

Magasinet Bus

Tirsdag 29. januar 2019 - nummer 1 - 7. årgang

FlixBus er kørt ind i den kollektive transport

Læs mere side 24 - 30

Mercedes-Benz er sprintet ud med nye minibusser

Læs mere side 38 - 43

Det store busrøveri

Læs mere side 46 - 52

Danmarks første brintbusser skal køre i Nordjylland

Læs mere side 32

Nyt koncept giver pendlere flere fordele

Læs mere side 5

Kommunerne skal overtage ansvaret for den kollektive trafik

Læs mere side 7

Fjernbusselskab har stoppet sine ruter

Læs mere side 23

Stor busoperatør har købt en mindre

Læs mere side 52



Hvad vil kommunerne med den kollektive transport

VLAKE-Regeringen har lagt et udkast til en sundhedsreform på bordet. Den baserer sig på en opbygning, hvor de nuværende regioner bliver nedlagt. Det vil så betyde et farvel til den nuværende konstruktion med trafikselskaber, der bliver styret af regionerne i samarbejde med kommunerne. VLAKE-Regeringen lægger op til, at trafikselskaberne skal overgå til kommunerne, som så skal samarbejde om at få den kollektive transport til at fungere.

Det lyder enkelt og nært.

Her på redaktionen i Aarhus har vi udsigt over havnen. Lige overfor kører letbanen, og mellem banen og fortovet langs med vejen kører blå og gule busser. Nogle af busserne kommer langvejs fra - Hammel, Randers, Hinnerup, Grenaa - byer i andre kommuner. Og på rutebilstationen kommer der jævnligt blå X-busser fra Ringkøbing, Billund og Hadsund.

Spørgsmålet om, hvordan kommunerne skal og kan blive enige om at få den kollektive transport til at fungere på tværs af Jylland er nærliggende.

Samtidig lægger VLAKE-Regningen op til at ændre loven om fjernbusser, så det fremover vil være muligt at etablere fjernbusser inden for de regionale trafikselskabers grænser, når blot ruten er længere end 75 kilometer. Det vil betyde, at alle eksempelvis vil kunne etablere fjernbusruter mellem Aarhus og Herning, Aarhus og Skive eller Aarhus og Holstebro - blot de som minimum betjener ruterne et fast, men begrænset antal gange.

Derudover er VLAKE-Regningens transportminister meget begejstret for personbiler, som han mener vil blive grønne og bæredygtige - i hvert fald de nye. Han vedgår, at kollektiv transport har en funktion, når det gælder om at afhjælpe den trængsel, som mængden af personbiler skaber.

Hvis man har en tro på, at markedet vil løse alle problemer af sig selv, når blot udfordringerne er store nok, så lægger VLAKE-Regeringen op til et skoleeksempel.

Hvis man ud fra erfaringer mener, at lidt styring og rettidig omhu kan bidrage til at gøre dagligdagen lidt mere enkel, bliver man udfordret af VLAKE-Regeringen.

Det er svært at finde ud af, om VLAKE-Regeringen har gjort sig nogle detaljerede tanker om, hvordan den kollektive transport kan komme til at fungere i fremtiden - både den nære og den lidt fjernere. Men måske er det lige meget, for der er snart valg, og alle forslag, der ikke er vedtaget, skal fremlægges på ny. Og hvem husker, hvad der var lagt op til før et valg, når først valget er overstået.

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, mini-bus 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.

EVADYS

FØDT ALSIDIG. BYGGET TIL AT VÆRE LØNSOM.

BTS



ENESTÅENDE ALSIDIGHED

Ny skræddersyet multifunktionelt opbygning

Op til 12m³ lastekapacitet:
perfekt til regional og national rutekørsel,
lufthavnstransport, ferierejser og udflugter

OPTIMERET LØNSOMHED

Best-in-class samlede driftsomkostninger i sit segment

Lavt brændstofforbrug og lange serviceintervaller

Høj restværdi

Optimeret til brug i både arbejdsugen og weekenden

BEVIST DRIFTSSIKKERHED

Stærk arv og langvarig erfaring

Testet i ekstreme vej- og klimaforholdene: fra -30 ° C til + 50 ° C

Undgå regenerering med eksklusiv Hi-SCR-teknologi

MAKSIMAL KOMFORT OG SIKKERHED

Højeste niveau af komfort udstyr i sin kategori

Avancerede passive og aktive sikkerhedssystemer

Lavt støj- og vibrationsniveau

Kontakt os for at høre mere:



IVECO BUS

Your partner for sustainable transport

Passagerer kan reservere siddeplads i FlixBus'er

Fjernbus-selskabet FlixBus indfører pladsreservation i busserne. Dermed får passagerer, som rejser gennem Danmark og Europa med FlixBus, mulighed for at reservere den plads, der helt vil have i bussen - hvis den er ledig. Som noget nyt kan man reservere sæder i FlixBus' app

Baggrunden for, at FlixBus indfører mulighed for pladsreservation, er, at selskabet har oplevet efterspørgsel på sædereservationer. FlixBus peger på, at passagererne altid er sikret en plads, men at det nu er muligt at booke et bestemt sæde på de fleste afgangse.

- Hvad enten man vil være sikker på at sidde sammen med sin rejsekammerat, have udsigten fra panoramasæderne forrest i dobbeltdækkeren, eller kunne sidde og arbejde ved et bord, er der mulighed for at sikre sig en plads på sit yndlingssæde, siger Lotte Rystedt, der er presseansvarlig hos FlixBus Danmark.

Gebytet for sædereservationen afhænger af den valgte siddeplads og busrejsens længde. Sæder ved et bord eller med panoramaudsigt fra de forreste sæder på bussens øverste dæk koster lidt mere.

Tjek sædenummeret på billetten

Sædenummeret finder man på billetten, og i busser med pladsreservation står sædenumrene på håndbagagehylden over sæderne. Har man ikke reserveret en siddeplads, får man i nogle tilfælde tildelt en vilkårlig standard siddeplads på sin billet

- Det er en god ide at tjekke billetten, før man stiger på bussen, så man ved, om man skal sidde et bestemt sted, og på den måde kan ombordstigningen på bussen glide nemmere for alle, siger Lotte Rystedt.

Hvis man ikke er blevet tildelt en siddeplads, har man frit valg på en ikke-reservérbar plads. De frie siddepladser er markeret med et grønt klistermærke.

Sædereservation kan tilkøbes både online på flixbus.dk og i FlixBus' app.

FlixBus oplyser videre, at Apple Pay er blevet integreret i FlixBus' app, hvilket betyder, at iOS-brugere kan købe deres billetter endnu nemmere end hidtil.

Fakta om FlixBus:

- FlixBus kører til 46 stoppesteder i 39 byer i Danmark
- Selskabet samarbejder med 20 lokale danske vognmænd
- FlixBus har kørt indenrigs i Danmark siden foråret 2017
- Globalt har den europæiske mobilitetsudbyder 350.000 daglige forbindelser til over 2.000 destinationer i 29 lande
- FlixBus er en kombination af et tech-startup, en e-handelsplatform og et transportfirma
- FlixBus håndterer netværksplanlægning, kundeservice, kvalitetsstyring, marketing/salg, samt billetsalg, prissætning og forretningsudvikling, mens lokale buspartnere - ofte familiedrevne virksomheder - er ansvarlige for den daglige rutefart af de grønne FlixBusser

Nyt koncept giver pendlere flere fordele

Arriva har lanceret et nyt koncept målrettet pendlere - PendlerPlus. Det nye konceptet giver automatisk kunder med en oprettet profil kompensation, hvis selskabets tog ikke kører med en punktlighed på mindst 97 procent. Tilmelding til PendlerPlus er gratis og omfatter også en række andre fordele og tilbud, som skal være med til at forbedre rejseoplevelsen

PendlerPlus-konceptet gælder for kunder, der rejser på Pendlerkort købt i Arrivas Tog app, Rejsekort Pendlerkort, Rejsekort Pendler Kombi samt Ungdomskort. I dag er passagerer omfattet af den lovbefalede rejsetidsgaranti, som betyder, at passagerer kompenseres, hvis toget ikke kører som lovet. Men Arriva ønsker at gå et skridt videre.

- Igennem mange år har vi kørt med en høj punktlighed, men vi er også klar over, at det ikke altid er muligt at køre med en 100 procents rettlighed. Der kan opstå nogle vejrmæssige forhold, eller der kan være udfordringer med infrastrukturen, som aflyser eller forsinker vores tog, siger Kenneth Korsgaard, der er Salgs- & Marketingchef i Arriva.

- Vi ved, hvor frustrerende det er for vores pendlere, når toget ikke kører rettidigt, og det vil vi gerne stå på mål for. Derfor giver vi nu alle vores PendlerPlus-kunder et løfte om, at hvis vores tog ikke kører med en punktlighed på mindst 97 procent, så tilbydes de en kompensation på den strækning, de rejser på, siger han videre.

Udover kompensation til pendlere i form af fribilletter tilbyder Arriva også PendlerPlus-kunder en række fordele og tilbud, som for eksempel gratis kaffe på alle Arrivas betjente billetsalg, en gratis billet ved tilmelding til PendlerPlus, en fribillet hver måned samt prøveabonnementer til Viaplay og Mofibo. Især muligheden for at tilbyde underholdning til de rejsende er vigtig for Arriva.

- Vi har gennem længere tid arbejdet på at forbedre vores wifi i togene for at kunne give kunderne en endnu bedre rejseoplevelse. Ved at tilbyde PendlerPlus-kunder en gratis startperiode på for eksempel Viaplay eller tilbyde gratis kaffe, skaber vi nogle services og muligheder, som netop giver kunderne mere kvalitetstid og flere oplevelser på rejsen, siger Kenneth Korsgaard.

Om PendlerPlus Fribilletter:

PendlerPlus Fribilletter kan benyttes i alle Arrivas tog og udstedes efter følgende retningslinjer:

- Passageren får to fribilletter, hvis punktligheden ligger under 95,99 % på den strækning, som kunder rejser på
- Passageren får én fribillet, hvis punktligheden ligger mellem 96,00-96,99 % på den strækning, som kunder rejser på

Kompensationen opgøres månedligt og overføres automatisk til kundens PendlerPlus-konto.

Derudover får alle PendlerPlus-kunder, der har et gyldigt Pendlerkort, hver måned én fribillet. Kunden kan vælge selv at benytte fribilletterne, men kan også vælge at forære Pendler Fribilletterne til familie og venner.

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



VLAKE-Regeringen har lagt et udspil til en sundhedsreform på bordet. Hvis den bliver ført ud i livet, vil det betyde et farvel til regionerne og dermed deres ansvar for den kollektive transport.

Udspil til sundhedsreform er et farvel til regionerne og deres kommunegrænseoverskridende busruter

Med VLAKE-Regeringens forslag til en sundhedsreform vil regionerne blive nedlagt. Branchedirektør i DI Transport, Michael Svane, peger på, at det helt afgørende, at den kollektive transport ikke bliver forringet af en reform, der gør de regionale trafikselskaber hjemløse, og hvor deres opgaver skal varetages af kommunerne

- Virksomheder i hele Danmark er afhængige af, at medarbejderne kan tage bussen til og fra arbejde. Derfor er det helt afgørende, at den kollektive trafik ikke bliver forringet af reformen, siger Michael Svane og fortsætter:

- Når vi spørger virksomhederne om, hvilke udfordringer de slås med, fremhæver de i stigende grad, at det er vigtigt med velfungerende kollektiv trafik. Det gælder ikke mindst gode lokale og regionale busforbindelser.

Michael Svane påpeger, at hvis regionerne bliver lagt i graven med en reform af det danske sundhedsvæsen, så må de regionale penge til den kollektive transport ikke lande i regionernes grav, men føres over til kommunerne.

- Samtidig skal kommunerne sørge for at prioritere den kollektive trafik. Vi er bekymrede for, om de ressourcer, som regionerne i dag bruger på kollektiv trafik, vil ende med at gå til andre opgaver i kommunerne, siger Michael Svane og fortsætter:

- Det er afgørende, at den kollektive trafik hænger sammen og lever op til passagerernes krav og forventninger. Vi vil holde kommunerne fast på, at de skal prioritere den tværkommunale kollektive trafik. Vi vil gå aktivt ind i arbejdet med at udmønte reformen af den kollektive trafik over hele landet. Foreløbig ser vi frem til regeringens kommende udspil om organiseringen af den kollektive trafik i Hovedstadsområdet, siger Michael Svane.

VLAK-udspil:

Kommunerne skal overtage ansvaret for den kollektive trafik

Onsdag lagde VLAK-Regeringen et udspil til en reform af sundhedssystemet i Danmark på bordet. Udspillet bygger på, at landets fem regioner nedlægges. Dermed bliver eksempelvis den regionale kollektive trafik hjemløs. Derfor skal kommunerne overtage regionernes ansvar for den regionale bustrafik, privatbanetrafikken og det fulde ejerskab for de regionale trafikselskaber

Ifølge VLAK-Regeringen vil udspillet sikre en mere klar og enkel ansvarsfordeling, når regionernes ansvar for den regionale bustrafik, privatbanetrafikken og det fulde ejerskab for de regionale trafikselskaber er flyttet over til kommunerne. Trafikselskaberne skal overtage regionernes rolle med at planlægge den regionale trafik under direkte ansvar over for kommunerne, som fremover finansierer den regionale trafik. Kommunerne skal ifølge udspillet overtage den fulde styring af trafikselskaberne.

De eksisterende trafikselskaber skal overordnet set have de samme opgaver som hidtil, men som rent kommunale selskaber. Trafikselskaberne får til opgave at sikre, at der også i fremtiden vil være privatbaner, som vi kender det i dag. Trafikselskaberne vil derfor også fremover modtage statslige tilskud, som skal støtte op om driften af privatbanerne. De regionale busruter skal finansieres af kommunerne i fællesskab ved, at de midler, som regionerne bruger på bustrafik i dag overføres til kommunerne via det kommunale bloktilskud. Den kendte struktur for den lokale og regionale kollektive trafik vil med VLAK-Regeringens ord blive forenklet, og der vil fremover blive en entydig placering af ansvaret. VLAK-Regeringen fremhæver, at det skal betyde, at den lokale trafik set fra borgernes synspunkt bliver mere sammenhængende.

Da der gælder særlige trafikale forhold i Hovedstadsområdet vil VLAK-Regeringen inden længe fremlægge et selvstændigt udspil om organiseringen af den kollektive trafik i Hovedstadsområdet.

Ansvaret for den lokale kollektive trafik er i dag delt mellem regioner og kommuner. Regionerne bestiller og finansierer regional bustrafik og privatbanetrafik, er medejere af Aarhus og Hovedstadens letbane og står for indkøb af lokal togtrafik på udvalgte strækninger. Regionerne deltager sammen med kommunerne i de regionale trafik-selskaber, som i dag står for indkøb af både regional bustrafik og kommunal bustrafik - på vegne af kommunerne.



Movia's busrute - Linje 500S - skal bringe passagerne hurtigere frem - og måske også et smil.

Buslinie skal bringe passagerne hurtigere frem

Movia's Linje 500S får opgraderet infrastrukturen på strækningen mellem Glostrup st. og Avedøre Holme. Det skal sikre, at borgerne i Hvidovre og Brøndby Kommuner kan komme hurtigere frem til Glostrup st., hvor man fra 2025 vil kunne tage letbanen videre langs Ring 3

Movia, Region Hovedstaden, Hvidovre og Brøndby Kommuner er gået sammen om at opgradere infrastrukturen på linje 500S rute på strækningen mellem Glostrup st. og Avedøre Holme.

Projektet går nu i gang, og den nye infrastruktur skal bane vejen for Movia's busprodukt +Way, som betyder, at busserne får signalprioritering langs ruten, at de kører i egen busbane på dele af strækningen, og at stoppestederne bygges om til stationslignende forhold med brede perroner, gode venteforhold, god tilgængelighed og et højt niveau af trafikinformation. Formålet er at reducere trængsel, og gøre det lettere for de mange borgere i de to kommuner at komme hurtigere frem til Glostrup st., hvor man fra 2025 vil kunne tage letbanen, som kommer til at køre langs Ring 3.

- At 500S nu får et gevaldigt løft, gavner ikke bare borgerne i Brøndby og Hvidovre, men alle os som færdes på tværs af S-togslinjerne. Den forberede busrute knytter sig nemlig op på den kommende letbane - og det viser, at investeringen i letbanen også giver et bedre passagergrundlag for at udbygge vores buslinjer og andre kollektive trafiktilbud. Det gør det attraktivt for endnu flere af os og bruge den kollektive trafik - og dermed bidrager vi til både mindre trængsel og til den grønne omstilling, siger regionrådsformand Sophie Hæstorp Andersen (S).

Kollektiv trafik

Kent Magelund (S), der borgmester i Brøndby, fremhæver, at der er rigtig gode nyheder for Brøndby - for kommunens borgere og erhvervsliv - at 500S får et gevaldigt boost.

