	0,38 %	-	-
Güteryüz	-	-	4	1,51 %
Irizar	-	-	10	3,77 %
I alt	264		261	

(Kilde og tabel: Bilstatistik/De Danske Bilimportører)

Hvis man vil vurdere markedet er det værd at huske på, at markedet for busser over 12 ton er påvirket af udbud af kørsel for trafiksselskaberne. I 2019 var udbud med til at introducere et større antal el-busser leveret af producenter, som ikke tidligere har leveret busser i større antal i Danmark.

Busmarkedet endte med 546 nyregistrerede busser

I forhold til 2018 viste busmarkedet et mindre fald i 2019. I forhold til 2018, hvor der blev nyregistreret 577 busser i Danmark, blev der i 2019 nyregistreret 546 busser

Udbud af offentlig transport påvirker efterspørgslen efter busser og dermed for salg og nyregistreringer.

Diesel er fortsat det mest almindelige drivmiddel, men der blev nyregistreret flere elbusser i 2019 end i tidligere år. 83 busser var rene el-busser, mens 17 var med delvis eldrift. I 2019 blev der ifølge De Danske Bilimportører ikke leveret busser med gas eller brint som energibærere.



Busserne kørte det første stykke - og tog så skibet det sidste

Onsdag 8 januar blev de tre første nye MAN bybusser kørt fra MAN i Aarhus mod Grønlandshavnen i Aalborg, hvorfra de blev afskibet med kurs mod Nuuk i Grønland, hvor de skal servicere byens borgere og andre med behov for fælles transport

Der er tale om 12 meter lav-entre-busser af typen Lions City A78 med den nyeste Euro 6d-dieselmotor fra MAN samt Voith DIWA-automatgearkasse.

Busserne, der har dørkonfigurationen 2-2-1, har en totalkapacitet på 80 personer og er de første af i alt otte nye MAN Lions City, som løbende skal erstatte de eksisterende bybusser i Nuuk.



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!

Nye MB Sprintere - Euro VI *vi bygger din nye minibuss efter dine ønsker og behov.*



- Mercedes Sprinter 314 CDI fra kr. 335.000,-
3500 kg. M1 Lift 5 + G + F
- Mercedes Sprinter 316 CDI fra kr. 385.000,-
3500 kg. R1 Lift 7 + G + F
- Mercedes Sprinter 414 CDI fra kr. 390.000,-
4100 kg. A3 Lift 12 + G + F
- Mercedes Sprinter 416 CDI fra kr. 399.000,-
4100 kg. A3 Lift 12 + G + F
- Mercedes Sprinter 516 CDI fra kr. 465.000,-
5000 kg. R3L Lift 19 + G + F

De anførte priser er standard opbygning. Bemærk, at der efter de nye regler for kørestole ikke kan komme det samme antal i som hidtil.

Nye Isuzu lagerbusser

- NOVO LUX 29 + F + G fra kr. 550.000,-
- TURQUOISE 31 + F + G fra kr. 650.000,-



Ny VW

- VW Caddy Maxi 2,0 TDI Trendline

fra kr. 199.000,-

M1 - Lift
5 pers. + 1 kørestol
eller 7 personer

- Afgiftsfri
- Alm. kørekort
- Et optræk af kørestol



Ny MAN TGE 3.140

7 + F + G
fra kr. 300.000,-

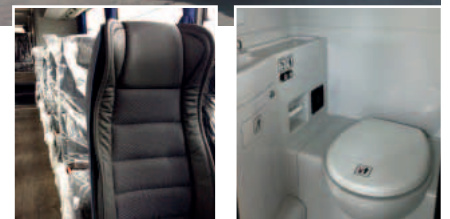


Konkurrencedygtigt
alternativ til flexkørsel



Visigo Hyper

Bemærk: kan fås med lift.



ISUZU

Visigo Hyper med fuldautomatisk ZF gear & 320 HK

9,66 m. Euro 6 bus med forbedret brændstofføkonomi & kørekøkomfort.

Har fået designpris for sit elegante & aerodynamiske ydre look. 35 + F + G

Fra
kr. 1.250.000,-

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 7356 1445 / +45 7356 1444
E mail: info@busimport.dk

Solveigs kører mod fremtiden



Peter Henningsen står for den daglige drift af Solveig's, som blev grundlagt i 1993, da hans mor, Solveig Agnethe Henningsen købte sin arbejdsplads - Johannes' Taxi i Rødding.

I december havde Solveig's 35 mænd og kvinder på lønningslisten. 31 chauffører i virksomhedens busser og taxier og fire på kontoret på Gammel Engvej i byen Rødding i det nordlige Sønderjylland. Byen, der tidligere var kommuneby med eget rådhus, er i dag en af flere mindre byer i Vejen Kommune, der i øst grænser op mod Kolding kommune, sydøst mod Haderslev kommune og i vest mod Esbjerg kommune. Byen er med sine knap 2.700 indbyggere - voksne som børn - for lille til, at Solveig's kan leve af at køre for dem alene. Derfor ser Peter Henningsen, der leder virksomheden, ud over bygrænsen, når det gælder om at få passagerer i butikken - 6 store busser, 14 minibusser og 9 taxier

Tekst og foto: Jesper Christensen

Solveig's, der ind til for ganske nyligt hed Solveig's Taxi, blev skabt af Peter Henningsens mor - Solveig Agnethe Henningsen, som efter at have været chauffør hos den lokale taxi-vognmand - Johannes' Taxi - overtog forretningen, da det blev muligt at købe den for 25 år siden. Solveig's Taxi videreførte den gamle taxi-forretning med tre biler og dannede dermed grundlag for den virksomhed, der i dag hedder Solveig's og har sønnen Peter Henningsen bag det helt

Busrejser

store rat, som styrer medarbejdere, store og små biler - og holder kursen mod fremtiden, som hele tiden skal opdateres og korrigeres i et farvand, der løbende forandrer sig i samme takt som udviklingen i samfundet.

Landmand og chauffør

Peter Henningsen, der er uddannet mekaniker med halvandet år på maskinmesterskole og med stort kørekort i lommen, kørte lidt taxi i weekenderne, når han kom hjem efter at have kørt sydover med lastbil.

Peter Henningsen forklarer, at han vel nærmest er arbejdsnarkoman og har meget svært ved at lade telefonen ligge, hvis den ringer efter fyraften.

- Vi må løse opgaverne, uanset hvad. Koste hvad det vil, siger han.

Turene sydover blev indstillet, da Peter Henningsen mødte sin hustru Mette. Livet i den gule og grønne lastbil fra vognmandsforretningen i Over Jerstal blev erstattet med et liv som landmand. Selvom det ikke lige lå i kortene, at han skulle blive landmand, var det ikke ukendt for ham.

- Jeg er jo vokset op på en gård, siger han.

Det er faktisk den gård, hvor Solveig's i dag har hjemsted.

Da de økonomiske udsigter blev for dårlige og Peter Henningsens far døde, solgte de landbruget, og Peter Henningsen blev i 2003 en del af Solveig's Taxi i Rødding. I dag står han sammen med sin hustru for den daglige drift, mens Solveig Henningsen sørger for at løn og regninger bliver betalt.

Små og store køretøjer til transport af personer med tilbehør

Solveig's tilbyder i dag kørsel med store busser - eksempelvis en dobbeltdækkerbus, kørsel med minibusser i forskellige størrelser og almindelig taxikørsel - hvis taxi-kørsel i dagens Danmark er almindelig.

Solveig's tilbyder taxi-kørsel...





...kørsel med minibusser...

Peter Henningsen har i hvert fald en mening om forholdene på taxi-området i en tid, hvor markedet er liberaliseret og de tyndere befolkede områder bliver endnu mere tyndt befolket.

Her er vi tilbage til en af de første replikker - at han har svært ved at lade telefonen ligge, hvis den ringer efter fyraften - eller inden solen står op.

- Der kunne jo komme en god opgave, siger han og forklarer, at telefonen er åben hele døgnet.
- Vi har altid en taxichauffør på vagt, siger Peter Henningsen og peger på, at telefonen er én mulighed for at komme i kontakt med kunderne, der ikke kommer af sig selv. Der skal mere til.
- I dag kan det ikke lade sig gøre at drive en forretning med tre biler og sidde vente på at telefonen ringer, siger Peter Henningsen.

Det kunne det måske for 20-30 år siden, men i dag kræver det øget fokus og kundepleje med besøg hos kunderne med eksempelvis blomster på mærkedage.

- Vi gør rigtig meget ud af kundepleje i dag, siger han.

Busrejser



...også med lukket trailer på krogen med plads til passagerens fornødenheder.

Men har det givet resultater? - Ja, svarer Peter Henningsen og konstaterer, at 2018 var et rigtigt godt år, og at 2019 ser ud til at blive mindst lige så godt.

En af måderne at komme i kontakt med kunderne på, er annoncering - digitalt. For tidligere tiders annoncering i dagblade og ugeaviser giver ikke længere noget.

- I dag er interessen på nettet, siger Peter Henningsen og tilføjer.

- Det koster, men det kommer mangefold igen.

For ham er det vigtigt, at eksempelvis annonceringen duer, ellers siger han nej. Det handler om fokus på effektivitet - udstyr som computere, telefoner og så det tunge materiel.

- Vi kan ikke bare lægge benene op. Det er en evig kamp om kunderne, for der er altid én, der vil gøre det billigere, siger han og konstaterer, at Solveig's medarbejdere inklusiv Solveig, hustruen Mette og ham selv ikke kommer sovende til resultatet.

Det betyder også, at nogle af chaufførerne må være vågne, når andre sover - eksempelvis om natten. For der er stadig nogle i Rødding og omegn, der har brug for en taxi efter normal arbejdstid.

Busrejser



...og kørsel med turistbusser i Danmark og andre lande.

Set fra hjemstedet på Gammel Engvej i Rødding i det nordlige Sønderjylland er det ikke blevet nemmere at drive taxi-forretning - og slet ikke i landområderne. Færre kunder og liberaliseret lovgivning har rystet fundamentet. Dertil kommer, at flere og flere får bil.

- Og så tager folk det stadig som en selvfølge, at der er en taxi. En taxi er bare noget, der er, siger Peter Henningsen.

Men taxi'er er ikke bare noget, der er. Der skal være en bil, som skal betales, og der skal være en chauffør, som skal betales - plus det udenom med bestilling og betalinger, som også skal betales.