- Det vil sikre, at Brøndby hænger endnu bedre sammen og at vi kommer nemmere og hurtigere frem. Man vil nemt kunne stige af letbanen og hurtigt komme videre med en opgraderet hurtigbus, der forbinder til den øvrige del af byen. Det er også gode nyheder for vores byudvikling, for bussen vil sikre en effektiv betjening af for eksempel Sportsbyen og Brøndby Strand og sørge for, at man hurtigt kan komme videre til S-toget i Glostrup og den kommende letbane i Ring 3, siger Kent Magelund, borgmester i Brøndby.

Han suppleres af Helle Adelborg (S), der er borgmester i Hvidovre Kommune.

- Flere end 8.000 ansatte pendler dagligt til og fra virksomhederne på Avedøre Holme, og det giver rigtig meget trafik på vejene i området. Med en forbedret 500S-linje får vi et rigtig godt kollektivt trafiktilbud, som vi håber pendlere bliver glade for, og som kan blive et attraktivt alternativ til bilen. Linjen vil binde regionen på tværs af fingerplanen bedre sammen, og samtidig gøre det muligt for Hvidovres borgere at tage bussen, når de pendler til og fra vores nabokommuner, siger Helle Adelborg.

Movia's Plandirektør Per Gellert peger på, at trafikelskabet er optaget af at løse borgerenes og virksomhedernes mobilitetsbehov.

- Trængsel i de store by- og erhvervsområder, som for eksempel Avedøre Holme og Sportsbyen i Brøndby, er en stigende udfordring. Vores forventning er, at vi i det her projekt kan give et betragteligt kvalitetsløft til de mange borgerne, som hver dag skal til og fra områderne, siger han.

Fakta om opgraderingen af 500 S:

- Movia har sammen med Region Hovedstaden samt Brøndby og Hvidovre Kommuner søgt penge af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens Pulje til investering i kollektiv bustrafik til projektet.
- Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har besluttet at finansiere halvdelen af projektet, som har en samlet omkostning på knapt 47 millioner kroner. Den anden halvdel af projektet finansieres via midler fra Hovedstadens Letbane. Fremkommelighedstiltagene forventes at være færdige i 2023.

Rejsekort kan tankes med Mastercard og Visa

Det har hidtil ikke været muligt at bruge andre betalingskort end dankort, hvis man har ønsket en tank-op-aftale på ens rejsekort. Nu er der åbnet for, at man kan bruge Mastercard og Visa-kort af alle typer til automatisk overførsel af penge til ens rejsekort-konto

Med en tank-op-aftale bliver der overført et fast beløb, når saldoen på ens rejsekort når under en grænse, som man selv bestemmer. Man kan eksempelvis vælge, at der skal overføres 100 kroner, når saldoen på ens kort kommer under 50 kroner. Dermed kommer man ikke til at stå i en situation, hvor der ikke er penge på kortet til at rejse for.

Unge under 18 år ikke kan lave betalingsaftaler. I stedet er der mulighed for, at de kan dele en tank-op-aftale fra en forældres rejsekort konto.

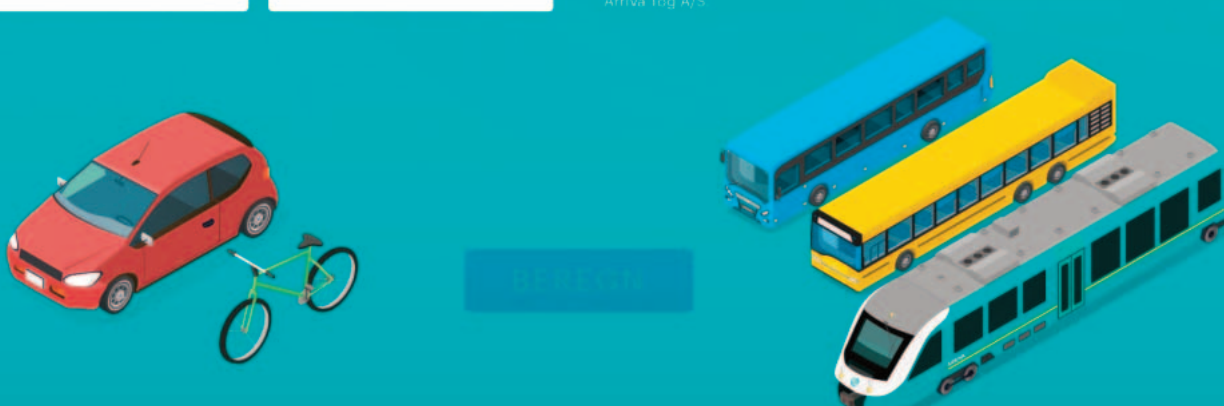
Hvis man har pendlerkort eller pendler kombi kan man også oprette en automatisk fornyelsesaftale med Mastercard eller Visa-kort, så kortet hver måned bliver fornyet, uden at man skal gøre noget. Det er også muligt at dele en fornyelsesaftale med eventuelle børn under 18 år.

Arriva PendlerTjek

Tjek om du kan pendle hurtigere, billigere, sundere og renere. Her får du en sammenligning af din rejse med offentlig transport, cykel og bil.

Fra:	Biltype Ny bil til 100.000
Til:	Vælg antal dage du pendler pr. uge (frem og tilbage) 5 dage = 40 ture pr. måned
Ankomst 08:00	Dato 09-01-2019

Vi anvender 3. parts cookies til at indsamle statistik om brugen af hjemmesiden - [se cookiespolitik](#). Du giver dit samtykke til vores cookies, hvis du fortsætter med at bruge denne hjemmeside. Vi gemmer ikke persondata om dig. Siden ejes af Arriva Tog A/S.



Bus- og togoperatør lancerer PendlerTjek

Arriva, der driver en lang række busruter rundt i Danmark og står for regionaltogetsdriften i Midt- og Vestjylland, har lanceret en webside, hvor man kan sammenligne en rejse med offentlig transport, cykel og bil

Baggrunden for at lancere PendlerTjek er, at der findes mange omkring kollektiv trafik: Eksempelvis at det er dyrt, og at det tager længere tid end at rejse med bil.

Med PendlerTjek vil Arriva forsøge bringe lidt fakta ind i debatten ved at åbne for et sted, hvor man let kan sammenligne sin rejsestrækning med forskellige transportmidler indenfor fire parametre:

- Tid
- Pris
- Kalorieforbrug
- CO2 udledning

PendlerTjek henter data fra Rejseplanen og Google Maps, og gør det muligt at tjekke, om man kan pendle hurtigere, billigere, sundere og renere ved at tage toget og bussen frem for bilen.

Interesserede kan prøve PendlerTjek **her**:

Folketingsflertal fastholder transportøransvaret for kontrol af rejsende

Folketinget vedtog før jul at opretholde muligheden for at pålægge blandt andre færgerederier ansvar for at kontrollere de rejsendes identitet - det såkaldte transportøransvar. - Det er ærgerligt, at transportøransvarsreglerne bibeholdes. Det er svært at se, at det giver mening, da det ikke har været nødvendigt at anvende det tidligere for at sikre en effektiv grænsekontrol, siger Jacob K. Clasen, der er direktør i Danske Rederier

Reglerne om mulighed for at pålægge transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol trådte i kraft i januar 2016, hvor et stort antal flygtninge og migranter krydsede grænsen til Europa og dermed også til Danmark. VLAK-Regeringen fandt dog ikke anledning til at aktivere transportøransvaret i den forbindelse.

Danske Rederier synes ikke, at lovforslaget indeholder en sandsynliggørelse af behovet for fortsat opretholdelse af transportøransvaret. Danske Rederier har den overordnede holdning, at ID-kontrol er en myndighedsopgave, som både kan være vanskelig at løfte for rederierne og samtidig kan være en urimelig økonomisk byrde.

Hvis myndighederne alligevel i en given situation pålægger rederierne et transportøransvar, mener Danske Rederier, at rederierne skal kompenseres økonomisk for denne samfundsopgave, ligesom svenske rederier blev det, da transportøransvaret blev indført i Sverige i 2016.

- Når man nu har valgt at bibeholde transportøransvaret, havde vi gerne set det skrevet ind i loven, at rederierne kompenseres økonomisk, hvis transportøransvaret bliver aktiveret. Det er også i tråd med, hvad blev sagt under førstebehandlingen af lovforslaget af Radikale Venstre og Alternativet, og det bakker vi fuldt op om, sig Jacob K. Clasen.

Fakta:

- Transportøransvaret betyder, at transportører - eksempelvis færgerederier og togoperatører - har ansvar for at kontrollere rejsendes identitet
- Muligheden for at pålægge transportøransvar trådte i kraft i januar 2016
- Udlændinge- og integrationsministeriet kan beslutte, at reglerne om transportøransvar, der gælder i forhold til de ydre Schengengrænser, også skal anvendes ved indrejsekontrol ved de indre Schengengrænser. En transportør kan dermed pålægges at kontrollere rejselegitimation og visum for udlændinge, der bringes til Danmark



Besparelser hos Midttrafik:

Syddjurs Kommune overtager enkelte busruter

Region Midtjylland har besluttet at gennemføre en besparelse på ca. 55 millioner kroner på de regionale ruter over hele regionen. Det kommer til at betyde en række ændringer for kollektiv trafik i Syddjurs Kommune

For at sikre den bedst mulige kollektive trafik har Syddjurs Kommune udarbejdet en plan sammen med Region Midt og Norddjurs Kommune.

Ideen bag den fælles plan, som træder i kraft i en række faser, er at skabe sikkerhed og gennemsigtighed om pendlerbussernes drift helt frem til slutningen af 2019.

Første fase - frem til 29. juni 2019:

Drift som normalt

Alle eksisterende ruter kører med samme serviceniveau frem til 29. juni i år, hvor de første ændringer træder i kraft.

Anden fase - fra 29. juni 2019 - 29. juni 2020

Justeringer på 221 (Randers - Voldum - Hornslet) og 351 (Grenaa - Ebeltøft)

Kollektiv trafik

Rute 351 bliver i fremtiden betjent med to dobbelte ture om morgenen og eftermiddagen. Rute 221 bliver betjent med en dobbelttur om morgenen og to dobbeltture om eftermiddagen.

Ruterne 120 (Aarhus - Rønde - Kolind - Grenaa) og 121 (Aarhus - (Skødstrup - Løgten) - Rønde - Ryomgård) fortsætter som lokale ruter finansieret af Syddjurs Kommune. Det endelige betjeningsniveau på de to ruter er ikke endeligt afklaret.

Tredie fase - fra 29. juni 2020

Fuld tilpasning af serviceniveau

Den endelige tilpasning kendes ikke i detaljer. Der vil være en tilpasning af ruter, sådan at ruter med mange rejsende vil få flere afgang, og dem med få vil få færre.

Frem mod juni 2020 vil der blive udarbejdet en samlet trafikplan for Djursland, som vil blive sendt i offentlig høring. Trafikplanen vil danne grundlag for det kommende betjeningsniveau på busdrift. I forbindelse med trafikplanen vil der også blive arbejdet med at sikre et betjeningsniveau på Letbanen som indebærer kvartersdrift til Hornslet og halvtimesdrift til Grenaa.

Ændring af takst for Flextur i Norddjurs Kommune

Norddjurs Kommune har pr. 1. januar 2019, besluttet at hæve taksten for egenbetaling på Flextur fra 4 kroner pr. km til 7 kroner pr. km. Det betyder, at taksten for en Flextur, der krydser kommunegrænsen, vil være 7 kroner pr. km. Dette gælder uanset om der køres til eller fra Syddjurs/Norddjurs kommune. Ture der internt afvikles i Syddjurs Kommune fortsætter med samme takst som hidtil - 4 kr/km.

Nyt tilbud med Flextur Ung - forventeligt fra efteråret 2019

Flextur Ung er et nyt tilbud, hvor unge med et uddannelseskort kan køre gratis flexkørsel indenfor kommunens grænser. Inden ordningen træder i kraft, vil Syddjurs Kommune fastlægge retningslinjer i samarbejde med Midttrafik og betingelser for brug af Flextur Ung. Blandt andet om der skal være geografiske afgrænsninger, antal ture der må køres, eventuel ledsagerabat osv. Det forventes, at Flextur Ung indarbejdes efter sommerferien i år.

Interesserede kan læse mere om, hvad besparelserne hos Midttrafik betyder for en række busruter **her**:



Få transportnyheder dagligt
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

Bestil dit eget abonnement
på transportnyhederne.dk
ved at klikke [her!](#)

Persontransportorganisation melder positivt tilbage på fjernbusudspil

I september sidste år præsenterede VLAK-Regeringen sit udspil om fjernbusser og deling af rejseplans- og rejsekortdata. Forud for udspillet, der blev førstebehandlet fredag 18. januar, afgav organisationen DPT - Dansk PersonTransport, der er en fusion mellem Dansk Taxi Råd og Danske Busvognmænd, et høringssvar. Dansk PersonTransport er positivt indstillet over for det samlede udspillet, der efter organisationens opfattelse overordnet set besidder en god balance

- DPT støtter formålene med sammenlægningen. Vi glæder os samtidig over, at der skal gøres op med den traditionelt opdelt sektor med et offentligt og privat erhverv, og er ligeledes positivt indstillede over for, at staten skal indtræde i bestyrelsen. Forhåbentligt vil dette sikre, at der åbnes for at flere nye kollektive transportudbydere tilsluttes det fælles Rejsekorts- og Rejseplanssystem, siger Lasse Repsholt, der er Sektorchef - Rutesektor i Dansk PersonTransport.

Dansk Persontransport fremhæver:

Afstandskravet på 75 kilometer

Danske PersonTransport støtter lovforslaget med den helt overordnede præmis, at fjernbustrafikken kan og skal styrke den kollektive trafik, ikke svække den. "Vi mener, at afstandskravet rammer en passende balance, da man med 75 km stadig taler om fjernkørsel. En busrejse på 75 km vil normalt tage over 1 times buskørsel fra stoppested til stoppested, og afstanden er derudover tre gange så lang som den gennemsnitlige pendlerafstand," lyder det fra Lasse Repsholt, sektorchef i Dansk PersonTransport. I dag er reglerne for fjernbuskørsel, at turen skal strække sig over mere end to trafiksektors område før kørslen er tilladt.

Krav til fjernbusoperatører

Regeringens udspil indeholder en række skærpede krav til fjernbusoperatørerne i forhold til deres betjeningspligt. Dansk PersonTransport støtter disse krav, som bl.a. indebærer min. én daglig dobbelttur fem dage om ugen, mærkningsordning for passagerrettigheder samt skærpede tilsynsgrundlag og sanktioner ved overtrædelse af bestemmelserne om rutekørsel.

Foreningen forholder sig ligeledes positivt over for denne del af forslaget, da kravene sikrer ordentlige betingelser for kørslen uden at modvirke lovforslagets formål om at skabe et bedre transportnet, især i landets yderområder. "Skrappere krav om f.eks. tre dobbeltture pr. dag og obligatorisk tilslutning til Rejseplanen.dk ville modvirke lovforslagets formål om at få bedre trafikforbindelser til yderområderne. Det skal være muligt for fjernbusoperatørerne forsigtigt at starte nye trafikforbindelser op, således at etableringen af en trafikforbindelse afprøves og skaber et marked. Herefter vil en stigning i antallet af kunder udløse flere daglige afgang på naturlig vis," udtaler Lasse.

Samlet rejsekort- og rejseplanssystem for offentlige og private leverandører

Udspillet foreslår også at slå Rejsekortet og Rejseplanen sammen til ét selskab med én fælles bestyrelse. Dette skal gøres, så indsatsen målrettes med en fælles strategi for en samlet digital mobilitetstjeneste, hvor rejseplanlægning, booking, betaling og billettering samles og tilgås via én indgang. Her skal staten indtræde i bestyrelsen for at sikre sig, at udviklingen bevæger sig i retning af en helhedsorienteret tilgang, der går på tværs af transporttilbud, transportvirksomheder og landsdele med den enkelte rejsendes interesser for øje.

Interesserede kan se høringssvaret fra Dansk PersonTransport **her**:

Om Folketingets pendlerkompensation:

- Folketinget har afsat en pulje på 5 mio. kr. årligt, der skal kompensere pendlere, der fik over 5 procent stigning på deres pendlerkort i forbindelse med Takst Vest
- Udbetaling af kompensation starter fra 1. januar i år. Der bliver ikke betalt bagud
- Kompensation udbetales kun til de pendlere, der har fået en prisstigning på over 5 procent. Kompensationen dækker den del, der går ud over de 5 procent
- For at undgå, at pengene bruges på administration, er det besluttet, at kompensationen skal gennemføres så automatiseret som muligt. Det betyder, at kompensationen udelukkende udbetales til pendlere, der benytter pendlerkort på rejsekort
- Folketingets pendlerkompensation er en særskilt, statslig kompensation og dermed ikke en del af takstsystemet for den kollektive trafik
- Pendlerkompensationen løber frem til 31. december 2022 - eller indtil midlerne er opbrugt

Folketinget kompenserer pendlere for prisstigninger efter Takst Vest

Med reformen Takst Vest, som trådte i kraft 18. marts sidste år, er det blevet nemmere at finde billigste kort eller billet til rejser med bus og tog i Jylland og på Fyn. Mange har i den forbindelse oplevet lavere priser på deres rejse, mens enkelte har oplevet en prisstigning. Folketinget har nu bevilget en pulje penge til at kompensere pendlere, der fik prisstigninger på over 5 procent på pendlerkort i forbindelse med Takst Vest

Reformen af taksterne for at køre med bus og tog i Vestdanmark - Takst Vest - betød, at Trafikselskaberne i Jylland og på Fyn fik ensrettet priser og billetter vest for Storebælt og gjort hele pris- og billetsystemet mere enkelt.