- Den nye taxilov har ikke gjort det lettere for os, siger Peter Henningsen og ridser situationen op. Hvor det tidligere var de lokale, der holdt klar ved byens diskotek eller ved hotellet efter festen, kan der i dag holde taxier fra mange andre byer - Kolding, Billund, Ribe, Haderslev.

Han peger på, at det rygtes langt omkring, når der er julebal og dermed mulighed for at fiske kunder. Så er der for mange biler og dermed for mange om at dele kagen, så få får for lidt, mens andre må nøjes med mindre.

Peter Henningsen peger på, at hvis situationen med stor overkapacitet fortsætter, så kan det ende med, at der ikke vil være biler tilbage landområderne.



Solveig's er fornyligt blevet medlem af Rejsegarantifonden.

- Det er alles kamp mod alle. Det duer ikke, for der vil blive ganske få tilbage. Og på de travle dage vil de tilbageværende taxier holde sig i byerne, siger Peter Henningsen, som med 17 taxibevillinger godt kunne svare igen og sende en deling taxier til eksempelvis Kolding, Haderslev eller Esbjerg for at fiske kunder der. Men for ham giver det ikke mening, for det vil hverken gavne hans forretning eller chaufførerne. Måske blot trække konkurrencesituationen op for konkurrenterne.

Derfor lægger Peter Henningsen vægt på at have et godt forhold til de lokale, så de tænker på Solveig's, når deres gæster skal hjem efter en munter aften.

Flextrafik med taxi'er og minibusser

Men for at Solveig's fortsat skal kunne sende en taxi ud, når der er en kunde, der kalder, skal der være et godt fundament. Derfor har Peter Henningsen fokus på at have fundamentet i orden. Det handler om først og fremmest om kontrakter og aftaler, der sørger for den grundlæggende økonomi og skaber basis for at kunne betjene kunder, der blot har brug for en bus en gang i mellem - og så strømkunderne.

Peter Henningsen forklarer, at firmaets store og større minibusser som basis blandt andet kører skolekørsel for Vejen Kommune - og Flextrafik for Sydtrafik.

Basis-forretningen betyder, at Solveig's har det nødvendige materiel - for eksempel en minibus og lukket trailer - og

Busrejser



Rødding en eftermiddag i januar. Byen i det nordlige Sønderjylland ligger i en del af Danmark, der er præget af affolkning og udvikling. En større del af befolkningen har adgang til bil - og dermed mindre behov for taxi'er i hverdagen.

kommer kørende med eksempelvis en svømmeklub inklusiv udstyr, når svømmerne skal til stævne i en weekend. Når det gælder de helt store busser - og dem er der seks af - kører to af dem faste morgen- og eftermiddagsture for en sønderjysk friskole.

- Vi har én fast chauffør på de store busser, siger Peter Henningsen og forklarer, at det ellers er andre af firmaets faste chauffører eller de faste afløsere, der åbner dørene og byder velkommen i busserne.

Det med de store busser startede for seks år siden. På det tidspunkt var det ikke i Peter Henningsens tanker at køre ind på det område. Men efter at en god kunde i Esbjerg havde insisteret på at det var Solveig's, der skulle køre til en pokalkamp i Parken i København, selvom det ikke blev i store turistbusser - men i flere mindre minibusser - gik han i gang med at få skabt basis for at investere i turistbusser. Han fik en kontrakt i hus, som kunne holde to busser kørende. Med det som udgangspunkt er det blevet til seks turistbusser. Ud over friskolen står en række efterskoler på listen over de faste kunder.

De løse kunder, der melder sig via internettet eller pr. telefon, bliver også mødt med åbne døre, når tid, sted og pris er blevet aftalt.

Peter Henningsen oplever i stigende grad, at kunderne forsøger at presse priserne, selvom priserne er langt nede.

- Tidligere kunne jeg godt slå 200 kroner af, hvis det var det, siger han og peger på, at i dag kan en påstået lavere pris fra en konkurrent ligeså godt være en påstand. For når han så svarer, at så må turen gå til konkurrenten, vil de alligevel gerne køre med Solveig's.

Busrejser

- Så har der nok ikke været en konkurrent, siger Peter Henningsen, som helst vil ramme den rigtige pris og køre hjem med aftalen eller kontrakten.

- Det er prisen, der er afgørende. Men leverer vi et godt stykke arbejde, er der kunder, der ringer igen uden at spørge om prisen.

Når det gælder de store busser har Peter Henningsen hidtil investeret i brugte busser, der så bliver afskrevet i kontraktperioden.

Så er de betalt og står ikke på pladsen og skal fodres hver måned i form afdrag på en leasingkontrakt, hvis Solveig's mister kørslen.

Chaufførerne er trofaste

I dag har Solveig's 20 faste chauffører og 8-10 faste afløsere. Dertil kommer et par stykker eller tre, der kører en gang i mellem. Der til kommer fire mand på kontoret. Peter Henningsen og hans hustru Mette, Solveig selv og en medarbejder på fuldtid på kontoret - specielt de travle dage mandag og fredag.

Peter Henningsen tilbød fornyligt at betale et erhvervskørekort til hende, hvilket hun sagde ja tak til.

- Det var hun meget interesseret i, siger han og forklarer, at hun ud over at være sikret et fuldtidsarbejde, får adspredelse i hverdagen og kommer ud og møder dem, hun ellers bare snakker med i telefonen.

- Og jeg kører da også selv gerne en tur om morgenen, siger Peter Henningsen og tilføjer.

- Så ved jeg lidt om, hvad der bliver snakket om og kan måske være med til at løse et problem, som jeg ellers ikke vil få noget at vide om.

Peter Henningsen kan konstatere, at Solveig's i dag har en god medarbejderestab, hvor cirka halvdelen af chaufførerne har været i virksomheden rigtigt længe. Mens en anden større gruppe chauffører har fire-fem år på bagen som nogle af Solveig's.

Og så er der løbende udskiftning en to-tre steder.

- Men vi har et godt ry i branchen og så løbende henvendelser fra interesserede chauffører, siger Peter Henningsen der tilføjer:

- Vi får løbende henvendelser fra chauffører, der gerne vil køre hos os.

Strategien er lagt - firmaet skal være kendt for sit produkt

For Peter Henningsens vedkommende har de seneste par år understreget behovet for at markere sig. Kunderne skal kende virksomheden på det, den leverer - persontransport med god service.

Derfor er navnet blevet fremhævet. Solveig's Taxi i Rødning er kort og præcist blevet til Solveig's.

- Jeg har ikke behov for at få mit navn på siden, siger Peter Henningsen.

Det ry, som hans mor gennem 28 år har bygget op, og som han selv har bidraget til siden 2003, er og skal være grundlaget for fremtiden.

Busrejser



To steder, hvor der er kunder at hente efter lukketid - diskoteket og hotellet i baggrunden. Byens lokale taxi-vognmand må kæmpe om kunderne med taxi-vognmænd fra andre byer, når de øjner en mulighed for at fiske en kunde eller to.

Det er Solveig's omdømme, der tæller - langt mere end hvor, Solveig's biler og busser kommer fra.

- Vi skal ikke vælges fra på grund af et stednavn. Vi skal vælges til på grund af, hvem vi er og det, vi leverer.

Det handler om ansvar, hvordan virksomheden og chaufførerne håndterer kunderne.

- Vi skal have fornemmelse for opgaven og være villige til at gøre lidt ekstra. Det er det, vi skal leve af fremover siger Peter Henningsen og tilføjer:

- Vi har kunder, der beder om at få den samme chauffør igen og igen.

Fakta:

- Solveig's, der ind til fornyligt hed Solveig's Taxi, blev grundlagt i 1993, da Peter Henningsens mor Solveig Agnethe Henningsen overtog Johannes' Taxi i Rødding, hvor hun havde kørt som chauffør
- Solveig's har i dag 29 biler - taxier, mini-busser og turistbusser
- I december 2019 havde Solveig's 35 mænd og kvinder på lønningslisten



FlixBus, der har busser kørende på en række ruter til og fra København - har kørt den danske hovedstad ind på selskabets Top 20-liste. (Foto: Jesper Christensen)

Fjernbus-netværk har København med på sin Top 20-liste

Berlin, Paris og München er på top tre over de mest populære destinationer i tyske FlixBus' globale netværk. København kommer ind på plads nummer 15

FlixBus, som står bag de grønne og orange FlixBusser, offentliggjorde ved årsskiftet Top20-destinationerne for 2019 i fjernbusselskabets netværk. Alle topdestinationer er forbundet med FlixBus-ruter. For eksempel går der en FlixBus direkte fra København til Paris.

FlixBus' Top20-destinationer:

Berlin	Bruxelles
Paris	Stuttgart
München	Lyon
Hamburg	Warszawa
Prag	København
Wien	Kraków
Rom	Dresden
Frankfurt	Köln
Milano	Budapest
Amsterdam	Wrocław

(Foto: Liselotte Sabroe/Ritzau Scanpix)



Chauffør otte år efter ulykke:

Oplevelsen ligger lige under overfladen

Omkring klokken halv fire om eftermiddagen 24. januar 2012 sker der en alvorlig ulykke på Isterød-vejen mellem Hillerød og Hørsholm. En bus med 40 børnehavebørn, 5 pædagoger og med en chauffør bliver ramt af en modkørende bilist, der uventet kører over i den modsatte kørebane og rammer frontalt ind i bussen. Føreren af bilen mister livet, mens alle i bussen overlever

Af Jesper Christensen

Chaufføren i bussen hedder Carl Assenhøj. Han kører stadig bus, men oplevelsen den dag for otte år siden ligger lige under overfladen.

Carl Assenhøj fortæller til Magasinet Bus, at han straks efter at være kommet til sig selv på hospitalet - ja, faktisk allerede under redningsarbejdet - fik god støtte fra redningsfolk, sygeplejersker, vognmanden, kolleger og senere psykologer.