Reformen har betydet, at man som rejsende skal forholde sig til færre zonesystemer og rabattyper, og at priserne er blevet mere forståelige. Rejsekort er som udgangspunkt altid billigst, medmindre man rejser dagligt på samme strækning, så er et pendlerkort billigere.

Som konsekvens af takstreformen fik en lille del af pendlerne på pendlerkort prisstigninger på over 5 procent. Det er den gruppe kunder, der nu får en kompensation.





S-tog kan være en mulighed på sporet frem mod flere tog til tiden på Kystbanen

Fire nordsjællandske borgmestre og regionsrådsformanden for Region Hovedstaden fik mandag præsenteret for muligheden for at sætte en screening af muligheden for S-tog til Helsingør i gang

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) mener, at der skal være flere tog, der kører til tiden - eksempelvis på Kystbanen. Mandag havde han med det udgangspunkt møde med borgmestrene fra Helsingør, Fredensborg, Hørsholm og Rudersdal Kommuner samt regionsrådsformand Sophie Hæstorp Andersen (S) for at drøfte muligheden for S-tog på Kystbanen.

- Punktligheden på Kystbanen har været inde i en positiv udvikling de seneste tre år, men det ændrer ikke på, at der fortsat er måneder, hvor kvaliteten er langt under, hvad man kan forvente. Senest var punktligheden i forsommeren 2018 på et meget utilfredsstillende niveau. DSB og Banedanmark gør, hvad de kan, men hvis der skal ske en strukturel forbedring af punktligheden, er vi nødt til at undersøge mere radikale løsninger, siger Ole Birk Olesen.

På mandagens møde præsenterede han derfor parterne for muligheden af at foretage en screening af muligheden for S-togsdrift på Kystbanen. Den seneste screening er fra 2011, og der er siden truffet beslutning om automatisering af S-togsdriften og skabt klarhed om det nye signalsystem. Den nye screening skal afdække, hvilke muligheder der er for S-togstrafik til Helsingør.

Foruden en opdateret screening af S-tog vil ministeriet også undersøge, om der kan opnås en gevinst ved, at Kystbanen bliver isoleret og betjent med S-togslignende materiel, men uden at omlægge til egentlig S-togsdrift. Banedanmark vil desuden undersøge punktlighedseffekten af en mulig ændring af sporene i Nivå og Snekkersten, så det bliver lettere at genoprette trafikken.

- Der er ingen lette løsninger. Det er derfor vigtigt, at vi undersøger nogle gennemgribende løsninger, så Kystbanen for alvor kan blive et attraktivt kollektivt transporttilbud. Jeg er derfor meget tilfreds med drøftelserne på dagens møde, og at både borgmestrene og regionsrådsformanden nu går hjem og overvejer muligheden for at deltage i en screening af S-tog til Helsingør, siger Ole Birk Olesen.

Trafikselskab udvider rejseplanen med cykler

Nordjyllands Trafikselskab (NT) lancerede i maj sidste år MinRejseplan i samarbejde med Rejseplanen. I løbet af de efterfølgende måneder senere er MinRejseplan blevet downloadet 40.000 gange og er oppe på omkring to millioner søgninger om måneden. Nu udvider Nordjyllands Trafikselskab Min Rejseplan med delecykler fra Donkey Republic, som en transportmulighed til og fra stationer og stoppesteder på linie med samkørsel med GoMore, taxier, flextur med mere

Trafikselskabet NT's vision er, at Nordjylland er et godt sted at være, hvis man let og ubesværet kan komme rundt i byen, på landet og ud i den store verden.

For at visionen bliver en del af virkeligheden, kræver det gode infrastruktur- og transportsystemer. NT ønsker at gøre Nordjylland til et foregangsland for god mobilitet med den kollektive trafik som en afgørende faktor.

Et vigtigt skridt i forbindelse med den vision var lanceringen af MinRejseplan, som skulle sikre, at der fremover var én indgang for kunden til forskellige offentlige og private transportformer. I dag får man tilbudt en bred vifte af transport- og mobilitetsformer, når man søger på en rejse i Nordjylland gennem MinRejseplan - og rejseforslagene rækker langt udover den almindelige kollektive trafik som bus og tog. Den omfatter også Plustur, flextur, samkørsel gennem GoMore, taxa og - som noget nyt - delecykler.

Donkey Republic står for udlejning af delecykler i blandt andet Aarhus og Aalborg. I Aalborg findes der 50 delecykler, som nu også dukker op, når man søger i MinRejseplan.

- MinRejseplan er helt oplagt som platform for Donkey Republic. Udover at vi naturligvis gerne vil gøre nordjyderne opmærksomme på delecykler som alternativ transportform, så er delecyklen et oplagt valg og et tiltrængt break fra for eksempel bus- og togrejsen. Det kan være en befrielse selv at være transportmidlet med pedalkraften og afbryde en rejse, hvor man som regel er fysisk passiv, siger Erdem Ovacik, der er administrerende direktør i Donkey Republic.

Hos Nordjyllands Trafikselskab hilser man det nye familiemedlem velkommen.

- Det er helt i tråd med den vision, som vi har for Nordjylland og hele ideen bag MinRejseplan. Samarbejdet med andre mobilitetsudbydere gør os i stand til at tilbyde nordjyderne en bred vifte af mobilitetsløsninger, så de nemt og bekvemt kan bevæge sig rundt i regionen. Og de private transportformer ser vi som et kærkomment supplement til den kollektive trafik og den service, som vi som mobilitetsselskab er sat i verden for at tilbyde og ikke mindst løbende udvikle, siger Nuuradiin Hussein, der er bestyrelsesformand hos Nordjyllands Trafikselskab.

MinRejseplan, som har sit udspring i Nordjylland, anvendes også i den øvrige del af Danmark. Samtidig med lanceringen af delecykler, er MinRejseplan udvidet med 400 dele-bybiler i København, så MinRejseplan nu omfatter fire private udbydere af transport. Det er samkørselstjenesten GoMore, taxi, Donkey Republic med dele-cykler og Green Mobility med de 400 dele-bybiler.



VLAK-Regeringen vil samle den offentlige transport i Hovedstaden i én organisation

- Jeg har store forventninger til, at en ny samlet transportorganisation kan løfte den kollektive trafik i hovedstadsområdet, så denne sektor bliver en reel del af løsningen på trængselsproblemerne, siger transportminister Ole Birk Olesen. Ønsket om at samle den offentlige transport i Hovedstaden i én organisation hænger sammen med VLAK-Regeringens udspil om en reform af sundhedssystemet, hvor regionerne bliver nedlagt

Planen om at samle den offentlige transport i Hovedstaden i én organisation - Hovedstadens Offentlige Transport (HOT) - er et led i VLAK-Regeringens kommende hovedstadsudspil og skal fremtidssikre den offentlige transport i hovedstadsområdet.

Hovedstadens Offentlige Transport skal styrke sammenhængen på tværs af transportformer og sikre, at den kollektive trafik er et attraktivt og konkurrencedygtigt tilbud, som tiltrækker flere passagerer end i dag i en fremtid med flere borgere, flere biler og øget behov for at komme fra sted til sted. VLAK-Regeringen fremhæver, at der er fundet inspiration i sammenlignelige europæiske byer, hvor der er succes med at organisere den kollektive trafik på tværs af transportformer.

VLAK-Regeringen fremfører, at den offentlige kollektive transport spiller en væsentlig rolle i at mindske trængslen og i at sikre hovedstadsområdet som et tilgængeligt og attraktivt sted at bo og arbejde for så mange som muligt.

- Der er et stort behov for at fremtidssikre den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Et effektivt og ikke mindst attraktivt kollektivt trafiknet er afgørende for, at københavnere ikke skal drukne i trængsel, siger transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA).

Den offentlige kollektive transport i hovedstadsområdet består af en række forskellige transporttilbud – metro, bus, privatbane, S-tog og snart den kommende letbane. VLAK-Regeringen mener, at borgerne skal møde et veltilrettelagt og smidigt kollektivt trafiknetværk, der fremstår som et sammenhængende transporttilbud og i fremtiden i endnu højere grad kan være en attraktiv konkurrent til bilen.

For at imødegå den stigende trængsel skal flere rejse med den kollektive transport, lyder det fra VLAK-Regeringen i forbindelse med udspillet.

- Som samfund investerer vi mange penge i den offentlige transport, og vi skal have det bedste produkt, vi kan få for de penge. Jeg mener, at en ny stærk samlet organisering af den kollektive trafik vil udfri et stort potentiale, siger Ole Birk Olesen, der peger på, at det vil VLAK-Regeringen sikre ved, at én samlet stærk transportorganisation fremover skal varetage planlægning og kundedrevne aktiviteter vedrørende offentlig kollektiv trafik på tværs af transportformerne bus, metro, letbane, privatbaner og S-tog. Denne type organisering kendes fra udlandet, hvor blandt andet München, Oslo, London og Helsinki har succes med dette.

Hovedstadens Offentlige Transport

VLAK-Regeringen vil etablere organisationen som et samarbejde mellem staten og hovedstadsområdets 34 kommuner. Den nye transportorganisation skal sikre en bedre sammenhæng på tværs af de forskellige offentlige transportformer og samtidig åbne den offentlige transport for samarbejdet med private og deleøkonomiske transportformer, der kan understøtte integrerede dør-til-dør rejser.

Kollektiv trafik

- Jeg har store forventninger til, at en ny samlet transportorganisation kan løfte den kollektive trafik i hovedstadsområdet, så denne sektor bliver en reel del af løsningen på trængselsproblemerne, siger Ole Birk Olesen.

I forbindelse med planerne om at samle den offentlige transport i Hovedstaden i én organisation har Transport-, Bygnings- og Boligministeriet offentliggjort en række faktaark, som kan hentes her:

Én samlet offentlig transportorganisation

Trafik- og befolkningsudvikling

Kort og skinnesystemer

Indbyggertal og bestyrelsesposter

Derudover kan interesserede læse mere om baggrunden for VLAK-Regeringens udspil her:

Regeringen vil fremtidssikre hovedstadens offentlige transport

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

EU-Parlamentets transportudvalg stemmer for øget liberalisering på busområdet

Den største gruppe i EU-Parlamentet - den konservative og kristendemokratiske EPP - meddeler tirsdag, at EU-Parlamentets transportudvalg med stemmer fra blandt andet EPP har stemt for et forslag om øget liberalisering på busområdet. Forslaget vil ifølge EPP-gruppen give kunderne flere valgmuligheder, øge konkurrencen og indføre øget kontrol af området. EPP peger på, at det vil gavne kunder og busoperatører på regionale ruter mellem forskellige byområder

Af: Jesper Christensen

- Forslaget om international liberalisering er klart nødvendigt, da det vil føre os frem til et mere integreret EU, siger Luis de Grandes Pascual fra EPP-gruppen.

- Det vil også føre til et mere fair og mere konkurrencedygtigt busmarked. Borgerne vil få mulighed for at rejse mere enkelt og billigere med bus, siger han videre.

Forslaget vil, hvis det bliver endeligt vedtaget, gøre det lettere at køre ind på busmarkedet i andre EU-lande og tilbyde mellembys-busruter. EPP-gruppe peger eksempelvis på, at en dansk bus-operatør vil få mulighed for at køre mellem Paris og Bordeaux eller fra Hamburg til Köln. Forslaget vil også definere reglerne for nye operatørers adgang til busterminaler.

- Vi har nu en rapport på bordet, hvor vi har opnået en god balance mellem liberalisering af det internationale marked for buskørsel og beskyttelse af eksisterende offentlig service. Rutebusser og turistbusser er den mest sociale transportform og skal vedblive med at være det. Derfor er det også vigtigt, at vi ikke ignorerer offentlige service-kontrakter, understreger Luis de Grandes Pascual.

Under en kommende ny lovgivning vil der blive lagt vægt på økonomiske balance mellem eksisterende offentlig service og nye tilbud. Hvis myndighederne i en EU-medlemsstat vurderer, at nye tilbud vil forstyrre markedet, kan de nægte at give tilladelse til den nye service.

Luis de Grandes Pascual peger på, at et nyt nationalt organ vil overvåge situationen i det enkelte land for at sikre, at der ikke sker diskrimination på eller udnyttelse af markedet.

Forslaget skal videre til EU-Parlamentet og derefter forhandles på plads mellem parlamentet, EU's ministerråd og EU-Kommissionen.





Nye tiltag skal få pendlernes hurtigt frem

I løbet af året sætter Region Hovedstaden sammen med Movia gang i 11 forskellige tiltag på linje 375R fra Rungsted Kyst st. til Hillerød st. Indsatsen skal få pendlernes hurtigere frem i en tid, hvor flere og flere oplever, at de bruger stadigt længere tid i bilkøerne

Movia fremhæver, at Linje 375R er vigtig for pendlernes i Nordsjælland, da linjen forbinder Kystbanen (fra Rungsted Kyst St.) med Nordbanen (til Hillerød St.). Men trængsel på vejene i hovedstadsområdet udfordrer muligheden for at komme hurtigt frem med bus til arbejde, skole og fritidsaktiviteter.

Movia og Region Hovedstaden håber på, at de 11 forskellige tiltag, som skal få bus 375R hurtigere frem, vil blive til fordel for de passagerer som pendler fra Nordsjælland og ind til København, da de kan komme hurtigere frem mellem Hillerød og Kystbanen.

Tanken er, at bussernes rute skal lægges om på dele af strækningen, at stoppestederne skal opgraderes og at busserne skal have signalprioritering ved lyskrydsene. De forskellige tiltag skal bidrage til en rejsetidsforbedring på 13 til 15 procent og en passagerforøgelse på ca. 8 procent pr. hverdag. Derudover har parterne også en forventning om, at busserne kommer til at køre mere stabilt, og dermed bliver bedre til at overholde køreplanen.

- Når projektet er gennemført, så vil buslinjen skabe en hurtigere forbindelse mellem Kystbanen og Hillerød, hvor det undervejs kan skiftes til andre buslinjer samt lokal- og S-tog. Men forbedringerne sender også et stærkt signal til vores borgere i Region Hovedstaden, at busnettet er med til at binde hverdagen sammen for mange tusinde passagerer hver eneste dag. Og derfor skal de regionale busser være effektive og attraktive, så kollektiv trafik bliver førstevalg for flere, siger Jens Mandrup (SF), der er formand for Trafikudvalget i Region Hovedstaden.

- Stigende trængsel i og omkring de store byer kalder på nye fremkommeligheds løsninger, hvis den kollektive transport skal være et attraktivt alternativ til privatbilisme. De nye tiltag for linje 375R kan hjælpe os med at få bussen hurtigere frem, så hverdagen kommer til at hænge bedre sammen for borgerne i området, og vi glæder os til at komme i gang med arbejdet, siger Movia's plandirektør Per Gellert

Fakta om Linje 375R

- Linje 375R er en del af "Det strategiske busnet", som omfatter de vigtigste buslinjer og lokalbaner i Movia's område
- På en gennemsnitlig hverdag rejser der 1.400 passagerer med linje 375R. Movia har estimeret, at de 11 fremkommelighedsprojekter giver en passagerforøgelse på ca. 45 passagerer pr. hverdag, svarende til ca. 11.750 passager på årsniveau (ca. 8 procent i myldretiden)
- Samlet forventes projektet at give en rejsetidforbedring på ca. 7-8 minutter i retning mod Hillerød St. og ca. 6-7 minutter i retning mod Rungsted Kyst St.
- Movia har sammen med Region Hovedstaden søgt penge af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens Pulje til investering i kollektiv bustrafik til projektet. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har besluttet at finansiere halvdelen af projektet, som har en samlet omkostning på ca. 10 millioner kroner
- Infrastrukturen langs ruten forventes at være færdigbygget i 2022

De 11 fremkommelighedstiltag for linje 375R

- Ruteomlægning - Rungsted Kyst St.
- Stoppestedsoptimering - Rungstedvej
- Stoppestedsoptimering - Usseø Kongevej
- Busprioritering - Rungstedvej
- Busprioritering - Usseø Kongevej
- Stoppestedsoptimering - Avderød
- Stoppestedsoptimering - Ved Skovgærdet til Hillerød St.
- Busprioritering - Nordre Jernbanevej
- Geometrisk ændring - Kongens Vænge - rampeløsning
- Ruteomlægning - Kongens Vænge
- Busprioritering - Fredensborg Kongevej og Overdrevsvejen

Fjernbusselskab har stoppet sine ruter

Fjernbusselskabet Sortbillet.dk, der opstod efter FlixBus' overtagelse af Rødbillet.dk i sommeren 2017, indstillede ved årsskiftet sine ruter

Sortbillet.dk drev fjernbusruter København og en række byer i Jylland og på Fyn:

Aabenraa/Rødekro	København:	Sønderborg:
Aarhus:	Odense SØ:	Vejle:
Haderslev:	Ringsted:	Viborg:
Kolding:	Skanderborg:	

Sortbillet.dk kørte også til og fra Aalborg, men den rute blev indstillet i sommeren 2018.