“Klokken er ca. halv fire om eftermiddagen 24. januar 2012. Bussen er halvvejs mod de ventende forældre på Østerbro. Den er nået langt ud ad Isterødvejen mellem Hillerød og Hørsholm. Der er kun er ca. fire kilometer til, bussen med 40 børnehavebørn, 5 pædagoger og med Carl Asenhøj som chauffør når motorvejstilkørslen ved Hørsholm C. Ca. 50 m inden bussen når broen over Damsholtevej, er en Mini Cooper netop kørt over broen. På det sted er der kun to vognbaner adskilt af dobbelt optrukne streger og rumleriller. Der er tør vejbane og sigtbarheden er god. For føreren i Mini Cooper'en svinger vejen i en let kurve til højre, men af uforklarlige grunde, da afstanden mellem køretøjerne kun er ca. 40 meter, fortsætter han ligeud med ca. 120 km i timen, hvorved han kommer over i den modsatte vejbane”.

Arbejdsforhold

Det har været altafgørende for, at han kom videre og i gang igen efter ulykken.

- Man har brug for at få sat ord på oplevelsen for at få den ud af kroppen, siger han.

Det gjorde Carl Assenhøj helt bogstaveligt nogle måneder efter. De forskellige citater er taget fra hans beretning, som han den gang og stadig kalder "Mirakelbussen".

"Nogle stærke hænder løfter mig op, og en venlig Falck-reder fortæller mig, at jeg har været involveret i en ulykke - at det ikke var min skyld - og, at de nu vil bære mig ud gennem "bussens bagrude". Jeg undrer mig over, at jeg intet husker, og at det er nemmest at bære mig den vej ud"

Når Carl Assenhøj tænker tilbage på, hvilken støtte og hjælp han fik i dagene og ugerne efter ulykken, fremhæver han ud over Falck-rederne og personalet på sygehuset kollegerne og vognmanden, som kom med praktisk hjælp på sygehuset og sørgede for, at han blev transporteret hjem den dag, da han blev udskrevet.

Dertil kommer psykologhjælpen. Han fik tilbudt 5-6 timer og sagde ja tak til tre gange mere.

- Det var en god snak, siger han.

Han snakkede og snakker stadig gerne om sine oplevelser, for som han siger, hvis det kan hjælpe andre i lignende situationer, så...

Han peger også på, at det er vigtigt at tale med sine kolleger om, hvad der skete, og hvad man tænker på. Ud over at få lettet sine tanker, kan man give kollegerne den direkte fortælling råt for usødet frem for at de skal høre historien ad omveje. Det er en god måde at forebygge mytedannelser på.

"Igen bliver jeg fortalt om ulykken, og nu bliver jeg lidt bekymret for, om jeg eventuelt har haft nogen skyld? Jeg kan ikke forstå, at jeg intet husker. Jo, jeg husker alt indtil ca. 10 min inden ulykken - blandt andet at jeg "kun" kørte med 80 km/t med min kollega bagefter mig, altså indtil han drejer ned ad Hillerødmotorvejen, og jeg fortsætter min kørsel ad Isterødvejen mod Hørsholm"

Arbejdsforhold

- Det er vigtigt at få talt ud om det, der er sket. Få det bearbejdet, for det sætter sig i kroppen, siger Carl Assenhøj til Magasinet Bus.

- Der er dog ikke nogen garanti for, at dem, man møder i sin dagligdag, vil eller tør lytte.

”Ifølge politiets teknikere har jeg forsøgt at undvige ved at trække helt til højre, men kollisionen var uundgåelig, og den 59-årige fører af Mini Cooper’en blev dræbt på stedet”

Carl Assenhøj oplevede også, at omgivelserne ikke rigtigt vidste, hvordan de skulle forholde sig og om de skulle spørge ind til ulykken.

- Men hvis jeg ikke havde fået fortalt om mine oplevelser, tror jeg, at jeg var endt som en af dem, der sidder på bænken ved gadekæret med en flaske i hånden, siger han og tilføjer:

- Vi mænd er ikke særligt gode til at snakke om tingene. Selvom det er blevet bedre siden 80’erne.

Bussen får beskadiget styretøj og bremses ved sammenstødet (forhjulene blev på grund af en bøjet styrestang drejet helt til venstre), hvorefter bussen drejer til venstre, fortsætter gennem et autoværn og nogle træer og ned ad en ca. seks meter høj skrænt. På vej ned ad skrænten skifter bussen kurs til højre og lander på venstre side den underliggende vej med fronten inde i den modsatte skrænt. Carl Assenhøj sidder fastklemt nederst, hvor bussen var mest beskadiget. Bussen er ramt ind i skrænten og førerpladsen er blevet fyldt med jord. Carl Assenhøj er stort set kun hovedet fri.

Han fortæller, at han efter ulykken var hos politiet i forbindelse med undersøgelserne af omstændighederne. Her blev han mindet om, hvor alvorlig ulykken havde været.

”En pige, der befinder sig på bagsædet, bliver værst kvæstet og overføres fra Rigshospitalet til Hvidovre Hospital. Der er tale om en meget alvorlig hjernerystelse og det bliver til en meget lang indlæggelse. Carl Assenhøj besøger senere pigen på sygehuset”

Arbejdsforhold

- Det værste var at se alle billederne, som politiet havde taget.

Carl Assenhøj fortæller, at han var voldsomt træt et helt år efter ulykken. Der var kun plads til at arbejde, og så at hvile.

Efter trætheden kom energien efterhånden tilbage. Carl Assenhøj kan så konstatere, at han i dag er endnu mere opmærksom på sikkerheden. For en af grundene til, at ingen af børnene i bussen omkom ved ulykken 24. januar for otte år siden var, at sikkerhedsselerne var spændt.

“De fleste børn kunne udskrives samme dag og tage med forældrene hjem, mens andre måtte blive på sygehuset nogle dage. Mange kom hurtigt tilbage til børnehaven, mens det for andre tog flere uger, inden de daglige rutiner kunne genoptages”.

“Carl Assenhøj bliver udskrevet fra sygehuset efter otte dage. Ved ulykken brækkede han syv ribben, fik brud på en ryghvirvel i lænden samt et slag i hovedet. Det tog redningsfolkene halvtanden time at skære ham fri”.

“En bilist, der kørte bagved ulykkesbilisten kunne bevidne, hvad der var sket. Derfor kunne politiet to dage efter fortælle, at den afdøde bilist havde hele skylden for ulykken”.

Carl Assenhøj kører sin “første” tur med børnehaven 13. februar - 20 dage efter ulykken.

“Det var mit eget ønske at starte så tidligt, idet jeg havde brug for at se både børn og pædagoger igen, og det var en varm velkomst, jeg fik af såvel børn, pædagoger og ikke mindst forældrene. Det lusede, og jeg skal aldrig glemme deres omtanke. Jeg fik ikke bare kram og knus, men også mange venlige ord og hilsener, samt chokolade”

Arbejdsforhold

- Jeg opfordrer altid passagerne til at spænde sikkerhedsselerne, siger han.

Det siger loven også, at man skal, men det er passagerens eget ansvar - ikke buschaufførens.

- Og så kører jeg efter min egen mening pænt. Det er ikke nogen skade til.

Carl Assenhøj deler gerne sine erfaringer med andre og kommer også med en række gode råd:

- Åbenhed er vigtig. Stå ved, hvad man har oplevet
- Tag mod psykologhjælp. Brug de muligheder, der kommer. Også hvis man får brug for psykologhjælp på et senere tidspunkt. Det kan være ens pensionsordning, også omfatter hjælp på dette område
- Brug ens netværk
- Tal om det, der er sket og lad være med at feje noget ind under gulvtæppet
- Lad være med at bebrejde sig selv for det ene og det andet. Så kan det blive endnu sværere
- Det er ikke umandigt at spørge om hjælp

“Jeg oplevede, at børnene hurtigt kom sig ovenpå ulykken. Nogle havde selvfølgelig mareridt og talte ekstra meget om liv og død, mens andre omhyggeligt krammede de bamser, de havde fået af Falck-rederne og på sygehuset, hvilket konstant mindede mig om den omsorg, de havde fået”

Og hvis man står i den omvendte situation, som Carl Assenhøj, og har en kollega eller ven, der har været impliceret i en alvorlig ulykke eller noget andet voldsomt, så spørg i stedet for at tie stille, så man får beretningen fra “hestens egen mund”.

“Uden at vide det nøjagtigt, tror jeg, at forældrene havde mest brug for at tale med personalet og psykologerne. Men under alle omstændigheder var det rart for både børnene og mig at komme hurtigt ind i den daglige rutine igen”

Arbejdsforhold

Men selvom Carl Assenhøj bruger formuleringen, at få oplevelsen ud af kroppen, ligger den stadig lige under overfalden. Oplevelserne fra 24. januar for otte år siden må han køre rundt med så længe han lever.

Når Carl Assenhøj kigger tilbage fortryder han lidt, at han kom tilbage på arbejde de nævnte 20 dage efter ulykken. Set i bakspejlet burde han nok have taget den lidt mere med ro. Omvendt er han også glad for, at han hurtigt efter ulykken mødte både børnene, deres forældre og de voksne i børnehaven.

Efter ulykken fortsatte Carl Assenhøj hos Veddebus i et par år. Derefter kørte han hos Amar' Busservice og hos en busvognmand på Falster. I det seneste halvandet år har han kørt hos Herfølge Turistfart

"Jeg er Gud taknemmelig, fordi han bevarede mig og børnene, samt gav mig styrke til hurtigt at kunne droppe både morfin og nervemedicin"



Stort folketingsflertal står bag ny aftale mod løndumping på landevejene

S-Regeringen med bred opbakning fra Folketinget indgået en aftale om, at alle chauffører, som kører bus- og godskørsel i Danmark, skal have en løn svarende til den mest repræsentative i vejtransportbranchen. Det vil også gælde udenlandske chauffører, der efter en tur til Danmark kører ture her i landet, såkaldt cabotage-kørsel.

Ifølge aftalen skal udenlandske vognmænd, der kører i Danmark, fremover anmelde sig i et nyt register, så danske myndigheder ved, hvem der kører cabotage-kørsel her i landet, og så de kan kontrollere, at chaufførerne får den løn, de skal have.

Fremover skærpes kravene til danske vognmænd, som også skal følge lønniveauet i de mest repræsentative overskomster for at kunne få en godskørselstilladelse.

Det bliver politiet og en administrativ myndighed, som skal kontrollere, at kravene til de udenlandske vognmænd bliver overholdt. Hvis de udenlandske transportvirksomheder ikke anmelder oplysninger til det nye register, kan de få bøder på op til 10.000 kr. Hvis de ikke overholder lønniveauet, kan de få bøder på mindst 35.000 kroner.

I forhold til de danske transportvirksomheder er det som hidtil Færdselsstyrelsen, som foretager den administrative kontrol ved udstedelse og eventuel tilbagekaldelse af kørselstilladelser. Sanktionerne overfor danske vognmænd forbliver de samme som i dag, hvor en tilladelse kan tilbagekaldes, hvis betingelserne for den ikke er overholdt.

Aftalen bygger på de anbefalinger, som Dansk Arbejdsgiverforening (DA) og Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH) i fællesskab foreslog i foråret sidste år for at forhindre løndumping i transportbranchen.

Partierne er enige om at evaluere aftalen to år efter, at den er fuldt ud gennemført.

Interesserede kan se aftalen **her**:

Bag S-Regeringen står Enhedslisten, SF, Radikale, Venstre, Konservative, Dansk Folkeparti og Nye Borgerlige.

Liberal Alliance, der blandt andet tæller tidligere transportminister Ole Birk Olesen, er ikke med i aftalen. Det samme gælder tidligere medlem af Liberal Alliance, Simon Emil Ammitzbøll Bille, der efterfølgende har stiftet partiet Fremad.





Analyse:

Stigende trængsel gør det svært for virksomheder at tiltrække medarbejdere

En analyse, som MOE Tetraplan har udarbejdet for Dansk Infrastruktur i Dansk Byggeri, viser, at stigende trængsel på vejene kan gøre det sværere for virksomhederne at tiltrække medarbejdere. I flere vækstcentre vil virksomhederne ifølge analysen kunne se frem til at have 20 procent mindre arbejdskraft til rådighed

Trafikbilledet morgen og eftermiddag er flere steder i landet - specielt ved de store byer - lange køer og trafik, der snegler sig afsted. Og der er udsigt til, at bilister kommer til at spilde endnu mere tid i trafikken til og fra arbejde, hvis infrastrukturen ikke bliver forbedret - eller at bilisterne finder andre måder at komme til og fra arbejde på.

Analysen, som Dansk Infrastruktur har bestilt af rådgivningsvirksomheden MOE Tetraplan, viser, at trængslen vil stige med 78 procent i 2035 sammenlignet med 2015. I myldretiden er stigningen endnu større - omkring en fordobling. For virksomhederne kan det få den konsekvens, at det bliver sværere at tiltrække medarbejdere, der ikke bor i nærområdet.

Arbejdsforhold

- Mange pendlere er villige til at køre mange kilometer for at komme til og fra arbejde. Men der er grænser for, hvor lang tid folk vil bruge på at sidde i kø i morgen- og eftermiddagstrafikken. Hvis det fremover kommer til at tage længere tid at køre den samme strækning, vil det betyde, at virksomhederne får et mindre opland at tiltrække medarbejdere fra. Og det vil gå ud over væksten, siger branchedirektør i Dansk Infrastruktur i Dansk Byggeri Henrik Friis.

Store regionale forskelle

Ifølge analysen er det især i Hovedstadsområdet, Syd- og Vestsjælland, Trekantområdet og i Østjylland, at virksomhederne vil have mindre arbejdskraft til rådighed i 2035, hvis infrastrukturen ikke bliver udbygget. Hvis pendlere er villige til at rejse en time hver vej til og fra arbejde, vil virksomheder i for eksempel Fredericia, Kolding, Vejle og Hvidovre have over 20 procent mindre arbejdskraft til rådighed i 2035, viser analysen.

Tabet af arbejdskraft er generelt større, hvis pendlere højst vil pendle en halv time hver vej.

- Hvis virksomhederne skal have ordentlige muligheder for at få fat i de rigtige medarbejdere, er det nødvendigt at få sat gang i de mange infrastrukturprojekter, der bare ligger og samler støv. Vi skal udbygge vejnettet, gøre jernbanen mere attraktiv og skabe en bedre mobilitet og sammenhæng mellem de forskellige transportformer, så pendlere ikke spilder unødigt tid i trafikken, siger branchedirektør Henrik Friis.

Bedre veje får trafikken til at glide

I andre kommuner som for eksempel Holstebro og Silkeborg vil det ifølge analysen være lettere for virksomhederne at tiltrække medarbejdere i 2035 end i 2015. Det skyldes, at udbygningen af motorvejsnettet, som blev færdig efter 2015, løsner op for trængslen og gør rejsetiden kortere. Også i kommunerne Lemvig og Struer bliver det lettere.

- Udbygningen af motorvejsnettet viser, at bedre infrastruktur skaber en positiv udvikling. Motorvejen mellem Holstebro og Herning giver de lokale virksomheder et større opland at rekruttere fra, fordi pendlere nu kan køre meget længere, uden at tilbringe mere tid bag rattet, siger Henrik Friis.

Interesserede kan se analysen om trængslens effekt på arbejdskraften **her**:

Interesserede kan se analysen om udviklingen i trængslen **her**:

Interesserede kan se hvordan tilgængeligheden af arbejdskraft vil ændre sig i de enkelte kommuner **her**:





Jens Hald er tiltrådt som direktør for strategi og innovation hos Dekra.

Tidligere V-borgmester og folketingsmedlem - og erhvervsdrivende - er blevet direktør i uddannelsesorganisation

Tirsdag 6. januar tiltrådte Jens Hald som direktør for strategi og innovation hos organisationen Dekra, der i Danmark blandt andet er kendt for at drive synshaller og uddannelsesvirksomhed på transportområdet. Baggrunden for, at Dekra nu har udvidet direktionen med en direktør for strategi og innovation, er, at organisationen oplever vækst med stigende markedsandele og nye forretningsområder

Jens Hald kommer med en bred erfaring inden for strategi og innovation. Han har bevæget sig på tværs af ledelse i både den offentlige og private sektor i mange år, som blandt andet styrelseschef, Venstre-borgmester i Lejre Kommune, medlem af Folketinget for Venstre 1994 - 2007, iværksætter og direktør.

I de seneste 12 år har han via sin egen konsulentvirksomhed rådgivet virksomheder i startup, ledelse, strategier og innovation. Karrierevejen er også kommet forbi ledelsesstillinger i universitets- og forskningsverden, hvor han som vicedirektør blandt andet har været med til at opbygge Syddansk Universitets Dronecenter i Odense.

Hos Dekra skal Jens Hald bruge sin erfaring til at lave strategier og videreudvikle nye forretningsområder gennem forskellige innovationsinitiativer.

- Med de kompetencer og den erfaring som jeg har, vil jeg ikke lægge skjul på, at det er et drømmejob for mig, siger Jens Hald.

En fast forbindelse over Kattegat er med i S-Regeringens tanker

S-Regeringen har besluttet at videreføre en igangværende forundersøgelse af en fast forbindelse over Kattegat, som blandt andet ser på mulighederne for en kombineret vej- og jernbaneforbindelse. Transportministeren har offentliggjort delkommissorierne for de videre undersøgelser

Efter S-Regeringens mening er der store perspektiver i en fast Kattegatforbindelse, da en sådan vil kunne binde Øst- og Vestdanmark tættere sammen og forkorte rejsetiden mellem landets to største byer med op til halvanden time for både bilister og togrejsende. S-Regeringen har derfor videreført den tidligere VK-Regering's forundersøgelsen af projektet på finansloven, ligesom S-Regeringen nu har offentliggjort delkommissorierne for undersøgelserne.

S-Regeringen vil med forundersøgelsen have belyst de klima- og miljømæssige aspekter ved at anlægge en fast Kattegatforbindelse.

- Det er afgørende, at vi undersøger en kombineret vej- og jernbaneforbindelse og ikke bare en ren vejforbindelse, som den forhenværende minister oprindeligt ønskede, siger transportminister Benny Engelbrecht (S) og fortsætter:

- Det er nemlig helt naturligt, at vi også ser på forbindelsen med klima- og miljøbriller - fordi al infrastruktur har en betydning for, om vi planlægger efter et grønnere Danmark i fremtiden. Tænk sig, hvis en ny Kattegatforbindelse grundet de markant kortere rejsetider mellem Jylland og Sjælland for eksempel kan nedbringe antallet af indenrigsflyvninger.

Første analyse af projektet blev sat i gang af forligskredsen bag Aftale om en grøn transportpolitik. Derfor vil transportminister Benny Engelbrecht invitere forligskredsen til en drøftelse af projektet.

Den daværende VLAK-regering tilbød de øvrige partier i den grønne forligskreds (S, R og SF) at tilslutte sig VLAK og DF's aftale om at sætte gang i forundersøgelsen. Den daværende transport-, bygnings- og boligminister, Ole Birk Olesen (LA) stillede dog som betingelse for at indgå i aftalen, at partierne skulle forpligte sig til at sætte gang i en VVM-undersøgelse af en ren vejforbindelse, hvis der ved forundersøgelsens afslutning ikke kunne anvises finansiering til en kombineret vej- og jernbaneforbindelse.

Den betingelse kunne Socialdemokratiet ikke acceptere og valgte derfor ikke at tilslutte sig aftalen.

Interesserede kan læse "Delkommissorier for de videre undersøgelser af en fast forbindelse over Kattegat" **her**:





Solceller skal levere strøm til Limfjordstunnelen

Vejdirektoratet er gået i gang med at forberede opsætningen af solcelleanlæg på Limfjordstunnelens portalbygninger. Solcellerne skal levere supplerende strøm til driften af tunnelens elektriske installationer

- Vi skal inden for transportområdet hele tiden overveje, hvordan vi kan løse vores opgaver på den mest miljøvenlige måde, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

- Ved at få solceller til at levere strøm til Limfjordstunnelen sparer vi både penge og energi. Og vi gør det på en måde, der er relativt enkel at installere. Det er et godt eksempel på de klimavenlige løsninger, der skal være med til at fremme den grønne omstilling, jeg arbejder for som transportminister, siger han videre.

Helt konkret drejer det sig om, at Vejdirektoratet vil opsætte solcelleanlæg på tunnelens nordre og søndre portalbygning.

Ved den søndre portalbygning bliver anlægget placeret på tagfladen, samt de to grønne områder henholdsvis øst og vest for tunnelen. Og ved den nordre portalbygning placeres solcellerne på tagfladen.