De fleste af ovennævnte byer har dog stadig en fjernbusrute, da det konkurrerende selskab, FlixBus betjener følgende danske byer - byer markeret med* er byer, som Sortbillet.dk også betjente:

Aabenraa*	Kolding*	Silkeborg
Aalborg	Kruså	Skanderborg*
Aarhus*	København*	Skive
	København Kastrup Lufthavn	Slagelse
Christiansfeld		Svendborg
		Sønderborg*
Ebeltoft	Løgstør	
Esbjerg		Thisted
	Middelfart	Tirstrup
Fredericia		
	Nyborg	Vejen
Grenaa	Nykøbing Falster	Vejle*
	Nykøbing Mors	Viborg*
Haderslev*		
Hadsund	Odense*	Ølstykke
Helsingør		
Herning	Randers	
Hillerød	Ringsted*	
Holstebro	Roskilde	
Horsens	Rudkøbing	
	Rønde	





FlixBus er kørt ind som en del af den kollektive transport

I efteråret 2016 etablerede det tyske mobilitets-selskab, FlixBus, sig i Danmark med budskab om, at der fra foråret 2017 ville køre grønne FlixBusser i Kongeriget. - Fra forår 2017 kommer de første danske FlixBusser til at køre med hyppige forbindelser mellem alle større danske byer. Sammen med de regionale bus partnere, kommer vi til at etablere Danmarks bedste langdistance-bus-netværk, sagde Max Zeumer, FlixBus Vice President International Business i efteråret 2016. I dag - to år efter betjener Flixbus 46 stoppesteder i 39 danske byer. Lotte Rystedt, der er FlixBus' PR Manager Denmark siger til Magasinet Bus, at selskabet til stadighed ser på muligheder for at styrke og udvide rutenettet

Af Jesper Christensen

I februar for to år siden kunne FlixBus og busselskabet Abildskou, der hidtil havde forbundet Aarhus og København med fjernbusser på Linie 888 meddele, at Abildskou ville blive første danske busvognmand, som kørte ind i FlixBus' netværk, der dækker en lang række europæiske lande - og også er tilstede i USA. I sommeren 2017 kunne FlixBus meddele, at selskabet overtog aktiviteterne i RødBillet, som i løbet af få år havde opbygget et større netværk af fjernbusforbindelse i Danmark. Nogle af busvognmændene, der kørte for RødBillet i 2017, førte med over i FlixBus' netværket og er med til at levere kollektiv bustransport til et stigende antal kunder fordelt over det meste af landet.

Kollektiv trafik

Lotte Rystedt fortæller, at FlixBus for halvandet år siden havde én fastansat og to studentermedhjælpere i Danmark. Da hun kom til FlixBus i maj sidste år, var de tre fastansatte, mens de ved årsskiftet 2018/2019 er otte, der tager sig af køreplanlægning, markedsføring, kundekontakt, billetsystemer med meget mere i samarbejde med hovedkontorer i Stockholm, München og Berlin, mens 20 private, danske busvognmænd sørger for at udføre opgaverne ude på virkelighedens veje i Danmark og bringer de rejsende frem til deres slutstoppested.

Dialogen og samarbejdet er vigtigt

Under samtalen over en kop kaffe hos FlixBus Danmark på Marselis Boulevard i Aarhus peger Lotte Rystedt på, at FlixBus lægger vægt på at være i løbende dialog med busvognmændene, som leverer varen ude på vejene. Det er busvognmændene og deres chauffører, der har den direkte personlige kontakt til kunderne og derfor har fingrene på pulsen, når busserne kører. De kan få de første tilbagemeldinger om gode og dårlige oplevelser, som de selv og FlixBus kan bruge til at forebygge vanskelige eller ubehagelige situationer i at gentage sig - eller til at levere mere af det, kunderne er glade for eller efterspørger.

Tilbagemeldinger fra kunder

Ud over dialogen med busvognmændene, som får input fra deres chauffører, lægger FlixBus også vægt på at spørge de busrejsende om, hvordan de har oplevet den tur, de lige har været ude på. Da FlixBus' system først og fremmest er baseret på online-booking og betaling, er der på forhånd skabt mulighed for at spørge de rejsende direkte via elektroniske spørgeskemaer, som i løbet af meget kort tid kan blive bearbejdet af FlixBus' medarbejdere - som derefter kan tage fat i at løse eventuelle problemstillinger - eller tage fat på at udvikle servicen.

Online-forbindelse skaber basis for trafikinfo

FlixBus' tekniske fundament er bygget op over it-systemer. Online booking og betaling betyder, at selskabet frem til hver enkelt busafgang kan følge med i, hvor mange passagerer der har tænkt sig at tage med bussen. Det giver et indtryk af, hvordan efterspørgslen er og åbner dermed for muligheden af at sætte en ekstra bus ind, hvis der er basis for det. På FlixBus' web-side lægger selskabet også op til, at man som passager booker sin billet, når man ved, hvornår man skal rejse. Jo før, man booker, jo billigere er billetten.



Lotte Rystedt, FlixBus' PR Manager Denmark.

Men den nye it danner også basis for, at FlixBus hele tiden ved, hvor hver enkelt bus i netværket er. Lotte Rystedt peger på, at det giver FlixBus mulighed for at informere passagererne, hvis bussen bliver forsinket.

- Det gør vi typisk, hvor der er tale om mere end 15 minutter, siger hun og forklarer, at FlixBus stiller krav om, at busserne er udstyret med enheder og systemer, der kan kobles til flådestyringssystemet hos FlixBus.

Lovgivningen lægger rammerne

FlixBus bliver sammen med andre fjernbusoperatører nogle gange beskyldt for kun at fokusere på de ruter, hvor der er passagerer at hente fra eksempelvis togforbindelsen mellem Aarhus og København.

Den opfattelse vil Lotte Rystedt gerne mane i jorden.

Kollektiv trafik

- Vi kører på mange andre ruter, end lige netop den, siger hun og nævner som eksempler Thisted i Thy, Hadsund i Himmerland, Grenaa på Djursland, Christiansfeld i Sønderjylland, Rudkøbing på Langeland og Nykøbing på Falster, siger Lotte Rystedt forklarer, at stoppet i Nykøbing Falster er lidt anderledes, da det ikke er del af det danske netværk, da den nuværende lovgivning betyder, at Flixbus ikke må stoppe der fra for eksempel København. Derfor kan man rejse til Malmø eller Berlin fra Nykøbing Falster.

Hun peger på, at det for FlixBus mere handler om at få flere til at rejse kollektiv end om at tage kunder fra eksempelvis togtrafikken.

- Målet er at tiltrække flere kunder - eksempelvis blandt privatbilisterne. Det er her, der er mange at hente, understreger Lotte Rystedt.

Hun peger også på, at lovgivningen udstikker rammerne for, hvordan man som fjernbusoperatør kan drive sit netværk. Der er blandt andet krav om et vist antal afgang og betjening et vist antal dage om uge for at kunne få tilladelse til at etablere og betjene en fjernbusrute.

De nuværende regler kræver mindst en dobbelttur fire dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder forkortes. Der er også krav om, at en fjernbusrute skal køre gennem mindst én region, over mere end to trafikselskabers områder, over mere end området for trafikselskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område. Det er eksempelvis derfor, at der i dag ikke er nogen fjernbusforbindelse, der kun kører mellem Aalborg og Aarhus.

Som en lille tilføjelse til det med at etablere en fjernbusrute, peger Lotte Rystedt på, at kontakten med lokale vognmænd også her spiller en rolle. En busvognmand med et stort kendskab til sit område kan bidrage med oplysninger om de lokales rejsevaner og behov og dermed af stor betydning, hvis eksempelvis FlixBus går med tanker om at oprette en ny rute.

Politikere vil indføre afstandskrav

I september sidste år lagde VLAK-Regeringen udspillet "Nemmere kollektiv trafik" på bordet. Udspillet lægger op til nye rammer for fjernbusserne i Danmark. Eksempelvis vil VLAK-Regeringen erstatte kravet om, at fjernbusser skal køre gennem mindst én region til et afstandskrav, så en fjernbusrute blot skal være på 75 kilometer eller mere.

I forbindelse med forslaget sagde Michael Nielsen, der den gang var direktør i organisationen Danske Busvognmænd - og i dag direktør for Dansk PersonTransport, der er en fusion af Danske Busvognmænd og Dansk Taxiråd - at forslaget med 75 kilometer giver god mulighed for, at flere områder og flere passagerer i Danmark kan få glæde af fjernbustrafikkens fordele og ikke mindst udkantsområder, der kan forbindes tættere og mere direkte med de større byer.

Forslaget om ændrede rammer for fjernbusruter i Danmark bliver fulgt tæt hos FlixBus.

Transportministeriets forslag om fjernbusser - kort:

- Afstandskravene ensrettes og sænkes til ét landsdækkende afstandskrav på minimum 75 kilometer mellem fjernbuspassagerens på- og afstigning
- Betjeningskravet øges fra en dobbelttur fire dage ugentligt til mindst én dobbelttur fem gange ugentligt
- Tilsynsgrundlaget og sanktionssystemet over for branchen skærpes med det formål at undgå snyd i branchen

Interesserede kan læse mere om VLAK-Regeringens udspil "Nemmere kollektive trafik" - **her**:

Og om busvognmændenes kommentar til udspillet **her**:

Kollektiv trafik

FlixBus har otte medarbejdere i Danmark.



Lotte Rystedt peger over for Magasinet Bus på, at et afstandskrav om, at en fjerbusrute skal være mindst 75 kilometer i stedet for at køre gennem mindst én region vil kunne åbne nye muligheder, så flere byer vil kunne blive forbundet med busser.

Dermed kan bilister få et nyt transportalternativ til deres egen bil.

Det udløser et spørgsmål om, hvor mange byer og stoppeteder Flixbus vil betjene om for eksempelvis et år.

Lotte Rystedt vil fornuftigt nok ikke komme med et konkret bud, men peger på, at FlixBus hele tiden følger med i, hvad der sker blandt kunderne, hos politikerne, der lægger rammerne, og på den teknologisk udvikling. Det handler om at være vågen og opmærksom på, hvad der rører sig og så tage initiativet, når mulighederne viser sig - eller trække sig, hvis mulighederne for at drive en fjerbusrute ændrer sig, bliver begrænset eller helt forsvinder.

Lotte Rystedt peger på, at FlixBus sammen med vognmændene, der betjener ruterne, lever op til de krav og betingelser, som politikerne stiller. Men også på, at FlixBus driver sin virksomhed på markedsmæssige vilkår uden offentlige tilskud.

Det betyder eksempelvis, at hvis passagergrundlaget for en rute er vigende, så er det FlixBus, der afgør, om ruten skal fortsætte, eller om den skal lukkes ned. Det er ikke en politisk beslutning i et byråd eller regionsråd, men den skal følge et lovkrav om mindst seks måneders drift.

En del af den kollektive transport

Under samtalen med Lotte Rystedt sank niveauet i kaffekoppen i takt med, at vi kom længere og længere omkring med de grønne fjerbusser.

Kollektiv trafik

Lotte Rystedt kom blandt andet ind på, hvordan fjernbusserne i første omgang blev modtaget - som et supplement til den allerede etablerede kollektive transport.

Men hun peger på, at FlixBus vil være og allerede langt hen ad vejen bliver opfattet som en del af den samlede vifte af tilbud om at køre sammen i busser og tog.

Der er i øjeblikket forhandlinger i gang, om FlixBus kan komme med i Rejseplanen lige som eksempelvis samkørselstjenesten GoMore er blevet det i Nordjylland.

Lotte Rystedt forklarer, at fjernbusserne i Tyskland, hvor FlixBus klart er den største udbyder, har betydet flere kunder - ikke blot i busserne på vejene, men i den samlede kollektive transport med busser og tog.

- DB har også oplevet fremgang, påpeger hun.

At DB så i løbet af 2018 fik direkte konkurrence på skinner af Flixmobilty, der introducerede FlixFrain er så en anden side af udviklingen af kollektiv transport i Tyskland, hvor der i mange delstater kører andre togoperatører end DB - Deutsche Bahn.

Om FlixBus:

- FlixBus så dagens lys i Tyskland i 2013. Her lagde tre unge initiativtagere frøene til det mobilitetsselskab, der i dag tæller omkring 1.200 medarbejdere, og som i samarbejde med lokale busoperatører driver et netværk, der hænger sammen i de enkelte lande og grænseoverskridende, så man kan rejse med FlixBusser mellem over 2.000 destinationer fordelt på 28 lande i Europa samt USA
- FlixBus er en kombination af en tech-startup, en e-handelsplatform og et transportfirma
- FlixBus' team håndterer netværksplanlægning, kundeservice, kvalitetsstyring, marketing/salg, samt billetsalg, pris-sætning og forretningsudvikling, mens lokale buspartnere, ofte familiedrevne virksomheder, er ansvarlige for den daglige rutedrift af de grønne FlixBusser
- FlixBus begyndte at køre indenrigs i Danmark i foråret 2017 med et samarbejde med fjernbusoperatøren Abildskou, der i en årrække havde forbundet København med Aarhus og andre byer vest for Storebælt. Abildskou's ruter blev med samarbejdet en del af FlixBus' netværk i Danmark. Senere samme år overtog FlixBus Rød Billet, der var Abildskou's konkurrent på fjernbustrafikken i Danmark
- Aktuelt samarbejder FlixBus Danmark med 20 lokale busvognmænd
- FlixBus Danmark ApS er en del af Flixmobilty GmbH, der har hovedsæde i München

Byer i Danmark, hvor FlixBus kører til og fra:

Aabenraa	Nyborg
Aalborg	Nykøbing Falster
Aarhus	Nykøbing Mors
Aarhus Vest (Tilst)	
	Odense
Christiansfeld	
	Randers
Ebeltoft	Ringsted
Esbjerg	Roskilde
	Rudkøbing
Fredericia	Rønde
Grenaa	Silkeborg
	Skanderborg
Haderslev	Skive
Hadsund	Slagelse
Helsingør	Svendborg
Herning	Sønderborg
Hillerød	
Holstebro	Thisted
Horsens	Tirstrup
Kolding	Vejen
Kruså	Vejle
København	Viborg
København Kastrup Lufthavn	
	Ølstykke
Middelfart	

Fordele og hurdler er plusser og udfordringer

I 2013 etablerede tre unge iværksættere - André Schwämmlein, Jochen Engert og Daniel Krauss - Flixbus. Målet var at gøre bæredygtige rejser komfortable og billige på samme tid. Det er stadig et centralt mål for FlixBus

Af Jesper Christensen

Lotte Rystedt, der er FlixBus' PR Manager Denmark, siger til Magasinet Bus, at når man vil etablere og drive fjernbusruter, skal man over en række hurdler. Men når de er overvundet, ligger der også fordele og gevinster - for kunder, busvognmænd, FlixBus og miljø

Når det gælder om at få flere kunder i butikken, end dem, der kommer af sig selv, er der lagt op til kamp mod vaner og fordomme. Vanerne med at tage bilen, fordi den holder i garagen og fordomme om, at busser er ubekvemme, langsommelige og støjende.

Her har Lotte Rystedt en række argumenter for, hvorfor man som vanemenneske med egen bil, skal lade den firehjulede stå hjemme og tage bussen i stedet:

- Det er mere miljøvenligt at rejse med bus - tyske undersøgelser viser, at en tur med fjernbus udleder 32 gram drivhusgasser pr. personkilometer, hvorimod en tur i personbil er oppe på 140 og fly oppe på 214 - over seks gange så meget som turen med bus
- I bussen har man mulighed for at reservere plads ved et bord, så man kan sidde og arbejde
- Fjernbusserne, som busvognmændene betjener FlixBus' ruter med, skal leve op til en række krav om komfort, sikkerhed og miljø - og FlixBus tjekker løbende busserne
- Bustransport ligger i forhold til transport i privatbil meget lavt, når det gælder uheld

For busvognmændene vil flere kunder i butikken betyde mulighed for at udvide aktiviteterne, beskæftige flere chauffører og øge omsætningen.

- For Flixbus betyder flere kunder øget omsætning og mulighed for vækst.
- Og for miljøet? Hvis busserne kan få flere til at lade bilen stå og tage bussen i stedet for, vil det nedbringe energiforbrug og CO₂-udslip - og mindske trængslen på vejene

De nævnte kvalitets- og sikkerhedskrav er blandt andet nyeste elektroniske assistentsystemer, der understøtter sikkerheden:

- ESP - electronic stability system
- nødbremsningsassistent
- vejbaneassistent, automatisk fartpilot
- lyssensor
- omrids-/markeringslys

Et gearskifte...

Busmessen har skiftet navn til Persontransport 2019.

Nu kan du opleve de seneste nyheder inden for både busser og taxier, når Dansk PersonTransport afholder messe i forbindelse med Transport 2019 i MCH Messecenter Herning.