Faste forbindelser

Når anlæggene er installeret, vil solcellerne producere 125.000 kWh, der vil blive brugt som supplement til at drive tunnelens elektriske installationer - eksempelvis ventilatorer, belysning, og trafiktavler.

- Det vil ske i et lukket kredsløb, hvor strømmen fra solcellerne bliver kanaliseret direkte over i tunnelens installationer og forbrugt med det samme, siger fagkoordinator Rasmus Bang fra Vejdirektoratet og fortsætter:

- Limfjordstunnelens anlæg bruger i øvrigt mest strøm, når solen står højest, hvilket er endnu en styrke ved installationen.

Samlet set vil den nye løsning spare Vejdirektoratet for en udgift til indkøb af el på forventeligt 250.000 kroner om året, og tunnelen vil fremover blive drevet delvist af bæredygtig energi.

Projektet med at etablere solcelleanlægget har været sendt i offentligt udbud, og arbejdet begynder i starten af i år.

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



Aarhus Letbane kører mere stabilt

2019 sluttede med en god december måned for Aarhus Letbane. Både rettidighed og pålidelighed nåede det bedste resultat siden april. Da letbanetogene begyndte at køre til Grenå i slutningen af april, begyndte en periode med mange problemer og udfordringer

Året sluttede samlet set på 94,3 procent for rettidigheden, som er andelen af afgang gennemført til tiden, hvilket er meget tæt på målet om 95 procent. For pålideligheden, som er andelen af gennemførte afgang i forhold til planlagt, er tallet for året på 96,1 procent, hvilket Aarhus Letbane betegner som tilfredsstillende.

Isoleret set endte rettidigheden i december på 95,9 procent, hvilket var den tredje måned i træk med forbedret resultat og anden måned i træk med et resultat over 95 procent. Aarhus Letbane peger på, at rettidigheden samlet set har været stigende siden september.

Grenaabanen, der fik en svær start, har oplevet en markant forbedring de seneste måneder. December var den bedste måned med en rettidighed på 93,3 procent - det er 8,4 procentpoint bedre end i september hvor rettidigheden var på 84,9 procent.

Odderbanen ligger stabilt omkring de 95 procent, og den indre strækning ligger stabilt og konsekvent over 98 procent.

Pålideligheden i december endte på 98,1 procent. Det var anden måned i træk med markant fremskridt og første måned siden april med et resultat over 98 procent. Grenaabanen bidrog positivt med en pålidelighed på 98,4 procent.

Odderbanen havde et lille dyk til 97,0 procent, mens den indre strækning i december igen havde en meget høj pålidelighed på 98,6 procent.

- Der har været mange udfordringer for driften siden åbningen af Grenaabanen i april 2019, så det er meget glædeligt at se, at en vedholdende og målrettet indsats fra hele organisationen og vores leverandører har givet mærkbare, forbedrede resultater i driften både på rettidighed og pålidelighed, siger direktør i Aarhus Letbane, Michael Borre.

Letbane mod Grenå har kundefremgang

Trafikselskabet Midttrafiks tællinger for fjerde kvartal 2019 viser en væsentlig stigning i passagertallet mod Grenaa i forhold til tidligere. På en hverdag i årets sidste kvartal rejste der i gennemsnit omkring 4.600 passagerer med letbanetogene til og fra Grenå. Tilbage i 2016, hvor DSB betjente strækningen med Desiro-tog var passagertallet på hverdag omkring 4.000

Midttrafik anfører, at mere stabil drift og en samlet rettidighed på hele strækningen i december på 98,1 procent har medført kundefremgang på Letbanens strækning mellem Aarhus H og Grenaa. På en gennemsnitlig hverdag rejser der omkring 18.500 kunder på den samlede strækning. Mens passagertallet for L2 mod Odder og indre strækning Aarhus-Lystrup ligger nogenlunde stabilt gennem efterårsmånederne, er der i fjerde kvartal registreret en betydelig vækst på L1 mod Grenaa.



Udviklingen i passagertal opgjort på månedsbasis ved opregning af rejsekortdata.

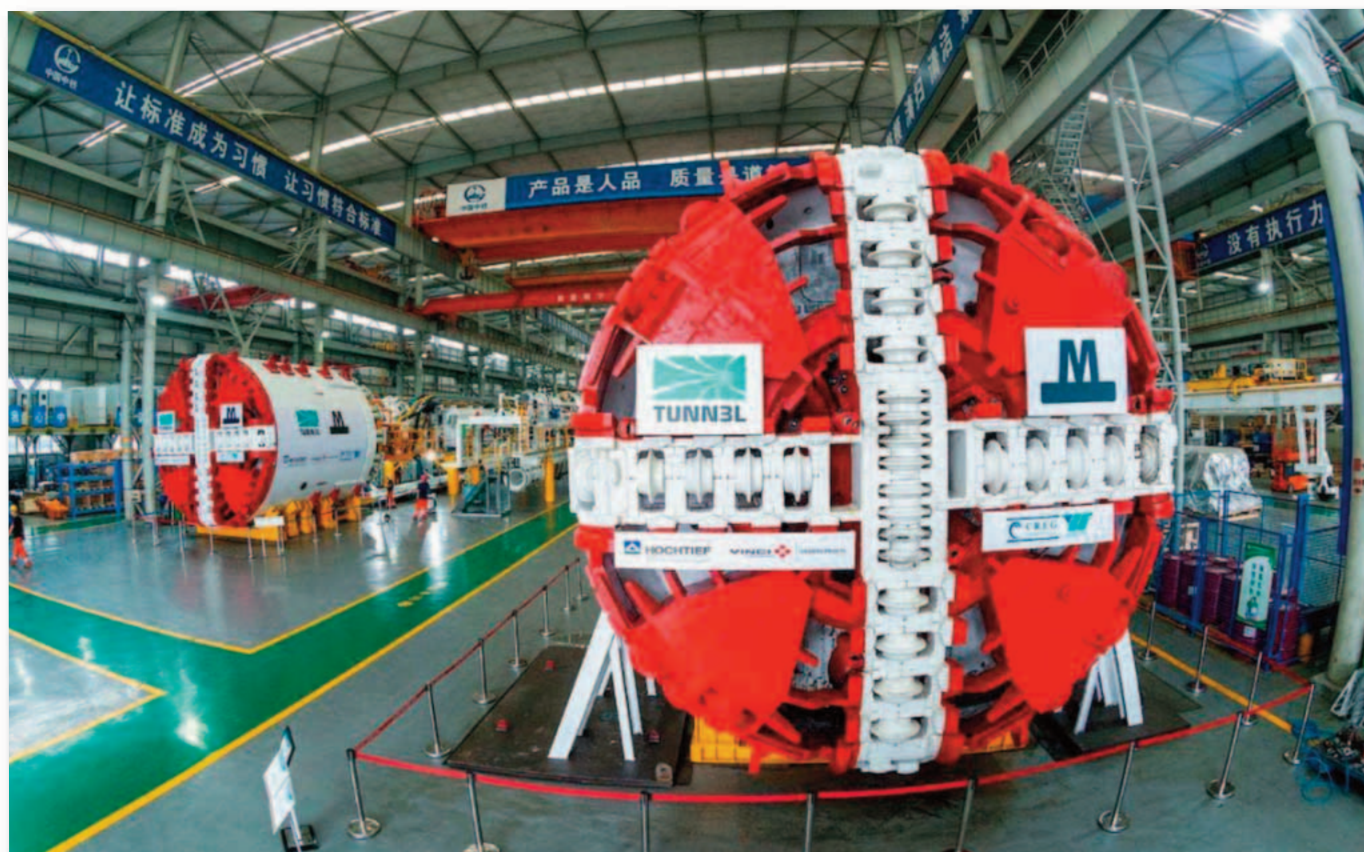
I fjerde kvartal 2019 rejste der 4.600 kunder med Letbanen mod Grenaa på en hverdag. Til sammenligning rejste der 3.700 kunder i tredje kvartal. Sammenligner man med passagertal fra 2016, hvor DSB kørte Desirotoget er passagertallet steget med 600 kunder på en hverdag.

Midttrafik glæder sig over kundefremgangen og forventer stigende passagertal i 2020 på den samlede strækning.

- Vi er glade for, at mere stabil drift og bedre rettidighed får flere kunder til at tage Letbanen. Med den nuværende udvikling i passagertal, forventer vi mellem 5,2-5,5 millioner passagerer i 2020, siger Ole Sørensen, der er planchef hos Midttrafik.

Det samlede passagertal for 2019 er opgjort til 4,45 millioner. I fjerde kvartal, hvor der både var efterårsferie og juleferie, var det samlede passagertal cirka 1,36 millioner mod cirka 1,2 millioner i tredje kvartal.

Midttrafik anfører, at tidligere prognoser på 9 millioner årlige letbanerejser blandt andet var baseret på en mere omfattende afkortning af busruter til letbanen og en byudvikling i Lisbjerg, den nye by Nye og Skejby, som ikke er realiseret endnu.



Metro-boremaskiner har fået navne

Før tunnelboremaskinerne, der skal bore tunnelerne til Sydhavns-metroen i Hovedstaden, kan gå i gang med arbejdet dybt under jorden, skal de ifølge traditionen have et navn. Sådan gør man over hele verden, præcis som skibe døbes før deres jomfrurejse. Det endelige valg af navne blev besluttet af et dommerpanel og faldt på Inge og Olivia

Knap 500 personer kom med forslag til navne på tunnelboremaskinerne i Metroselskabets navnekonkurrence, som blev afviklet før jul. Et dommerpanel har siden udvalgt de to navne til boremaskinerne i Sydhavn, og nu er maskinerne blevet døbt

Inge Lehman var geofysiker og opdagede jordens kerne for 100 år siden. Inge Lehman var en stærk kvinde i en uddannelsesverden, der typisk var præget af mænd. Først mange år senere opnåede den ukendte danske pioner anerkendelse for sine banebrydende opdagelser i undergrunden.

Olivia Nielsen var i 1800-tallet en fremtrædende figur i fagbevægelsen, hvor hun kæmpede for at organisere kvindelige arbejdere. I 1901 lykkedes det hende at stifte Kvindeligt Arbejderforbund og dermed styrke kvinders løn- og arbejdsforhold. I 2009 fik Olivia Nielsen en vej opkaldt efter sig i Sydhavn, som metroen kommer til at krydse under, når den åbner i 2024.

- Den nye metrolinje vil betyde endnu et kolossalt løft af den kollektive trafik, og den vil binde kvarteret omkring Mozarts Plads bedre sammen med resten af byen. Samtidig vil metro til døren gøre det mere attraktivt at bo og arbejde i Sydhavnen, så der kommer mere blandet liv i den dejlige bydel. Det er endnu et skridt fremad mod et grønnere og mere socialt København, siger overborgmester Frank Jensen (S), der deltog i navngivning af de to maskiner.

Den nye 4,5 kilometer lange metrolinje til Sydhavn vil bestå af fem underjordiske stationer fra Havneholmen til Ny Ellebjerg, som bliver et nyt trafikalt knudepunkt. Stationerne bliver en del af den nye metrolinje M4, som går fra Orientkaj i Nordhavn ind over City og videre til Sydhavn. Den nye metrolinje forventes at stå klar i 2024.

- Med Ny Ellebjerg som nyt trafikalt knudepunkt bliver det let for passagererne at skifte til bus, regional- og S-tog. Dermed får pendlerne nemmere adgang til metronettet og dermed til resten af København. Den nye metrolinje til Sydhavnen sikrer et stærkere og mere effektivt kollektivt trafiknet og giver københavnernes bedre muligheder for at komme hurtigere rundt i byen, siger transportminister Benny Engelbrecht (S), der også overværede dåben i Sydhavn.

Metroselskabets bestyrelsesformand, Jørn Neergaard Larsen, bød velkommen til arrangementet, og den lokale præst, Heidi Røn Preem, stod for selve dåben af de to maskiner.

Knap 500 personer deltog i Metroselskabets navnekonkurrence. Et nedsat dommerpanel udpegede vindernavnene, og præmien for bedste bud var en invitation til at overvære dåben.

Blandt de mange forslag til navne var blandt andet Idun og Ydun fra den nordiske mytologi. Marie Carmen og Anisette efter Sydhavns store kvindestemmer. Prop og Berta efter en kendt børnefortælling, og Fru Sauterne og Susan Himmelblå fra Kim Larsen.

Under det første metrobyggeri blev boremaskinerne i 1997 døbt Liva (Weel) og Betty (Nansen) efter de to berømte, afdøde skuespillerinder. På Cityringen foregik navngivningen af de fire boremaskiner som en større event i 2013, hvor borgerne også blev inddraget i en navnekonkurrence. Et dommerpanel besluttede, at maskinerne skulle opkaldes efter de gamle telefoncentraler i København – nemlig Nora, Tria, Minerva og Eva.

Også tunnelboremaskinerne i Nordhavn fik deres navne efter en konkurrence, og det endelige valg faldt på Alice og Frida. Frida var navnet på den første båd i Kvindelig Sejlklub, der ligger i Nordhavn. Alice var navnet på den ene af de to stiftere tilbage i 1942.

Fakta om tunnelboremaskinerne i Sydhavn

- De to tunnelboremaskiner i Sydhavn er metrobyggeriets største maskiner.
- De har en kampvægt på godt 600 ton og en længde på over 140 meter.
- Nogle af maskindelene er så store, at de er blevet transporteret gennem byen om natten af hensyn til den øvrige trafik.
- Maskinerne er nu samlet og testet, og den første tunnelboremaskine bliver sendt afsted om kort tid.

Først mod syd, så mod nord

- Når tunnelboremaskinerne går i gang med at bore, vil de først bore mod syd i retning mod Ny Ellebjerg. Første stop på turen bliver ved den kommende metrostation Sluseholmen. Borearbejdet fortsætter derefter videre mod Mozarts Plads og slutter ved Ny Ellebjerg, hvor maskinerne hejses op og sendes tilbage til Enghave Brygge. Herfra borer de mod metrostationen Havneholmen og derefter det sidste stykke hen til afgreningskammeret, som forbinder Sydhavnsstationerne med metrostationerne i Nordhavn samt Cityringen.



Når Metroens fjerde linie åbner bliver det endnu lettere at komme mellem København H og Østerport - eksempelvis her fra Rådhuspladsen. Det skyldes, at M4 deler tog og spor med den senest åbnede linie M3.

Hovedstaden får sin fjerde Metro-linie sidst i marts

Efter at have kørt med to linier siden åbningen 19. oktober 2002 kom metroen i Hovedstaden i september sidste år op på tre linier. Og sidst i marts kommer den fjerde linie til. Det vil ske lørdag 28. marts, når Metrolinje M4 forventes at åbne og koble Nordhavns-området til metronettet og øger antallet af afgange mellem Østerport og København H til det dobbelte

Med åbningen af M4 kan hele kvarteret Nordhavn se frem til flere besøgende til blandt andet de mange rekreative muligheder i området.

- Metroen har gjort København til en ægte storby. Den bringer os tættere sammen og skaber nye oplevelser for alle. Med Nordhavnsmetroen får vi meget mere metro - og det til en helt ny bydel, som før har været svært tilgængelig. Jeg håber, at rigtig mange københavnere og besøgende nu vil tage turen til Nordhavn og nyde de smukke omgivelser. Samtidig er jeg sikker på, at beboerne får glæde af den nye hotline til resten af byen, siger overborgmester Frank Jensen (S).

Testkørslen er forløbet godt

Gennem de seneste to uger er M4 blevet koblet sammen med M3 Cityringen, da linjerne deler styresystem og tog samt spor og stationer på strækningen Østerport til København H. I denne periode har M3 Cityringen været lukket, så tilkoblingen af M4 kan foregå godt og sikkert.

Natten til mandag 27. januar åbnede M3 Cityringen igen for passagerer. Frem mod åbningen af linje M4 vil der skulle testkøres på hele strækningen, mens stationerne Nordhavn og Orientkaj gennemgår den sidste finish.

- Byen bliver bundet sammen på en helt ny måde med M4's åbning, og vi får skabt et mere effektivt kollektivt trafiknet til gavn for passagererne, som vil opleve flere rejsemuligheder, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

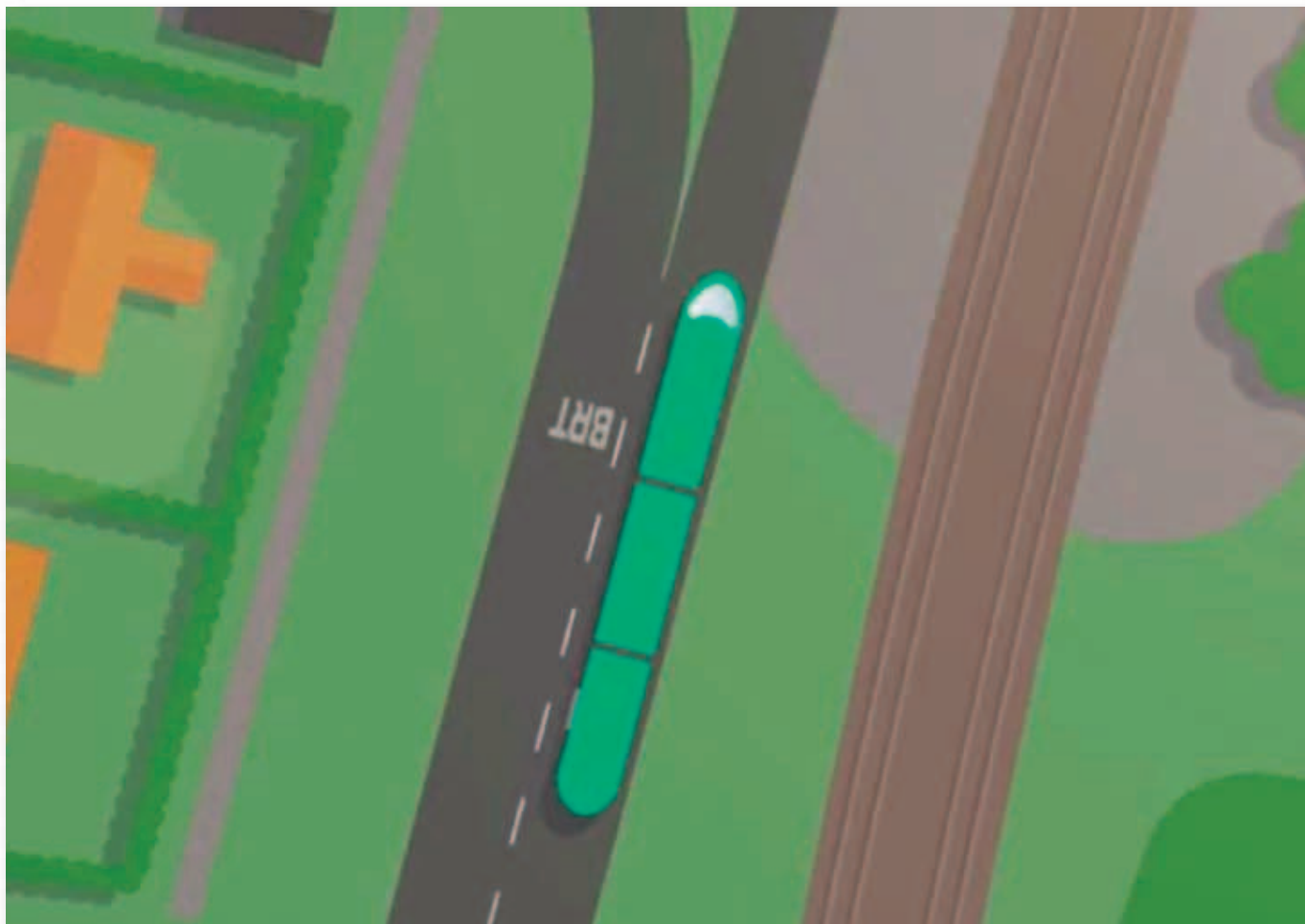
To ekstra stationer kobles på metronettet

Med åbningen af M4 Nordhavn kommer det samlede antal metrostationer i København og Frederiksberg op på 39 metrostationer. Arbejdet med at etablere en metrostrækning til Nordhavn og Orientkaj blev vedtaget i 2014 - godt tre år efter Cityringen.