DK

PERSONTRANSPORT 2019

21.-23. MARTS 2019 | MCH MESSECENTER HERNING

Print din billet og se udstillerlisten på transportmessen.dk

Danmarks første brintbusser skal køre i Nordjylland

Region Nordjylland og Aalborg Kommune har indgået kontrakt på levering af tre brintbusser samt opførelse af brintproduktions- og tankanlæg, der som landets første skal være klar til drift i oktober. De tre brintbusser skal indsættes på udvalgte bybusruter i Aalborg og regionalbusruter i Nordjylland

Indsættelsen af de nye brintbusser er støttet af EU med 12 millioner kroner gennem det europæiske projekt 3EMOTION, der har ti formål at fremme af brintteknologi i offentlig transport.

I Regionsrådet i Nordjylland ser man et stort potentiale i de nordjyske brintbusser, fordi teknologien både er god for nærmiljøet og et vigtigt bidrag til den globale indsats for klimaforbedringer.

- Brint er nyskabende for den kollektive trafik, hvor vi kan reducere CO₂-udledningen markant og slippe helt af med partikelforurening i nærmiljøet. Brintbusser udleder kun ren vanddamp under kørslen. Og hvis vi samtidig arbejder hen imod, at brint laves på baggrund af el fra vedvarende energikilder som vindmøller eller solceller, så kan brint som brændstof blive helt CO₂-neutralt, siger Ole Stavad, der er udvalgsformand for Regional Udvikling i Region Nordjylland og tidligere socialdemokratisk minister.

En anden fordel ved brintbusser er, at de sammenlignet med el-busser med batterier har en større rækkevidde og derfor er velegnede til brug på regionale busruter og på længere bybusruter i Aalborg, hvor el-busser med batterier vil kræve hyppig opladning.

I forbindelse med de nye brintbusser har regionen og kommunen også indgået kontrakt om opførelse af et elektrolyseanlæg til produktion af brint fra el samt et tankanlæg til påfyldning af brint på busserne. Det er målet, at produktionsanlægget styres, så det primært er i drift i de timer og perioder, hvor der er overskud af vindmøllestrøm i el-nettet. Herved bliver brinten stort set CO₂-neutral.

Busserne bliver leveret af den belgiske busproducent Van Hool, mens produktions- og tankanlæg leveres af den danske virksomhed GreenHydrogen.

De nordjyske brintbusser skal i første omgang køre i tre år som led i EU-projektet 3EMOTON, men det forventes, at busserne kan fortsætte i almindelig drift efter projektperioden.

Brintbusser er stadig forholdsvis dyre, og derfor går projektet i første omgang ud på at indsamle erfaring med brintteknologien til gavn for udviklingen af brintløsninger og for erhvervsudviklingen inden for brintsektoren. Det kan blive en ekstra gevinst for Nordjylland, som har en solid position inden for grønne energiteknologier.

- Vi har stærke kompetencer inden for brintenergi i klyngen House of Energy og virksomhederne omkring Hydrogen Valley i Hobro. Deres udvikling vil vi gerne understøtte, og samtidig er det naturligt, at vi som klimaregion går forrest i den grønne omstilling i samfundet. Det kan vi gøre på fornem vis ved at teste mulighederne for at skifte fra fossile brændstoffer til lokalt fremstillet grøn brint i den kollektive trafik, siger regionsrådsformand Ulla Astman (S).



Malmö er en af de svenske byer, der har investeret i el-busser fra Volvo Bussar i Göteborg. Nu følger Kungsbacka efter.

Kungsbacka bliver elektrisk

Kungsbacka kommun, der er den nordligste kommune i Hallands Län lige syd for Göteborg, har bestilt tre hel-elektriske busser og tre hybrid-busser hos Volvo Bussar i Göteborg. Med busserne får Kungsbacka kommun el-buspremierre

De seks nye busser er bestilt af KE's Bussar i Kungsbacka. KE's Bussar, der har ansvaret for størstedelen af linie-trafikken i Kungsbacka kommun, vil indsætte de nye busser i juni næste år.

Volvo Bussar oplyser, at el-busserne vil blive ladet op via CCS-ladere på 150 kW i KE's Bussar's depot. Energiforbruget i Volvo's el-busser er ifølge producenten omkring 80 procent lavere end i tilsvarende dieselbusser.

Kungsbacka er den fjerde svenske by, som køber Volvo's helt elektriske busser efter Göteborg, Malmö og Uddevalla. Volvo's el-hybridbusser (opladningshybrid) har siden sommeren sidste år kørt i Värnamo og kører også i Göteborg på linie 55.

Volvo's el-drevne busser er også solgt ti byer i blandt andet Danmark, England, Luxemburg, Holland, Norge og Polen. Udover helt el-drevne Volvo 7900 Electric omfatter Volvo Bussar's program af elektrificerede køretøjer også hybridbusser og el-hybridbusser (opladningshybrid). Totalt har Volvo Bussar fået ordre på over 4.200 elektrificerede busser verden over.

Om Kungsbacka:

Kungsbacka er en by i det nordlige Halland og hovedby i Kungsbacka kommun i Hallands län, Sverige. Byen, der har godt 20.000 indbyggere, er i dag en del af Göteborg-området. I middelalderen, hvor Halland var en del af det danske kongerige, var Kungsbacka en dansk grænsehandelsplads og i en periode Danmarks mindste købstad. Kongbacka fik sit købstadsprivilegium i begyndelsen af 1400-tallet. (Kilde: Wikipedia)



VDL skal levere 31 el-busser til GVB i Amsterdam. 18 af busserne er led-busser som dem på billedet. Her der det VDL-busser, der kører i Shiphof-området.

Amsterdam får flere el-busser

Den hollandske VDL-koncern, der på bus-området markerer sig med 12-meter el-busser og med 18-meter el-busser som ledbusser, skal levere 31 elektriske VDL Citeas til den kollektive transport i Amsterdam. VDL skal også stå for at få ladeinfrastrukturen op at køre

Aftalen er indgået mellem VDL som producent og Amsterdams trafiksselskab, GVB. Ud over leverancen af de nævnte 31 elbusser indeholder aftalen også en option på levering af yderligere 69 elektriske busser.

De 31 busser - ni 12-meter og 22 18-meter ledbusser - skal sættes ind på tre forskellige ruter, der alle har udgangspunkt og endestation ved Sloterdijk station.

Ledbusserne - Citeas SLFA-180 - vil blive leveret med et 288 kWh batteri-system, mens de to-akslede busser - Citeas SLF-120 - vil blive leveret med et 216 kWh batterisystem. Når busserne er i drift, vil de blive hurtigopladet ved hjælp af syv hurtigopladere ved Sloterdijk station. Om natten vil de få ladt batterier op med 31 almindelige ladestationer hos GVB.

GVB vil i de kommende år løbende skifte den samlede busflåde på omkring 200 køretøjer ud med nye nul-emmissionsbusser.



Solaris Urbino 12 ELECTIC

Kom og se bussen på vores stand på "Transport 2019" i Herning

Hal H - Stand 6000

Solaris Danmark Bus A/S



Volvo Busser kørte hjem fra Spanien med pris

Årets langdistancebus 2019 i Spanien hedder Volvo 9900 og Volvo 9700. De to busser fik en særlig lovprisning, da det spanske magasin "Revista Viajeros" onsdag 23. januar kunne kåre de to busmodeller, der blev lanceret sidste år, som årets langdistancebusser 2019 ved et arrangement i Madrid

De nye busmodeller fra Volvo blev fremhævet for deres egenskaber hvad angår sikkerhed, komfort, kørbare og produktivitet.

Bag den spanske prisuddeling står en række repræsentanter fra transporterhvervet i Spanien. Juryen ledes af "Revista Viajeros", og prisen anses for at være en af de mest prestige-fyldte. I juryen sidder der blandt andet repræsentanter for operatører, brancheorganisationer, myndigheder, producenter og rejsebureauer.

Volvo's nye langdistancebusser er den største satsning fra den svenske producents side i over 20 år. Det nye busprogram, som omfatter modeller til turistikørsel og linietrafik over længere afstande, er forbedret og fornyet på en række punkter i forhold til de forudgående modeller. Forbedringerne gælder bussernes struktur, køreegenskaber, sikkerhedssystemer og design.

Interesserede kan læse, hvad vi har skrevet om de nye turistbusser fra Volvo i Magasinet Bus 6 - 2018.

Magasinet Bus 6 - 2018 kan hentes **her**:



Jaime Verdu, salgschef Volvo Busser Spanien og Rafael Barbadillo, chef for Confebus, spansk branchorganisation for bustransportører.



Nye:

Januar 2019

Nye MB Sprintere - Euro VI *vi bygger din nye minibus 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 29 + F + G fra kr. 550.000,-
- TURQUOISE 31 + F + G fra kr. 650.000,-



Brugte:

Mere end 200 brugte på lager



- vi har helt sikkert også en til dig!

Ny VW Caddy

- VW Caddy Maxi 2,0 TDI Trendline

fra kr. 199.000,-

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

- Afgiftsfri
- Alm. kørestol
- El optræk af kørestol



Kontakt:

Salg: Jylland & Fyn
Leif Brændekilde • Tlf. +45 4035 9308
E mail: lb@busimport.dk

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

Værksted/Lager
Tlf. +45 7456 1326
E mail: info@busimport.dk



Mercedes-Benz er sprintet ud med nye minibusser

Den nye Mercedes-Sprinter, der er kendt som kassevogn, danner også basis for en række minibusser opbygget direkte hos Mercedes-Benz. Med modelversionerne Transfer, Mobility, City og Travel er Mercedes-Benz klar til at møde kundernes behov på en række områder - fra kørsel med eksempelvis skolebørn i Transfer-versionen, med gangbesværede og kørestolsbrugere i Mobility-versionen, til kortere rejser i Travelversionen og bykørsel i City-versionen. Ud over at præsentere de forskellige modeller ved et arrangement i Mannheim i december sidste år inviterede Mercedes-Benz også på en prøvetur i en Sprinter, der med en motor på 163 hk og et drejningsmoment på 360 Nm i bogstaveligste forstand sprintede derudad

Af Jesper Christensen

På et spørgsmål om, hvem de største konkurrenter til Sprinter-busserne er, lød svaret fra Mercedes-Benz: Sprinter-busserne - bygget op og indrettet af andre.

Den nye TopClass S 531 DT.

Amazing Space.

Det siges at alle drømme kan gå i opfyldelse, hvis man har modet til at opfylde dem.

Vores nye dobbeltdækker, TopClass S 531 DT, er på mange måder en drøm der er gået i opfyldelse - i dobbelt forstand. Dens majestætiske elegance, moderne design og imponerende størrelse kan nu blive en del af din virkelighed. Tillad dig selv at rejse, tænke og drømme virkelig stort - dobbelt op.

www.setra.dk



SETRA

The Sign of Excellence.

Materiel

Med det udgangspunkt handler det her om at se på, hvad de fabriksbyggede Mercedes-Benz Sprinter-busser har at byde på.

De fire forskellige ovennævnte udgaver:

- Sprinter Transfer
- Sprinter Mobility
- Sprinter City
- Sprinter Travel

er hver især målrettet forskellige transportbehov.

Transfer er all-rounderen

Mercedes-Benz betegner Transfer-modellen som en all-rounder blandt minibusser. Den leveres i fire forskellige længder, hvor den mindste udgave er Transfer 23 med en længde på 5,9 meter. Så kommer Transfer 35 med en længde på 7,0 meter, Transfer 45 på 7,4 meter og til sidst kommer Transfer 55 med en længde på 7,7 meter. De forskellige udgaver af Transfer-modellerne spænder de fra 3,55 ton til 5,5 ton totalvægt. Den mindste kan indrettes med plads til 12 passagerer, mens den største kan indrettes med plads til 22 passagerer. Ud over skydedøren til passagererne er der tre dørvarianter at vælge mellem - alle med et dyb og bredt trin suppleret med et elektrisk betjent trin under dørene.

Kabinen kan eksempelvis indrettes med hylder og med et loft som i en turistbus.

Mercedes-Benz har, når det gælder Transfer-modellerne, i første omgang fokus på Sprinter Transfer 35. Den bygger på den originale Sprinter med højt tag og har en passagerkapacitet på 15 plus én som standard. Den vil også kunne leveres med 18 plus én og 19 plus én. Totalvægten vil være fra 5,0 til 5,5 ton.



Sprinter kan som minibus leveres med et tag i samme standard som i en turistbus.

Materiel



Behagelige sæder med sikkerhedsseler byder passagerne velkomne. Der er et pænt lavt støjniveau i kabinen, når bilen sprinter derudad.

Sprinter 23 på 5,9 meter er en særlig kompakt udgave med plads til 13 plus én passager. Den vil kun være tilgængelig i en højrestyret udgave.

Sprinter Transfer 45 og 55 vil være til rådighed i løbet af 2019.

Sprinter Mobility giver mere mobilitet

Med de nye Sprintermodeller har Mercedes-Benz også fokus på mennesker, der er begrænset i deres muligheder for at komme ud og rundt. Gangbesværede eller mennesker, der er helt afhængige af deres kørestol. Sprinter Mobility er udviklet fra bunden og bygget til at betjene den gruppe. Mercedes-Benz har taget udgangspunkt i to Sprinterudgaver, hvilket har ført frem til Sprinter Mobility 23 med en længde på 5,9 meter og en totalvægt på 3,5 ton, så den kan køres på et almindeligt kørekort. Den har op til almindelige siddepladser, op til fire kørestole-pladser eller et mix. Kørestolene kan sikres til særlige alu-skiner i gulvet, mens de almindelige passagersæder, der har enten to- eller tre-punkts sikkerhedsseler, sikres via et quick-skifte system

Adgangen til passagerkabinen sker via et trin i siden eller via en rampe i bagenden.

Den større udgave af Sprinter Mobility med en totalvægt på 5,0 ton har plads til op til 19 passagerer eller seks kørestolspladser. Mercedes-Benz' udviklere har fået plads til det øgede antal kørestole ved at hæve gulvet, der er forsy-

Materiel



Et elektrisk betjent trin glider ud, når man åbner døren.

net med beslag til fleksibel sikring af kørestole af forskellige størrelse.

Sprinter Mobility-modellerne bliver monteret med en letvægtslift til kørestole med en løftekapacitet på 350 kg. Liften i sig selv vejer blot 100 kg.

Som en del af standardspecifikationerne kan Sprinter Mobility 23 leveres med to-delte ramper på 2,4 meter i længden og en vægt på 30 kg.

Sprinter City er til køreplanerne

Sprinter City-modellerne er lige som Mobility-modellerne udviklet fra Sprinterbunden. Sprinter City 75 er den første, der kommer på gaderne. Sprinter 75 er en minibus målrettet kørsel på fastlagte ruter i eksempelvis byer. I Danmark kører der eksempelvis Sprinter-busser som små bybusser i centrum af Odense.

Sprinter City 75 - det første tal fortæller noget om akselafstanden, mens det sidste fortæller noget om totalvægten - er en bus på 8,5 meter, der kan indrettes med plads til op til 38 passagerer. Den markerer sig ved at have en stor panorama-forrude, der giver plads til ruteskilt. Da den er bygget op over et selvstændigt og selvbærende skellet, hvor det blot er det forreste af Sprinteren, der er i familie med hidtil beskrevne modeller, er der forskel på højre og venstre side. Hvor venstre side er den forreste Sprinterdel og siden smeltet sammen til en enkelt enhed, er højre side anderledes, da der her skal være ind- og udgangsdøre. I bagenden markerer Sprinter City 75 sig ved at have en regulær bus-ende, hvor Mercedes-Benz har copyright på designet.

Det selvbærende og uafhængige skellet betyder også, at en del af Sprinter Travel 75 har en lav-gulvzone i den forre-

En-to-tre - så er man inden for i Sprinteren. Kraftige håndtag gør det lettere for mennesker med behov for støtte at komme sikkert ind.



ste del af passager-området med klapsæder, og hvor der kan fastgøres en kørestol. Er sæderne ikke i brug, kan der være op til 26 stående passagerer. Pladsen kan også indrettes anderledes, da Mercedes-Benz leverer Sprinter City 75 med et quick-skifte-system i gulvet - eksempelvis med op til tre dobbeltsæder i førersiden.

Ved bagakslen er der et trin op til den bagerste del af bussen, der har forhøjet gulv, hvor der er 11 sæder. Sæderne - City Star Sprinter - er tilgængelige i forskellige udførelser fra enkle sæder udført i plast til fuldt polstrede sæder.

Generelt er Sprinter City 75 indrettet til rutekørsel med plads til info-skærme, billetteringssystemer og en førerplads med plads til de forskellige betjeningsknapper, der hører til en by-bus.

Sprinter City 75 har som to-akslet køretøj en totalvægt på 6,8 ton.

Hvor er Sprinter Travel?

Hvis nogen tænker på, hvorfor vi ikke omtaler den ovennævnte Sprinter Travel, så skyldes det, at Mercedes-Benz først kører ud på markedet med denne model i løbet af 2019. Den var ikke klar til at blive præsenteret sammen med de tre andre modeller i december 2018.

Som vi nævnte i indledningen, bød Mercedes-Benz også på et køretur i en af de nye Sprintere. Det skriver i om i artiklen "Minibussen er en sprinter for sig" på næste side.



Sprinteren er letkørt. Som chauffør har man et godt udsyn ti alle sider takket være den store frontrude og sideruder. Bagud og langs siderne får man hjælp af spejle og bakkamera.