- M4 til Nordhavn har på mange måder stået lidt i skyggen af anlægsarbejdet på Cityringen. Det er sådan set positivt, for anlægsarbejdet på stationerne Nordhavn og Orientkaj er forløbet helt efter planen. Entreprenøren har haft godt styr på såvel sikkerhed som tidsplaner. Det er tilfredsstillende, og vi glæder os nu til at få åbnet en ekstra metrolinje, som vil glæde passagerer fra København H til Orientkaj, siger Jørn Neergaard Larsen, der er bestyrelsesformand i Metroselskabet.

Fakta om M4 i Hovedstaden:

- Metrolinjen M4 kører fra de to nye stationer Orientkaj og Nordhavn via Østerport, Marmorkirken, Kongens Nytorv, Gammel Strand, Rådhuspladsen frem til København H
- M4 vil frem til åbningen af Sydhavnsafgreningen i 2024 have i alt disse 8 stationer - herefter udvides linje M4 med yderligere 5 stationer på afgreningen fra Cityringen til Sydhavn
- Åbningen af M4 betyder, at frekvensen af afgang bliver dobbelt så høj mellem Østerport og København H. I myldretiden vil der på denne strækning være afgang i hver retning hvert halvandet minut
- Kontrakterne på at anlægge Nordhavnsafgreningen fra Cityringen blev underskrevet i 2014 mere end tre år efter, at kontrakterne var indgået på M3 Cityringen. Da det hele tiden har været kendt, at M4 ville åbne efter M3, har det også været klart, at testkørslen på M4 ville påvirke driften på M3
- M4 forventes at åbne lørdag 28. marts 2020, såfremt myndighederne har givet den endelige tilladelse til at køre med passagerer på strækningen
- Med åbningen af M4 får metronettet i København tilføjet de to stationer Orientkaj og Nordhavn, så det samlede antal metrostationer er 39
- For at sikre en god start på testkørslen på linje M4, blev linje M3 Cityringen lukket fra 12. januar
- Cirka 12 millioner passagerer nåede at transportere sig med M3 Cityringen, inden den midlertidige lukning på grund af testkørslen på M4
- Åbningen af M3 Cityringen løftede også passagertallet på M1 og M2
- Natten mandag 27. januar åbnede M3 Cityringen igen for passagerer.
- De to stationer Nordhavn og Orientkaj forventes at få cirka fem millioner passagerer om året i 2025. Linje M4 ventes desuden at have en positiv effekt på passagertallet på M3, da linjen sikrer dobbelt så mange afgang på strækningen mellem Østerport og København H
-



Undersøgelse ser på "tog" med gummihjul på Østbanens spor

Transportminister Benny Engelbrecht (S) og formanden for Region Sjælland, Heino Knudsen (S), er enige om at sætte gang i en undersøgelse, der skal skitsere muligheden for etablere en grøn regional BRT-løsning på Østbanens tracé. Undersøgelsen skal supplere regionens igangværende projektforberedelse af en sporrenovering af Østbanen

En højklasset, grøn regional BRT-løsning - hvor lange og flerlede busser kører i eget tracé og på det eksisterende vejnet - kan være en mulighed for at holde servicen oppe og måske forbedre den for passagerer på Østbanen mellem Køge st. og henholdsvis Fakse Ladeplads og Rødvig. Østbanen er slidt ned, så togene i dag må køre med nedsat hastighed med dårligere service til følge. Der til kommer at Region Sjælland mangler penge til selv at stå for renovering af strækningen.

Udover større fleksibilitet forventes driften af en BRT-løsning at være billigere end normal jernbanedrift, selvom serviceniveauet (antal afgang, komfort og hastighed) bliver opretholdt. Perspektivet er derfor, at der på Østbanen kan blive frigjort et betydeligt økonomisk råderum med en grøn regional BRT-løsning, som kan dække anlægsudgifterne. Med en BRT-løsning kan man også uden større anlægsinvesteringer forlænge linien fra Køge st. til Køge Campus eller Køge Nord st.

- Koblingen mellem ny teknologi inden for førerløs drift af busser og klimavenlige elbusser giver nye spændende perspektiver på den kollektive trafik i Danmark. Derfor er jeg glad for, at Region Sjælland og mit ministerium er gået sammen om at se på den her løsning, som tegner til at kunne give høj kvalitet, være billig og klimavenlig på én og samme tid, siger transportminister Benny Engelbrecht.

Transport- og Boligministeriet og Region Sjælland vil i fællesskab undersøge potentialer og muligheder for at anlægge en grøn BRT-løsning i Østbanens tracé. Undersøgelsen af en grøn regional BRT-løsning supplerer den projektforberejdelse af en sporrenovering, som allerede er sat i gang af Region Sjælland. De to undersøgelser afsluttes begge i maj/juni i år, hvorefter Region Sjælland træffer beslutning om, hvilken løsning de ønsker at fortsætte med. Der er dermed ikke truffet nogen beslutning om den ene eller anden løsning på nuværende tidspunkt.

- Østbanen er en livsnerve for borgerne i den østlige del af Region Sjælland. Vi har brug for en stærk kollektiv trafik, og det arbejder vi i Region Sjælland intenst for at sikre. Sporrenovering på Østbanen er en investering på op til 660 millioner kroner. Derfor vender vi selvfølgelig alle sten. For os handler det om at finde den løsning, der giver borgerne den hurtigste transport og flest mulige afgang, siger regionsrådsformand Heino Knudsen.

Der er tidligere indgået aftale, om at Region Sjælland overtager togbetjeningen på strækningen Køge-Roskilde. Denne aftale ændrer ikke beslutningen om at gennemføre en supplerende undersøgelse.

Der er enighed om, at det vil være en forudsætning for en eventuel beslutning om en grøn regional BRT-løsning med mindst samme serviceniveau til borgerne som det eksisterende, at løsningen samlet set (indtægter og udgifter) er økonomisk neutral for Region Sjælland.

Interesserede kan læse mere her:

Kommissorium - BRT på Østbanen

Forståelsespapir - BRT på Østbanen

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



Du kan hente tidligere numre af Magasinet Bus **her:**



Flere færger på Kattegat blev en julesucces

Hen over julen satte Molslinjen som et forsøg fire hurtigfærger ind på de travleste juledage, hvilket blev godt modtaget af Molslinjens kunder. Rederiet kan konstatere, at flere end nogensinde tog vandvejen til jul. Succesen får Molslinjen til at holde frekvens og kapacitet på Kattegat højere end normalt i januar

Normalt i årets første måneder er der to hurtigfærger til at betjene ruten mellem Aarhus og Odden. Men på baggrund af succesen med ekstra færger i julen 2019 er der sat tre af katamaranfærger ind på ruten. Lige som i de travleste juledage er det hurtigfærgeren Max, som egentlig sejler mellem Rønne og Ystad, der tager en ekstra tårn på Kattegat.

- Vi testede markedet med fire færger i de travleste juledage, og det blev taget rigtigt godt imod af vores gæster, som gav os den største juletrafik i Molslinjens historie. Det har givet os blod på tanden, så vi nu fortsætter med at holde kapaciteten højere end normalt, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Fordi hurtigfærgeren Max kunne sættes ekstra ind på præcis de tidspunkter, hvor gæsterne ønskede at rejse, så steg juletrafikken med 12 procent i forhold til sidste år. 88 procent af alle tilgængelige billetter på den ekstra hurtigfærge blev solgt til julerejsende.

- Frekvens og pris afgør folks rejsemønstre hos os. Derfor tøver vi heller ikke med igen at sætte Max ind som ekstra færge fra på mandag 13. januar 2020, siger Jesper Skovgaard.

For folk med et ønske om en tur på tværs af landet har de tre færger flere fordele. Flere færger giver øget fleksibilitet med flere muligheder for at komme af sted.

Flydende forbindelser

- Og så har det også den konsekvens, at turene simpelthen bliver billigere. Vi har en dynamisk prisstruktur, så når der er flere pladser at vælge imellem, så falder prisen tilsvarende, siger Jesper Skovgaard.

Hurtigfærgerne Max er den mindste af rederiets i alt fem hurtigfærger. Den sejler som udgangspunkt og sammen med Express 1 på ruten mellem Ystad og Rønne. Færgerne Express 2, Express 3 og Express 4 sejler på ruten mellem Odden og Aarhus.

Ny el-færge er ingen spøg - i mellem Esbjerg og Fanø

Fanølinjen, der er en del af Molslinjens færgeruter, skal have tre færger til sejladserne mellem Fanø og Esbjerg. Derfor er Fanø Kommune og Molslinjen blevet enige om at udfase færgerne Sønderho og sætte gang i byggeriet af en ny elektrisk færge

Færgeruten mellem Esbjerg og Fanø bliver årligt benyttet af omkring 1,8 millioner rejsende. På trods af sejlads nærmest hvert 20. minut har især weekend- og ferieture til den lille ø i Vadehavet ofte skabt lange køer i havnene. Nu skal en omlægning af besejlingen af Fanørutens sikre både bedre kapacitet og samtidig give Fanølinjen en langt grønere profil. Med en tredje færge på ruten bliver der plads til flere passagerer og kortere ventetid i havnene.

Efter planen skal den nye el-færge, der skal bygges på Hvide Sande Shipyard, sættes i drift sensommeren 2021.

- El-færger er bedst til kortere ruter, hvor der ikke skal sejles hurtigt. Derfor har det været oplagt for os at se på, hvordan vi på én gang kunne løse problemerne med kapaciteten og samtidig få gjort færgedriften mere grøn, siger Molslinjen's administrerende direktør, Carsten Jensen.

I samarbejde med Fanø Kommune er der lagt en plan, hvor muligheden for at ombygge de nuværende færger, Fenja og Menja til el-drift også skal undersøges.

- Jeg er meget stolt over, at Molslinjen og Fanø Kommune går forrest i omlægningen til el-færger. Det har stor betydning for vores CO2-udledning og for den grønne omstilling. I første omgang med en ny el-færge, men forhåbentlig også med ombygning af Menja og Fenja, så vi om nogle år har tre el-færger, siger Fanø's borgmester Sofie Valbjørn.

Den nye færge, som finansieres ved en mindre stigning i billetpriserne, skal sejle helt elektrisk, men bliver også udstyret med backup, så øens livline kan fungere under alle forhold.

En ny færge giver mulighed for tre-færgedrift, og derfor vil Molslinjen forestå en udgravning af sejlrenden, så det bliver muligt for to færger at passere hinanden, der hvor sejlrenden udvides.

Fanøfærgerne vil i 2019 have sejlet omkring 32.500 afgang og medbragt mere end 1.8 millioner passagerer.