Sprinteren er letkørt - selvfølgelig

I begyndelsen af december havde vi her på Magasinet Bus lejlighed ti at besøge Mercedes-Benz i Mannheim. I Magasinet Bus 12 - 2018 - det kan hentes [her](#) - skrev vi om eCitaro - bybussen med to el-motorer, som Mercedes-Benz allerede har solgt og leveret de første eksemplarer af. I denne artikel skriver vi om en Sprinter Transport 35, som vi havde lejlighed til at køre i Mannheim og omegn

Af Jesper Christensen

Får forventningerne ligger på et pænt højt niveau, kan det være svært at lade sig begejstre. Og når Mercedes-Benz inviterer til testkørsler, er det som regel med materiel, der kvalitets- og udstyrmæssigt ligger i den gennemførte ende.

Sådan er det også med de nyeste Sprintere opbygget som minibusser. Lige fra man griber i håndtaget - til man lukker døren efter sig igen for at overlade bilen til an anden, mærker man den gennemførte kvalitet.

Det mest enkle ved den nye Sprinter - og det gælder faktisk de fleste andre biler - er indstillingen af førersædet. Det kan indstilles både i højde og hældning - både ryg og siddeflade.

Materiel

Værsgo at træde indenfor. Døren er gjort bred og trinnene vide, så der er let adgang til førerpladsen med et sæde, der kan indstilles efter behov - også med siddefladen let skrånende forud, så blodomløbet til benene ikke bliver blokeret.



Rattet kan også justeres, så efter at have fået siddefladen til at vippe en smule forover, så blodomløbet i benene ikke bliver blokeret, og fået spændt sikkerhedsselen, var det tid til at sætte i gang. Nå, ja. Det er ikke bare at dreje nøglen i en moderne bil. Der er så mange nyttige informationer, så hvis ikke man har en instruktør ved siden af, så må man finde instruktionsbogen frem

Vi havde heldigvis en instruktør ved siden, så det var blot at holde ørene stive og følge med i, hvad han gjorde. Den store og spændende udfordring er først og fremmest alle de mange informationer om bilen, som info-systemet kan diske op med - motorydelse, tid til service, brændstofforbrug og meget mere. Der til kommer så bilens kamerasystem, hvor man blandt andet får et godt udsyn bagud, når bilen er sat i bakgear. Og så er der også et navigationssystem, som kan vise vejen.

Til Sprinter-modellerne hører også forskellige sikkerhedssystemer, der eksempelvis sørger for en sikker afstand til den forankørende og advarer, hvis man er ved at køre ud over kanten.

Der er fyldt godt op med muligheder, så her skal opfordringen være, at man skal spørge godt ind til mulighederne - eller tage sig tid til at læse instruktionsbogen - hvis man vil have fuld udbytte af alt det, bilen kan - eller som bilens systemer fortæller én direkte eller kan fortælle andre - eksempelvis et driftskontor - via den trådløse forbindelse til omverdenen, som Sprinterne også kan kobles på.

Da vi havde fået sat vores førerkort i tachografen og startet bilen, var det enkelt og ligetil at sætte gearvælgeren i

Materiel



Rattet i en moderne bil er spækket med funktioner, der kan betjenes med fingrene, mens man kører. Via knapperne på rattet kan man betjene sin telefon, der kan sluttes til bilens infosystem. Man kan indstille cruise-kontrollen og afstanden til forankørende. Og så er det et godt overblik over de centrale viserinstrumenter, der viser omdrejninger og hastighed.

køre-position, træde på speederen og køre fra pladsen og ud på offentlig vej. Den store frontrude og sideruderne giver et godt overblik fremefter og til siderne, så det er ret ukompliceret at nå at bremse op, hvis der skulle komme en anden trafikant susende med en fart som et lavtgående fly.

Ude i trafikken nyder vi godt at bilens veltrimmede motor og drivline, der sørger for en behagelig acceleration og glidende gearskift - og et bremsesystem, der er let at dosere, så passagerne ikke behøver at sidde og nikke uden at man har spurgt dem om deres mening.

Under testturen forklarede instruktøren fra Mercedes-Benz mere om bilens informationssystem - eksempelvis viste han, hvordan man kan følge med i bilens brændstofforbrug og motorens aktuelle udnyttelse af energien, så man som chauffør kan gøre sit til at køre mest økonomisk. Ud over at gavne driftsøkonomien i det firma, der har investeret i bilen, kan man som chauffør så tænke positiv over at man ved at have udnyttet energien bedst muligt, har bidraget til at holde transportens CO₂-udslip nede.

Da vi er kommet tilbage til Mercedes-Benz' igen og sat tak for turen, kan vi konkludere, at Sprinteren ikke overraskende levede op til forventningerne. Og det må man godt opfatte som ros til Sprinteren - og til udviklere, designere ingeniører og medarbejderne ved produktionsstederne hos Mercedes-Benz.

Man kan godt forstå, at eksterne opbyggere efterspørger Sprinter-modellerne i et omfang, så man hos Mercedes-Benz mener, at de største konkurrenter til den fabriksproducerede Sprinter-minibus er en Sprinter-minibus produceret af andre.

Fakta om den testede Sprinter:

- Motor: 4-cylindret Euro 6-ræk-kemotor
- Effekt: 163 hk
- Moment: 360 Nm mellem 1.400-2.400 omdr./min
- Gearkasse: Elektronisk styret gearkasse
- Affjedring: Uafhængig affjedring på foraksel. Stiv bagaksel med bladfjedre
- Akselsfstand: 4.325 mm
- Længde/bredde/højde: 6.967/2.020/2.850 mm



Instrumentbordet er mere end blot speedometer og omdrejningstæller ud for førerpladsen. Det er også en stor skærm, hvor man kan hente et væld af informationer om den aktuelle kørsel - eksempelvis tilladte hastighed, motorens aktuelle ydelse og servicebehov. Man kan også benytte bilens navigationssystem og se, hvad der er bag bilen, når man skal bakke.

Og så er der, som man kan se, plads til mere end en kop kaffe.





Det store busrøveri - natten til nytår 2002

Hvad, der for de fleste skulle være en fest på årets sidste dag i 2001, blev for fire ansatte i Odense Bytrafik en dramatisk dag - og en dag, som nok kommer til at følge dem resten af livet

Af Rolf Brems, buschauffør og medarbejder i driftsovervågningen, Keolis Odense

Vi er tilbage til nytårsaften 2001, eller rettere den første time af 2002, klokken er 01.00. Natholdet på fire mand, der klargør alle busserne i Odense Bytrafik, er mødt ind klokken 20.30 i garagen på Sdr. Boulevard, der hvor Sydbank i dag holder til. Bygningen er fra dengang, der var sporvogne i Odense, men nu er det bytrafikkens ca. 90 busser, der bliver serviceeret der.

Torben, som i dag er 58 år, og hans tre kolleger, har allerede nået det meste af nattens arbejde. Arbejdet består af vask, tankning og klargøring - et arbejde, der kører som på samlebånd.

Torben har lige sat sig til rette i kaffestuen med sine to kollegaer, Palle og Poul. Det er tid at få et stykke natmad. Den fjerde kollega, Erik, er gået ovenpå til nogle kontorer.

- Jeg skulle slet ikke have været på arbejde i garagen" fortæller Erik. Jeg var egentlig begyndt at køre bus og skulle på grund af højtiden afløse for en kollega, som ville have fri. Jeg var gået ovenpå til en computer for at søge efter en bil på nettet, så jeg opfattede ikke, hvad der skete nedenunder.

Natmad med afbrydelse

Nede i hallen ved siden af det "kolde spor", som vaskesporet bliver kaldt, fordi det er åbent i begge ender, sidder de

Historier fra arbejdspladsen

tre kollegaer og skulle til nyde madpakken. Pludselig kommer der tre maskerede mænd løbende ind ad døren og peger på dem med et oversavet jagtgevær og en pistol.

- De var ret voldsomme, siger Palle.

Da de er tættere på, siger én af dem: - Tag det roligt. Den anden vifter med pistolen for at genne dem over mod væggen. Palle, som ikke kender meget til våben, har dog en klar fornemmelse af, at det, der udspillede sig var ægte, og siger det til de andre, for at undgå at situationen eskalerer.

Den ene røver er kommet tæt på Torben.

- Jeg kunne se øjnene i hullerne i huen, der dækkede hele hovedet, fortæller Torben.

- De var brune - og syntes jeg. Nogle, jeg havde set ind i før. Men inden jeg nåede at tænke over det, blev vi beordret ned på knæ, med front ind mod væggen. Derefter begyndte de at binde os med plastikstrips med hænderne på ryggen, og vi fik derefter gaffatape for mund og øjne.

De tager tegnebogen op af Torbens lomme og åbner den - og den ene siger højt: - Nu ved vi, hvor han bor.

Erik fortæller:

- Jeg var som sagt lige gået ovenpå, noget som jeg sjældent gjorde, og sad nu på trafikmesterens kontor. Jeg kan



Historier fra arbejdspladsen

høre en masse uro nedenunder, jeg løber ned ad trappen, men kan ikke se de andre. Pludselig står der en maskeret mand bag min ryg og peger på mig med et gevær. Først troede jeg, det var for sjov, at det var én af mine kolleger, der ville lave lidt nytårsløjer, men hurtigt fandt jeg ud af, at det var alvor. Jeg blev nu beordret ned på knæ, og åbenbart har jeg ikke reageret hurtigt nok, for nu begyndte han at råbe af mig. Pludselig mærkede jeg et slag i baghovedet, jeg var blevet slået med skaffet af geværet eller en pistol, hvad ved jeg. Der kom nu én mere frem, og jeg bad dem om at tage hensyn, da jeg havde børn. Jeg blev bagbundet og fik gaffatape over øjne og mund og blev nu for alvor bange. Panikken væltede ind over mig, jeg troede jeg skulle dø, jeg kunne næsten ikke trække vejret gennem næsen, da jeg var lidt forkølet.

Hvad der herefter sker, er lidt uklart. Alle fire ligger nu bagbundet, tre af dem sammen.

- Vi fornemmede, at røverne havde forladt lokalet, men det kunne vi jo ikke se, fortæller Torben.

- Så vi lå helt stille, da vi ikke kunne vide, om der stod én og pegede på os med et våben. En anden ting, vi fandt ud af, var, at Poul, mens han lå på maven, fik en blikspand stillet på ryggen, som ville larme, hvis den faldt på betongulvet, hvis han begyndte at bevæge sig.

Men hvad er det, de vil røve? Hvad er det, som i en busgarage har så stor værdi, at det kan retfærdiggøre at storme ind med våben og kneble og bagbinde folk?

Møntkasserne var målet

Det er billetindtægterne! I 2001/2002 foregår betalingen for en billet på en anden måde end i dag. Chaufføren har i princippet kun vekselpenge. Kunderne lægger mønterne for billetten på møntbordet, hvorefter de så bliver skubbet ned i en aflåst kasse, som chaufføren ikke har adgang til. Møntkassen er igen låst fast i en holder, som kun klargøringen har en nøgle til.

- Og det var dem, som vi på det kolde spor tog ud af busserne og stillede på en rampe, fortæller Palle.

- Pengebøsserne kunne så kun åbnes af kassedamerne, som om dagen brugte en anden nøgle og kom dem ned i en mønttæller.

Nytårsaftensdag er en mandag i år 2001. Og eftersom bøsserne ikke er blevet tømt i weekenderne - og specielt ikke i forbindelse med helligdagene - kan de godt indeholde flere dages salg, hvilket betyder, at de måske indeholder op til 10.000- 15.000 kroner hver. Så røverne kan ikke have valgt en bedre dag for at lave deres røveri, set i lyset af helligdag og hvornår det er planlagt at pengebøsserne skulle skiftes.

Alle pengebøsserne står i det kolde spor oppe på en rampe et stykke fra, hvor de tre ligger bundet. Erik ligger tættest på begivenhederne. Røverne går i gang at åbne bøsserne med vold. Torben mener, at de bruger en hammer - eller smidder dem hårdt i betongulvet, i hvert fald er der efterfølgende adskillige smadrede bøsser spredt rundt om på gulvet.

Men hvem var de, røverne? Alle tre fortæller samstemmende:

- Det var folk, som havde en masse insiderinformation. De vidste lige, hvordan de skulle komme ind på området, og de havde klippet et stort hul i hegnet op mod Junggrensvej, fortæller Palle.

- De vidste, hvor vi sad, og i hvilke tidsrum, vi alle var samlet. Vi holdt jo pause på samme tid hver dag, og så lige en dag, hvor der var flest penge i bøsserne.

Historier fra arbejdspladsen

- Og det var lige netop på den tid, de trængte ind. Det var tilfældigt, at Erik var gået ovenpå, men de vidste, at vi skulle være fire. Selvfølgelig kan de have stået i skjult og overvåget os. Ellers var vi jo normalt spredt over et større område, nogle kørte busserne ind og ud, så hvis ikke vi var samlet, så kunne en eller flere måske være stukket af og alarmeret politiet,” siger Palle.

- Imens jeg blev bagbundet, fortæller Torben.

- Klappede én af røverne mig beroligende på skulderen, som om at han ville fortælle, at der ikke skete os noget.

Det samme klap havde Poul fået. Også han tolkede det som om at ”det er lige noget, der skal overstås, så bare rolig”. Bagefter mente de begge, at et sådan klap også kunne betyde, at røveren kendte dem og egentlig ville vise lidt medfølelse.

- Røverne snakkede dansk - med accent - og var vi sikre på, at den var tyrkisk, fortæller de samstemmende.

- Da vi lå på gulvet, kunne vi høre, hvordan de smadrede bøsserne inde på det kolde spor, fortæller Torben.

- Vi vidste, at vores trafikvagt og morgenholdet først ville møde ind klokken 04.00, så det kunne blive nogle lange timer på det kolde betongulv. Mens det larmede, kunne vi hviske lidt sammen, og jeg prøvede også at se, om jeg kunne kigge lidt ud. Palle sagde, at jeg skulle ligge stille, smiler Torben.

Torben får vendt sig om på siden og med en bestemt skruebevægelse kan han sno plasticstrippen ned over håndledet.



Historier fra arbejdspladsen

Hvis røverne kender Torben og de øvrige, er de i hvert fald ikke klar over, at Torben har nogle små hænder. Det er derfor muligt for ham at få hænderne fri, så han kan komme til sin telefon.

Han forklarer:

- Jeg fik lirket tapen af øjnene, men jeg skulle være forsigtig og helst ligge i samme stilling, de kom jo og kiggede ind til os, kunne vi fornemme. Jeg fik ringet efter politiet, mens de stadig larmede ude på sporet, og da vi havde ligget et stykke tid, kunne vi høre sirenerne og derefter hundeglam. Røverne stak af ud gennem kælderens og videre ud gennem hullet i hegnet, alt imens politiet kom ind af hovedporten. Politiet skar os løse - ja jeg var jo kommet løs, smiler Torben, og viser, hvordan hans slanke hænder ikke er meget bredere end håndleddene.

- Det var en meget voldsom oplevelse, siger Palle.

- Det ene øjeblik passer man sit arbejde, det næste ligger man tapet for øjne og mund. Heldigvis var der fra ledelsen fokus på vores oplevelse, og hvilke mén, det kunne give, så vi fik efterfølgende psykologhjælp.

- Puha, efter røveriet havde jeg meget svært ved at sove, fortæller Erik.

- Om det var fordi, jeg lå alene ude på det kolde spor, ved jeg ikke. Men det tog flere år, før jeg kom over det - og jeg tænker stadig på, at var Torben ikke kommet til sin telefon, ved jeg ikke, om jeg havde overlevet. Jeg fik sværere og sværere ved at trække vejret på grund af min tilstoppede næse.

Efter de er blevet skåret løs, skal de afgive forklaring på stedet. Samtidig kommer der folk fra ledelsen som tager over. Senere kommer de fire på politistationen, hvor de aflægger forklaring til kriminalbetjentene.

- Klokkeren 7 om morgenen blev vi kørt til remisen, men jeg kunne ikke sove, fortæller Palle.

Røverforsøg i 2003

September 2003:

Da Lars klokken 10 minutter i to er i færd med at lukke en port til bybusområdet, bliver han pludselig grebet bagfra af to røvere og tvunget ned på jorden, hvorefter han får en pistol stukket for panden.

Han bliver tvunget til at udleverer en nøgle - blandt andet til et pengeskab inde på et kontor

Men den øgede sikkerhed har virket, og røverne får ikke adgang til pengebeholdningen

Lars får nogle rifter og knubs og er i tiden derefter påvirket af episoden.

Røverne bliver beskrevet som udlændinge, muligvis tyrkiske. Det er muligvis de samme, som to timer forinden har røvet Haahr-tanker i Bolbro.

Historier fra arbejdspladsen

- Jeg havde lige nogle sygedage, men var dog hurtigt tilbage på jobbet.

Samstemmende har de alle tre den samme opfattelse af identiteten på røverne. Nogle af dem er helt sikkert folk, som har haft forbindelse til garagen - måske endda tidligere kollegaer.

- Jeg tænker stadig på, at én af dem, jeg så i øjnene, er den samme, som jeg har mødt på OBC. Og den dag i dag stadig møder, fortæller Palle.