Billigere billetter skal skabe mere trafik på færgerute

Passagerer på færgeruten Alslinjen, der er en del af Molslinjens færgeruter og som sejler mellem øerne Fyn og Als, får en ny slags billetter, når de skal med færgen mellem Bøjden og Fynshav. Den nye prisstruktur på ruten, der ligner den, som Molslinjen har haft succes med på Kattegat, skal være med til at skabe mere trafik mellem Als og Fyn

Opskriften bag den nye struktur bygger på, at man som kunde skal kunne booke sin billet i god tid og rejse på andre afgangstidspunkter end de fleste.

Dermed lægger rederiet op til, at man som kunde hos Alslinjen skal kunne sikre sig en billigere tur med færgen.

- Vi vil gerne udvikle på vores færgeruter og skabe grundlag for mere trafik mellem landsdelene. Den øvelse har vi været igennem på Kattegat med succes, siger Molslinjens administrerende direktør Carsten Jensen.

Det er et år siden, at Molslinjen købte aktierne i Danske Færger og dermed overtog driften af de fire færgeruter, Alslinjen, Fanølinjen, Langelandslinjen og Samsølinjen.

- Vi ændrer ikke på den billetstruktur, som folk kender i forvejen. Men ved at kombinere det med en dynamisk lavprisstruktur kan vi være med til at gøre turen med Alslinjen mere attraktiv og friste folk til at tage vandvejen, siger Carsten Jensen.

Fremover vil turen mellem Bøjden og Fynshav kunne findes fra 79 kroner for en lav bil med op til ni personer (maksimal længde er 6 meter).

Molslinjen peger på, at Alslinjen er et alternativ til broen over Lillebælt. Derfor skal færgen også kunne tilbyde mere end blot billig transport.

- Færgen tilbyder en pause fra rattet og de stressende og kø-plagede veje. Og i løbet af 2020 begynder arbejdet med at udbrede vores succesfulde luksus-kaffe-koncept, Barista's, til alle ruter, siger Carsten Jensen.

Den nye prisstruktur kan studeres på Alslinjens hjemmeside.





Svensk havn er klar til færgeren fra Grenå

Lørdag 1. februar markerer færgerederiet Stena Line, at rederiets færge fra Grenaa fremover lægger til kaj i Halmstad i stedet for Varberg. Selskabet Hallands Hamnar, der driver havnen i Halmstad, har i den forbindelse tilpasset en del af en tidligere containerhavn, så færgeren fra Grenaa får gode faciliteter i havnen til både person- og godstrafikken

Selskabet Hallands Hamnar og Halmstads kommun har gennem de seneste to år forberedt sig til at tage mod Stena Lines færge »Stena Nautica«, der blev bygget på det forlængst lukkede skibsværft i Nakskov i 1986 til DSB's færgerute mellem Kalundborg og Aarhus.

Grunden til, at Stena Line flytter fra Varberg til Halmstad er, at rederiet ikke kunne få bevilliget plads i Varberg, da Varbergs kommune har planer om at udvikle havneområdet, hvor Stena Line ind til udgangen af januar har lagt til, til andre formål.

I dag ser både Stena Line og Halmstads kommun store fordele ved havneskiftet. Færgerederiet får et helt nyt område til både gods- og persontrafik. Med skiftet til Halmstad får Stena Line lettere ved at betjene kunder i Halland og Småland hvor eksempelvis Jönköpingsområdet kan nåes via Rute 26, og Växjöområdet via Rute 25. Også togforbindelserne til havnen i Halmstad er gode.

I Halmstad er der så god plads, at Stena Line vil kunne sætte endnu en færge ind på ruten til Grenaa, hvad forventningerne bliver indfriet.

Halmstads kommun har investeret 200 millioner svenske kroner i flytning af containerhavnen og etableringen af en ny Danmarksterminal til Stena Line.



Undersøgelse dokumenterer: Skolepatruljer får bilister til at sætte farten ned

Hver morgen på skoledage står skolepatruljer i hele landet klar til at gøre trafikken sikrere for de andre elever. Det er der brug for, da der ofte er morgentravle mennesker, som kommer til at trykke lidt for hårdt på speederen. En ny undersøgelse viser, at bilisterne sænker farten, når de ser en skolepatrulje. I uge fem bliver skolepatruljer i hele landet hædret for deres arbejde i kampagnen "Den Sureste Uge"

I den nye undersøgelse, som Rådet for Sikker Trafik og LB Forsikring har fået udarbejdet, svarer 18 procent af bilisterne, at de inden for de sidste tre måneder har overtrådt fartgrænsen en eller flere gange på en skolevej. Da politiet i uge to i år gennemførte kontrol på skolevejene, sigtede de over 3.300 bilister for at køre for stærkt på landets skoleveje.

Den gode nyhed fra undersøgelsen fra Rådet for Sikker Trafik og LB Forsikring er, at skolepatruljerne får bilisterne til reducere farten. I undersøgelsen varer næsten 8 ud af 10 af de bilister, som har kørt for stærkt på en skolevej, at de altid sænker hastigheden, når de møder en skolepatrulje.

- Det skaber utryghed for børn og forældre, når der

Fakta om undersøgelse af bilisters hastighed på skoleveje:

Epinion har i perioden 20. december 2019 til 6. januar 2020 lavet en undersøgelse blandt 1.226 bilister om deres trafikvaner ved skoler.

Spørgsmål: Er du i løbet af de seneste tre måneder kommet til at overtræde hastighedsgrænsen, når du har kørt bil på en skolevej?

- Ja, en enkelt gang / ja, 2-5 gange / ja, mere end 5 gange: 18 procent.
- Nej: 73 procent
- Ved ikke: 9 procent

Spørgsmål: Når du overtræder hastighedsgrænsen på en skolevej, sænker du så farten, når du møder en skolepatrulje?

- 77% af bilisterne, der har mødt en skolepatrulje, mens de overtrådte hastighedsgrænsen, sænker altid farten når de møder en skolepatrulje

er nogle, som ikke overholder hastighedsgrænsen på skoleveje, men det er positivt, at bilisterne sætter hastigheden ned, når de ser en skolepatrulje, siger Liv Knoblauch Jensen, der er projektleder i Rådet for Sikker Trafik, og fortsætter:

- Det understreger vigtigheden af skolepatruljernes arbejde, og derfor bliver de fejret landet over i uge fem.

I hele landet har 53 kommuner meldt sig til kampagnen "Den Sureste Uge", ligesom politiet bakker op, og ugen igen bliver skolepatruljerne takket for deres indsats med skulderklap, varm kakao, morgenmad med videre ude på skolerne. Kampagnen opfordrer også forældrene og alle trafikanter på skolevejene til at give skolepatruljerne et stort smil og respektere deres arbejde.

Kampagnen, som Rådet for Sikker Trafik og LB Forsikring står bag, hedder "Den Sureste Uge", da uge fem er en af de sureste uger rent vejrmæssigt at stå skolepatrulje. Det er en oplagt anledning til at hylde skolepatruljerne og give dem et ekstra skulderklap for deres indsats.

Tryghed i skolepatruljen

Når børn landet over tager refleksvesten på og stiller sig ud til vejen eller fodgængerfeltet med et skolepatruljehåndskilt for at hjælpe store og små sikkert over vejen, gør de det med stor ansvarsbevidsthed. Næsten alle eleverne oplever det at være i skolepatruljen som en vigtig opgave, og 9 ud af 10 føler trygge, når de udfører arbejdet i morgentimerne.

Samtidig oplever mange af eleverne, at de får mere selvtillid, får et bedre fællesskab med andre børn på skolen, bliver bedre til at færdes i trafikken, og at det er blevet lettere at stå tidligt op om morgenen.

- Når børn og teenagere ligefrem er glade for at stå tidligt op og arbejde frivilligt for deres kammerater, kan man roligt konkludere, at det er en god og berigende oplevelse at være skolepatrulje på trods af vejret i vintermånederne. Vi vil med Den Sureste Uge fejre deres arbejde og minde de sidste fortravlede bilister om, at de skal huske at udvise lidt ekstra hensyn over for skolepatruljerne landet over, siger Mikkel Klausen, CSR-chef i LB Forsikring.

Fakta om skolepatruljerne:

- Skolepatruljeordningen blev startet på Amager i 1949
- I Danmark er der knap 20.000 skolepatruljeelever
- Det er eleverne i 5.-7. klasse, der er skolepatruljer
- En skolepatrulje arbejder hver morgen, og eleverne møder tidligere end alle de andre elever
- Skolepatruljerne arbejder frivilligt og ulønnet

Skolepatruljeelevers oplevelse i trafikken:

I en spørgeskemaundersøgelse gennemført af Rådet for Sikker Trafik i 2019 blev 2.854 skolepatruljeelever bedt om at svare på spørgsmål, der skulle afdække, om de var glade for og trygge ved at være i skolepatruljen. De svarede blandt andre på spørgsmålene herunder.

Jeg følger mig tryk, når jeg er skolepatrulje:

- Helt enig/enig: 90,2 procent
- Hverken eller: 8 procent
- Helt uenig/uenig: 0,9 procent
- Ved ikke: 0,9 procent

Jeg synes, det er en vigtig opgave at være skolepatrulje:

- Hel enig/enig: 96,4 procent
- Hverken eller: 3,1 procent
- Helt uenig/uenig/ved ikke: 0,4 procent

Bliver du respekteret, når du er skolepatrulje?

- Ja, af dem alle: 44 procent
- Ja, af de fleste: 45,3 procent
- Ja, men kun af få: 7,1 procent
- Nej: 1,9 procent
- Ved ikke: 1,7 procent

Magasinet Bus

Torsdag 19. december 2019 - nummer 12 - 7. årgang

Bag hegnet bor der en polster

Læs mere side 34 - 39

Stikprøvekontrol af flex

trafik giver resultater

Læs mere side 41

erne er meget

fredse med

fynsk flextrafik

Læs mere side 15

Bybusser blev ændret

Læs mere side 11

Kinesisk koncern
skal levere

259 el-busser

Læs mere side 17

Citaro nummer 55.555
er elektrisk

Læs mere side 20

Vejle får nyt taxi-selskab

Læs mere side 31

Gik du glip af Magasinet Bus 12 - 2019?
Så hent det her!