- Jeg kan stadig få det lidt dårligt, hvis jeg lige kigger en fyr i øjnene, og de minder om én af røvernes. Men det får vi nok aldrig opklaret så mange år efter.

Torben har samme opfattelse.

- Jeg er også sikker på at jeg har mødt den ene af dem siden.

Og Erik har det på samme måde.

Efter røveriet ligger ledelsen ligesom låg på sagen, og man får aldrig oplyst, hvor stort et beløbet, røverne fik i udbytte. En avisartikel siger, at de slap af sted med seks pengebøsser, stort set med mønter og poletter, så der har været mange kilo at slæbe på.

Efterfølgende indfører man en forbedret sikkerhed. De ansatte får overfaldsalarmer, og pengebøsserne bliver sat i et sikret skab, som kun dagpersonalet har adgang til.

Røverne er aldrig blevet fanget.

Om de fire på natholdet

Det har ikke været muligt at komme i kontakt med Poul, derfor er navnet opdigtet.

Torben arbejder som fast garagevagt,

Erik, som ikke er hans rigtige navn, kører stadig bus.

Palle arbejder i dag som leder af teknisk IT hos FynBus. En afdeling som ironisk nok har ansvar for bl.a. elektronisk billettering, som været medvirkede årsag til at kontanterne er kommet ud af busserne.

Lars fortsatte som busklargører indtil hans stilling blev udliciteret, og han kører bus i dag.

Overskriften er ikke valgt for at dramatisere, men alene fordi det er danmarkshistoriens største røveri mod en busvirksomhed. Det var usædvanligt groft og nøje planlagt, ligesom det store togrøveri i England, bare i anden målestok.

Stor busoperatør har købt en mindre

Jens Jensen & Sønner Holding ApS i Skive solgte før jul alle aktier i De Blaa Busser (A/S Jens Jensen og Sønner) til Umove A/S, der har hovedsæde i Glostrup og driver en række busruter forskellige steder i Danmark

De Blaa Busser råder i dag over 85 busser og 140 medarbejdere, der beskæftiger sig med såvel drift af offentlige busruter, turistikørsel og privat bustransport. Selskabet, der har en række langsigtede operatørkontrakter for de regionale trafikselskaber og en række kommuner, omsatte i 2017 for 82,7 millioner kroner. De Blaa busser har hidtil været 100 procent ejet af direktør Henning Holmgaard Jensen, som er tredje generation i De Blaa Busser, som har eksisteret i over 90 år og opereret på det lokale busmarked i og omkring Skive.

- Tiden er inde til at få fastlagt de fremtidige ejerforhold i De Blaa Busser, og jeg er sikker på at Umove har meget at tilføre virksomheden, uden at vores stærke traditioner for god service og rentabel drift bliver sat på spil. Jeg ser frem til at gå den nye tid i møde sammen med alle vores gode medarbejdere, siger Henning Holmgaard Jensen, der fortsætter som daglig leder af aktiviteterne.

Umove's køb af De Blaa Busser er et resultat af en kontrolleret vækststrategi i busselskabet, der blev etableret i 2013.

- Vi har både erfaringerne og musklerne til at vokse rentabelt, og De Blaa Busser bliver et vigtigt bidrag til den udvikling. Virksomheden er veldrevet og vi ser frem til samarbejdet med alle medarbejderne i selskabet og kunderne der hver dag vælger at rejse med os, siger Johnny Hansen, der er administrerende direktør i Umove A/S.

Overdragelsen får virkning fra 10. januar.

Om Umove:

- Umove opererer i dag omkring 600 busser og har en omsætning der nærmer sig 700 millioner kroner
- Selskabet er dannet i 2013 og er i dag ejet af ledelsen og Infrastrukturfonden CUBE II
- Umove har igennem sine første fem år præsteret vækst

Nordisk busoperatør har købt busoperatør i Holte

Den nordiske busoperatør Nobina, der har hovedsæde i Stockholm, og aktiviteter i Sverige, Norge, Finland og Danmark, har købt busselskabet DBO Busser Holding A/S "De Blaa Omnibusser" i Holte ved København

Nobina peger på, at købet følger selskabets strategi om at vokse på det nordiske marked. Ved købet af De Blaa Omnibusser får Nobina tilført tre nye kontrakter med en årlig omsætning på omkring 160 millioner kroner. De Blaa Omnibusser har kontrakter, der strækker sig til 2026. Nobina oplyser, at prisen for De Blaa Omnibusser, der råder over omkring 65 busser og beskæftiger 225 medarbejdere, er 210 millioner kroner på kasse- og skyldfri basis, som blev betalt kontant på overtagelsesdatoen 30. november.

Nobina's aktiviteter i Danmark er koncentreret på Sjælland, hvor købet af De Blaa Omnibusser vil styrke koncernens tilstedeværelse og mulighed for at tilbyde busløsninger.

Fynsk busvognmand er blevet idømt en bøde på 500.000 kroner

Retten i Odense idømte mandag 14. januar en nordfynsk busvognmand en bøde på 500.000 kroner - først og fremmest for manglende indsendelse af oplysninger om virksomhedens busser og chaufførers forhold til køre- og hviletidsreglerne i september 2016 i forbindelse med en virksomhedskontrol

Syddøstjyllands Politi oplyser, at en absolut sammenlægning af bøderne ville medføre en samlet bøde på 904.000 kroner, men at retten nedsatte bøden til 500.000 kroner.

Dommen blev afsagt uden retsmøde og det er derfor uvist, hvordan vognmanden forholder sig til dommen.

Om virksomhedskontrol

- En virksomhedskontrol er en administrativ kontrol udført af Færdselsstyrelsen, der undersøger alle virksomhedens biler og føreres overholdelse af reglerne om takografer, køre- og hviletid for en given måned
- Færdselsstyrelsen kan efter partshøring af virksomheden indstille til politiet, at der skal rejses sigtelse for de fundne overtrædelser
- Virksomheden har pligt til at indlevere oplysninger til brug for Færdselsstyrelsens kontrol

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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



Undersøgelse:

Danskerne vil vælge el-taxier - hvis de fik muligheden

En undersøgelse som miljøorganisationen Det Økologiske Råd har fået foretaget blandt danskerne viser, at otte ud af ti danskerne vil vælge en el-taxi, hvis de fik muligheden - og det ikke kostede ekstra

- Vi har længe arbejdet på at hjælpe taxibranchen over i nogle grønne biler og det er meget positivt, at danskerne bakker op om den grønne dagsorden og gerne ser et teknologiskifte i taxibranchen. Det eneste, vi mangler nu, er det sidste skub fra Folketingets partier, så vi for alvor kan sætte strøm til taxibranchen, og det håber vi meget snart sker, siger transportpolitisk medarbejder i miljøorganisationen Det Økologiske Råd, Kathrine Fjendbo Jørgensen.

Region Hovedstaden, Lufthavnen, Københavns Kommune og NGO'er har i de senere år gjort en stor indsats for at bane vejen for grønne taxier - blandt andet via ladestandere dedikeret til el-taxier, prioriteret fremkørsel i lufthavnen og grønne udbud. Nu er det håbet, at disse aktiviteter understøttes af statslig regulering, så taxi-kunderne kan få valget mellem en grøn og en fossildrevet taxi, når behovet for en taxitur opstår.

- I regeringens Klima- og luftpakke var der fornuftigt nok lagt op til en del fine grønne tiltag, som skulle være med til at sende branchen i den rigtige retning. Tiltagene har endnu ikke set dagens lys, men der er stadig håb om, at de danske politikere endnu ikke er gået helt i valgkamp og får lukket en fin aftale om grønne licenser, skærpede energikrav og miljøkrav og andre virkemidler, der kan fremme dagsordenen, siger Kathrine Fjendbo Jørgensen.

Om undersøgelsen:

Undersøgelsen er lavet i uge 47 og 48, hvor 1.906 respondenter deltog

Undersøgelsens spørgsmål lød:

- I dag kører så godt som alle taxier på fossilt brændstof og udleder klimagasser og luftforurening, der svarer til 6-8 bilers kørsel om dagen. Ville du vælge en eltaxi, hvis du fik muligheden, og det kostede det samme?

Taxi-kørsel

Taxierne er en del af den kollektive transport. De sikrer, at folk uden bil kan komme fra A til B, når cyklen eller bussen ikke er en mulighed. Men hvor der allerede er lagt planer for omstilling til el for både busser og tog, mangler omstillingen i taxibranchen.

- Her har vi en gylden chance for faktisk at indtage en førerposition i Europa. Jeg synes personligt, det kunne være rigtig dejligt at se Danmark og København i spidsen for en grøn omstilling på taxiområdet, som går fint i spænd med København som cykelby og vores delebiler på el. Desuden er det en utrolig vigtig brik i forhold til renere luft i vores byer. Vi får også en anseelig CO₂-reduktion med i handlen, siger Kathrine Fjendbo Jørgensen.

Der findes ca. 4.000 taxier i Danmark. Omkring 2.000 af dem befinder sig i Københavnsområdet og er hver dag med til at gøre mobiliteten mere fleksibel, men også med til at øge luftforureningen i byerne. Luftforurening er ikke kun til gene for dem, der bor i byerne, men også for taxichaufførerne selv, der hver dag året rundt arbejder midt i de skadelige gasser.

En taxi kører hver dag et antal km, svarende til 6-8 personbiler, så den udleder en tilsvarende mængde af NOX, partikler og CO₂.

Politisk flertal garanterer for licenser til taxier med nul-udslip

Et bredt politisk flertal i Folketinget - det er ud over VLAK-Regeringens partier, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Radikale og SF - vil ændre Taxi-loven, så der i år og næste år er garanti for en taxitilladelse til op til 300 nul-emissionstaxier

Aftalen, der kommer i forlængelse af VLAK-Regeringens klima- og luftudspil, som blev lagt frem i efteråret sidste år, betyder, at op til 300 elbiler - med batterier eller brint-anlæg - får garanti for en universaltilladelse efter taxiloven i den resterende del af overgangsperioden, hvis ansøgeren i øvrigt lever op til kravene i taxiloven.

I 2019 og 2020 er antallet af nye universaltilladelser begrænset til 500 ekstra om året, og med den nye aftale vil 100 af disse ekstra licenser i andet halvår i år og 200 til næste år være målrettet nul-emissionsbiler.

- Taxier kører ofte der, hvor der bor mange mennesker, som kan blive generet af luftforureningen. Det er derfor naturligt, at taxierhvervet går foran i bestræbelserne for et grønnere Danmark. Det vil vi gerne understøtte med denne aftale, som er et skridt på vejen mod en grønnere taxiflåde, siger transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA).

På baggrund af aftalen vil ministeren fremsætte et lovforslag, som forventes at træde i kraft 1. juli.

Derudover vil ministeren gennem en ændring af Afmærkningsbekendtgørelsen gøre det muligt for vejmyndigheder at prioritere de grønne taxier.

- Vi skal gøre det muligt at reservere plads til de grønne taxier forrest i køen ved lufthavne, stationer og taxiholdespladserne. På den måde kan vi gøre det lettere for brugerne at træffe det grønne valg, siger ministeren, som i samarbejde med Københavns Lufthavn vil nedsætte en arbejdsgruppe, der skal undersøge, hvordan lufthavnen yderligere kan understøtte den grønne omstilling af taxibranchen, siger Ole Birk Olesen.

Ung mand tog en pirattaxi - og fik stjålet sit dankort

Natten til søndag 6. januar satte en 24-årig mand sig ind i en pirattaxi i Fiskergade i Aarhus Midtby for at komme hjem. Østjyllands Politi fortæller, at det endte med at blive en dyr tur for ham

Den 24-årige mand aftalte med de to mænd i bilen, at han bare skulle betale for benzinen, så skulle de nok køre ham hjem. Det er et setup, der er blevet brugt før af førere af såkaldte pirattaxier.

Østjyllands Politi fortæller videre, at da de kom til en tankstation, brugte den 24-årige sit dankort til at betale med, inden de kørte videre, og han blev sat af ved sit hjem i Aarhus N.

Først da han blev kontaktet af sin bank dagen efter, gik det op for ham, at hans dankort var blevet stjålet. Der var hævet nogle tusinde kroner på kortet, inden det var blevet spærret.

Den 24-årige har over for politiet beskrevet de to mænd som:

A:
Mellemstlig af udseende, lys hud
Ca. 28-35 år
Ca. 175-180 cm høj
Sort, kort hår og trimmet skæg
Talte dansk
Iført stram grå t-shirt og jeans

B:
Mellemstlig af udseende, lys hud
Ca. 25-30 år
Ca. 185-190 cm høj, spinkel
Sort, kort hår - lidt skæg på hagen
Talte dansk
Iført North Face-jakke og jeans

Mændene kørte i en sort Renault Clio. Hvis man har oplysninger om gerningsmændene, kan man kontakte Østjyllands Politi via tlf. 114.

Taxi-chauffører demonstrerede mod den nye taxilov

Omkring 100 taxichauffører i København demonstrerede mandag 21. januar deres utilfredshed med den godt et år gamle taxilov. Ifølge taxi-chaufførerne har taxiloven betydet flere taxier på gaderne og dermed mindre indtjening til den enkelte chauffør, da antallet af ture ikke er steget

Den nye taxi-lov vil betyde, at antallet af tilladelser fra 2020 ikke længere vil være begrænset til en bestemt antal. Er man kvalificeret til at køre taxi, kan man søge om at få en taxi-tilladelse.

Mandagens demonstration, hvor omkring 100 chauffører kørte i optog i det indre København, betød forsinkelser i trafikken. I forbindelse med demonstrationen var der også demonstrationsledere iført gule veste på gaden til at dirigere trafikken.

Demonstrationen var anmeldt til Københavns Politi på forhånd.

Børn kan hjælpe letbane med trafiksikkerhed

Inden få år vil man i Odense kunne høre advarslen "Pas på, der kommer letbane!". I ugen op til de fynske skolars vinterferie skal 1.100 skoleelever komme med gode bud på, hvordan man bedst muligt sørger for trafiksikkerhed mellem letbanen og de bløde trafikanter som cyklister og fodgængere. Det sker under innovations- og teknologidagene, Future Innovators, i Odense

I forbindelse med innovations- og teknologidagene, Future Innovators, i Odense og med letbanen som overordnet tema bliver 8.-9. klasseeleverne fra 29 forskellige skoler introduceret og trænet i idéudvikling, programmering, digital kodning og innovation. Det er kompetencer, som vægtes højt i Odense Kommunes indsats "Børnene i Robotbyen", der går ud på, at byens børn skal drage fordel af at vokse op i en af verdens førende robotbyer ved at få mulighed for at tage aktiv del i fremtidens digitale samfund.



- Vi ved, at det kan få flere til at interessere sig for teknologi, når de kan se, at det giver mening i den virkelige verden. Derfor er jeg glad for, at Odense Letbane har bidraget med opgaver til Future Innovators, så det bliver så virkelighedsnært som muligt. Børn, der bevæger sig i trafikken på gåben eller cykel, ser nogle gange noget helt andet end voksne, der er vant til at opleve trafikken gennem forruden på en bil, så forhåbentlig kommer de op med nogle ideer, som vi voksne ikke selv har tænkt på. I sidste ende kommer byens børn på den måde til at skabe løsninger i den by, som de selv vokser op og bor i. Vi giver noget til børnene, og de giver noget tilbage til byen, siger Susanne Crawley Larsen, der er rådmand for Børn- og Ungeforvaltningen, Odense Kommune.

Det er Syddanske Forskerparker, der med hjælp fra Odense Kommune og Møllerens Fond står bag Future Innovators. Formålet er at koble de unge sammen med forskermiljøet og nye teknologiske løsninger.

Fire dage med workshops

I dagene 5.-8. februar samles de godt 1100 elever i Videnbyen - og gennem fire workshops kan de prøve at kode sensorer i letbane-førerens vest til at måle træthed, programmere en robot til at tjekke sikkerheden langs sporene og få helt nye ideer til, hvordan man undgår, at børn til fods eller på cykel kommer i farlig nærkontakt med letbanen.

- Med letbanen kommer der et nyt transportmiddel i Odense, som trafikanterne skal vænne sig til. Børn og unge er blandt dem, som oftest bliver ramt i trafikken. Så de er en vigtig målgruppe at nå ud til. Derfor er vi i Odense Letbane meget begejstrede for, at så mange børn og unge skal arbejde med sikkerhedstemaet i forbindelse med Future Innovators - og vi glæder os til at få deres input og perspektiver, da børn og unge ser på tingene fra en anden vinkel, som helt klart kan blive et stærkt bidrag til vores kommende sikkerhedskampagne og arbejde med sikkerhed omkring letbanen, siger Benthe Vestergård, der er kommunikationschef i Odense Letbane P/S.

Future Innovators så dagens lys første gang i 2017, hvor 800 elever deltog. Sidste år voksede deltagerantallet til 1.000 og i år er der flere klasser på venteliste. Odense Kommune er storleverandør af deltagende klasser med 36. Men interessen har med årene bredt sig til Assens, Langeskov, Nyborg, Nordfyn, Svendborg og Kolding, der også har elever med i år.



Letbanedirektør gør nytårsstatus

Aarhus Letbanes direktør, Michael Borre, ser tilbage på 2018 med blandede følelser - og frem til, at man i 2019 kommer til at opleve den komplette letbane, der forbinder Grenå, Aarhus og Odder

Michael Borre glæder sig over fyldte tog og en god modtagelse fra pendlerne - men han ærgrer sig over et ustabilt efterår og en forsinket strækning mod Grenaa. Han fastslår i sin nytårsstatus, at de rejsende i Østjylland i 2019 skal opleve den fulde effekt af Letbanen, og så skal det første års erfaringer bidrage til en mere stabil drift.

Michael Borre skriver:

21. december 2018 er det præcis et år siden, at det første letbanetog med kunder om bord rullede af sted fra Aarhus H mod Skejby. Siden den første afgang er også strækningerne Aarhus-Odder og Universitetshospitalet-Lisbjergskolen åbnet. Til gengæld må beboerne på Djursland vente på letbanetog frem til foråret 2019.

Åbningen af Lisbjerg-Lystrup og Aarhus H-Grenaa er afgørende brikker, som skal fuldende det puslespil, der danner Danmarks første letbane. Det fremhæver Michael Borre, direktør i Aarhus Letbane, i sin nytårsstatus:

Helt overordnet ser jeg tilbage på 2018 med blandede følelser. På den ene side fik vi en fabelagtig start med stabil drift, og senere fulgte årets højdepunkt, da vi åbnede strækningen mod Odder. På den anden side har vi måttet skuffe med en stadig uåbnet Grenaastrækning til stor frustration for alle. Samtidig har vi i efteråret haft en periode med flere aflyste afgang, forsinkelser og ulykker.

Opstarten: Langt tilløb gav pote

Østjyderne har taget rigtig godt imod os. Togene er fyldte i myldretiden, og pendlerne er generelt glade, viser vores tilfredshedsmålinger. Inden åbningen til Odder var der kritiske røster om, at mange østjyder ikke ville vende tilbage til toget, fordi de havde købt bil nummer to. Men vores passagertal tyder på noget andet.

Mange rejsende fra syd bliver siddende i toget på Aarhus H, fordi de skal videre mod nord – og det er glædeligt. Med den nye strækning har Letbanen givet en markant bedre sammenhæng med Aarhus Universitet, Aarhus Universitetshospital og virksomhederne i Skejby. Det giver så den udfordring, at afgangene er fyldte, når de ruller ind på Aarhus H, og ikke har plads til alle. Derfor har vi nu indsat ekstra afgang ind fra Aarhus H.

Et langt tilløb giver en bedre drift, har vi lært af det første år. Da åbningen af den indre strækning blev udskudt i efter-

året 2017, kørte vi tre måneder med fuld drift, men med tomme tog, mens vi ventede på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens godkendelse. Derfor fangede vi opstartsudfordringer på forhånd, og hen over foråret kørte vi til tiden på næsten 100 procent af afgangene.

Efteråret: Løvfald og tung Tango

I efteråret har vi ikke haft samme flotte tal. Vi har måttet aflyse afgang, og der har været forsinkelser på andre. Det skyldes blandt andet, at vi nu har to forskellige strækninger, der skal spille sammen. Den indre, hvor vi kører bykørsel med relativt lav fart, og strækningen mod Odder, som i højere grad minder om en rigtig jernbane. Den opgave er mere kompleks og har krævet lidt tilvænning.

Vi har måttet køre med "forkerte" tog på flere afgang. Det skyldes, at vores Variobahn-tog endnu ikke er godkendt til at køre på strækningen mod Odder. Tango-toget er mere som et rigtigt tog og er derfor tungere. Det gav problemer på Randersvej under løvfaldet, hvor Tango havde svært ved at komme op ad de glatte skinner på den stejle stigning. Det tager vi som en læring og ser frem mod 2019, hvor Variobahn og Tango bliver taget i brug på de "rigtige" strækninger.

Ikke alle bilister og cyklister har vænnet sig til Letbanen. Vi har set eksempler på hasarderet kørsel fra medtrafikanter, som desværre er mundet ud i ulykker. En ulykke har konsekvenser for de involverede, også for vores letbaneførere, som i sagens natur bliver chokerede, når de rammer en trafikant. Derudover har ulykkerne betydning for driften, fordi systemet lukker ned en time eller mere, og ofte må det pågældende letbanetog også tages ud af drift og til reparation.

Grenaabanen: Beklagelse og benhårdt arbejde

Jeg er rigtig ked af, at vi har skuffet mange mennesker nord for Aarhus og på Djursland, fordi strækningen mod Grenaa og Lisbjerg-Lystrup først kan åbne i løbet af foråret 2019. Jeg kan forsikre om, at alle hos os arbejder benhårdt for at få strækningerne godkendt. Den indsats, som mine dedikerede medarbejdere lægger for dagen, vil jeg gerne anerkende. De arbejder under et hårdt pres fra omverdenen.

Det er ekstremt teknisk og komplekst at få godkendt Danmarks første letbane. Samtidig er der mange parter involveret, som er afhængige af hinanden. Vi har en god dialog med Trafikstyrelsen, og vi har en assessor, som går grundigt og forsigtigt til værks. Men vi kan se, at der er truffet nogle forkerte beslutninger i fortiden, hvor især proceduren omkring godkendelser er blevet undervurderet.

Fremtiden: Stabil drift og fuld effekt

Vi er en driftsorganisation, men indtil strækningen mod Grenaa åbner, må vi bruge mest tid på anlæg og godkendelser. Jeg glæder mig til, at vi kan skifte fokus fra anlæg til drift i 2019 – og komme i gang med den opgave, som jeg egentlig er ansat til. Vi skal have opbygget erfaringer med det samlede letbanesystem og systematisk finde metoder til at optimere driften.

Samtidig har vi et særskilt udbygningssekretariat, som er begyndt at arbejde på etape 2. Planen er jo, at der også skal køre letbane til Brabrand, Hinnerup og Aarhus Ø. Hvad angår Aarhus Ø, er vi i gang med projektafklaring og miljøundersøgelser (VVM), og den del af strækningen kan blive politisk godkendt, så anlægsarbejdet kan gå i gang i 2020, hvis Aarhus Kommune ønsker det. Vi forventer, at projektafklaring og miljøundersøgelser for de øvrige strækninger kommer rigtigt i gang i løbet af 2019, når den rigtige rådgiver til opgaven er fundet.

Vi skal åbne til Grenaa, før østjyderne vil opleve den fulde effekt af Letbanen. Når det sker, har vi et kollektivt trafiktilbud af høj klasse, som har gjort det markant nemmere at komme mellem nord og syd – og hvor store institutioner som Aarhus Universitet, Aarhus Universitetshospital, erhvervslivet i nord og de nye bycentre i Lisbjerg og Nye er en del af banenettet. Det har hele Østjylland grund til at glæde sig over.



Aarhus Letbane testkører atter på banen mellem Grenaa og Aarhus

Mandag 21. januar genoptog Aarhus Letbane testkørslerne på strækningen mellem Grenaa og Aarhus. Testkørslerne skal sikre, at indkørsel til stationerne kommer til at ske smidigt og hurtigt

Testkørslerne skal bruges til at finjustere kommunikationen mellem letbanetog, signalsystem og sporskifter på stationer med krydsningsspor. Formålet er at gøre letbanetogenes indkørsel til stationerne så flydende og hurtig som muligt.

For at genere den øvrige trafik mindst muligt begynder testkørslerne klokken 19 og fortsætter frem til klokken 5 om morgenen. Når letbanetogene passerer overkørslerne, vil de kortvarigt være lukket for krydsende trafik. Under passage af et letbanetog er overkørslerne spærret for krydsende trafik med en kombination af bomme, lys og medarbejdere i gule veste.

Der testkøres på hele strækningen mellem Aarhus og Grenaa, men hovedparten af testarbejdet vil blive udført omkring krydsningsstationerne på Torsøvej i Risskov, Lystrup, Skødstrup, Hornslet, Ryomgård og Grenaa. Det sker aften og nat i perioden fra mandag 21. januar til tidligt fredag den 25. januar og igen fra mandag aften 28. januar til tidlig morgen fredag 1. februar.

Selv om testkørslerne udføres med både lav og høj hastighed, forventes de i øvrigt ikke at medføre støjgener for naboerne.

Testkørslerne er en del af arbejdet med at få godkendt letbanestrækningen mellem Grenaa og Aarhus til kørsel med passagerer.

Transportministeren har orienteret forligskredsen om EU-Rettens Femern-domme

Tirsdag i denne uge orienterede transportminister Ole Birk Olesen repræsentanter for Femern Bælt-forligskredsen (V, LA, K, S, DF, R og SF) om de domme, som EU-Domstolen afsagde i sidste uge om godkendelsen af finansieringen af Femern Bælt-forbindelsen. Transportminister Ole Birk Olsen oplyste, at EU-Retten ikke har forkastet statsgarantimodellen, og dommene har ikke betydning for den allerede tildelte EU-støtte på knap 4,4 milliarder kroner. Men dommene gør det aktuelt vanskeligt for Femern A/S at optage nye lån med statsgaranti

EU-Domstolen annullerede ved dommene EU-Kommissionens godkendelse af finansieringen af Femern Bælt-projektet fra 2015. Begrundelsen i dommene er, at EU-Kommissionen begik en procedurefejl ved ikke at indlede en formel undersøgelsesprocedure og ved ikke at have undersøgt, hvilke betingelser for udbetaling af statsgarantierne der skal fastsættes i låneaftaler med videre.

Transportministeren oplyste også, at EU-Domstolen på en række punkter afviser Scandlines' og Stena Lines kritik af EU-Kommissionens godkendelse af finansieringen. Det fremgår således af dommene, at Femern Bælt-projektet er af fælleseuropæisk interesse, og EU-Domstolen bekræfter, at det er fornuftigt og rimeligt at antage, at færgeoverfarten Rødby-Puttgarden lukker, når Femern Bælt-forbindelsen åbner.

I forlængelse heraf har EU-Domstolen bekræftet, at det var fornuftigt og rimeligt, at EU-Kommissionen ikke blandede sig i den danske stats beslutning om at anlægge en fast forbindelse. EU-Domstolen har ikke forkastet statsgaranti-modellen, og dommene har ikke betydning for den allerede tildelte EU-støtte på knap 4,4 milliarder kroner.

Endelig fastslår EU-Domstolen, at finansieringen af de danske landanlæg til Femern Bælt-forbindelsen ikke er omfattet af statsstøttere reglerne. EU-Kommissionen forventes nu at sætte gang i en formel undersøgelsesprocedure af statsstøtten, og dermed om statsstøtten til finansieringen af kyst til kyst-forbindelsen kan godkendes. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er allerede i tæt dialog med EU-Kommissionen om dette spørgsmål.

Med dommene er EU-Kommissionens godkendelse af finansieringen af kyst til kyst-forbindelsen annulleret. Det har betydning for Femern A/S, da det gør det vanskeligt at optage nye lån med statsgaranti, før EU-Kommissionen har udarbejdet en ny, positiv afgørelse om finansiering af projektet. Femern A/S har sikret sig den nødvendige likviditet til selskabets aktiviteter i de kommende år.

- Der er en række positive budskaber i EU-Domstolens afgørelse. EU-Domstolen sætter ikke spørgsmålstejn ved, at Femern Bælt-forbindelsen er samfundsbegrundet. Samtidig vurderer Domstolen, at det er rimeligt og fornuftigt at antage, at færgeoverfarten Rødby-Puttgarden lukker, når Femern Bælt-forbindelsen åbner, siger Ole Birk Olsen.

Han noterer, at EU-kommissionens konkurrencekommissær Margrethe Vestager er citeret for, at det er et procedure-spørgsmål, der er årsagen til dommens annulation af godkendelsen, og ikke substansmæssige forhold. Samtidig citeres kommissæren for, at sagen om statens støtte til Femern Bælt-forbindelsen - efter hendes vurdering - ikke har noget med statsstøttere reglerne at gøre. EU-Kommissionen skal nu arbejde frem mod at træffe en ny afgørelse om finansieringen af Femern Bælt-projektet. Ministeriet er allerede i dialog med Kommissionen, der har fuldt fokus på sagen og vil arbejde hurtigst muligt med den videre proces.

Forligskredsen bag Femern Bælt-forbindelsen udtrykte fortsat fuld opbakning til projektet og den videre proces.

EU-udsending:

Femern-tunnelen er et af Europas vigtigste infrastrukturprojekter

Femern-tunnelen har ifølge EU-repræsentant Pat Cox, der besøgte Danmark tidligere på ugen en afgørende betydning for det fremtidige europæiske transportnet. - Den er højt prioriteret af EU og en vigtig forbedring af transportkorridoren fra Skandinavien til Middelhavet, vurderer EU-kommissionens koordinator for den store nord-syd trafikkorridor - "Skandinavien - Middelhavet" - som er blandt de vigtigste trafikkorridorer i Europa

Forud for sit besøg hos Femern A/S i Danmark tirsdag 22. januar understregede Pat Cox den vidtrækkende betydning, som projektet vil få for væksten i Europa.

- Femern-tunnelen er et af Europas vigtigste infrastrukturprojekter lige nu. Vi glæder os rigtig meget til starten af anlægsarbejdet, og den danske regering kan regne med fortsat støtte, sagde Pat Cox.

Den 18 km lange Femern-tunnel mellem Danmark og Tyskland, der bliver verdens længste sænketunnel, vil bidrage til en markant forbedring af Europas infrastruktur. Den vil give Europa en ny, hurtig og fleksibel forbindelse mellem Skandinavien og Centraleuropa, og gøre det muligt at rejse fra København til Hamborg på under tre timer i tog. I dag tager rejsen 4,5 timer.

- Vi er glade for at være et højt prioriteret anlægsprojekt i Europa, og for den store opbakning og støtte, vi får fra EU, siger Claus F. Baunkjær, der er administrerende direktør i Femern A/S.

- Femern-tunnelen er ikke alene en forbindelse mellem Danmark og Tyskland, men også en forbindelse mellem Skandinavien og resten af Europa. Den er en del af fremtidens overordnede europæiske transportnetværk med alle de fordele det vil give når tunnelen åbner, siger han.

Den tidligere formand for EU-Parlamentet Pat Cox blev i 2014 udpeget af EU-kommissionen til koordinator for TEN-T Scandinavian Mediterranean Corridor (Skandinavien - Middelhavet), der strækker sig fra Finland gennem Sverige, Danmark, Tyskland, Østrig og Italien til Malta. Under sit besøg i Danmark mødte Pat Cox også den danske transportminister Ole Birk Olesen (LA).

Fakta:

- Den forhenværende EU-Parlamentsformand Pat Cox varetager i dag som europæisk koordinator for den transeuropæiske transportnets (TEN-T) hovednetkorridor "Skandinavien - Middelhavet" en væsentlig opgave i sammenbindingen af Europa
- Skandinavien - Middelhavet-korridoren er en af ni korridorer i Europa. Den starter i Finland, går ned igennem Skandinavien, videre til Italien igennem Tyskland og slutter på Malta
- EU-Kommissionen har tildelt en støtte på omkring 4,4 milliarder kroner til anlægsfasen af tunnelen under Femern Bælt. Herudover har EU tildelt anlægsarbejdet med Ringsted-Femern jernbanen en støtte på 870 millioner kroner

Transportkoordinator fra EU:

- Femern Bælt-forbindelsen får og vil få den nødvendige støtte fra EU

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) mødtes fornyligt med TEN-T koordinator Pat Cox. Under mødet talte de blandt andet om Femern Bælt-projektet, det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og de danske transportprioriteter. Pat Cox understregede, at Femern Bælt-forbindelsen er en afgørende del af den europæiske transportkorridor

Pat Cox understregede over for ministeren, at Femern Bælt-forbindelsen er en afgørende del af den europæiske transportkorridor, der forbinder Skandinavien med Middelhavet, og som sikrer en høj grad af mobilitet for EU's borgere og samtidig giver erhvervslivet gode rammebetingelser for at understøtte den fortsatte vækst i Europa.

- Femern Bælt-forbindelsen får og vil få den nødvendige støtte fra EU. EU vil ikke være en hindring for udviklingen af dette fælles strategiske projekt, sagde den europæiske koordinator Pat Cox.

- Jeg er glad for at høre, at EU fortsat bakker stærkt op om Femern Bælt-forbindelsen og det dansk-tyske arbejde. Femern Bælt-forbindelsen har ikke alene stor betydning for Danmark, men er et projekt med afgørende betydning for Danmark og EU, siger Ole Birk Olesen.

Ministeren og Pat Cox lagde begge stor vægt på, at forhandlingerne i EU om nye støttemidler til europæiske infrastruktur opretholder fokus på grænseoverskridende projekter som Femern Bælt-forbindelsen.

Under sit besøg i Transport-, Bygnings- og Boligministeriet holdt Pat Cox et oplæg om aktuelle sager i europæiske transportpolitik for Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg, transportbranchen og ministeriets medarbejdere.



Den danske transportminister Ole Birk Olesen (LA) sammen med EU-koordinator Pat Cox.

Transportministeren sætter gang i en forundersøgelse af en fast forbindelse over Kattegat

VLAK-Regeringen og Dansk Folkeparti udmønter nu 60 millioner kroner fra finansloven for 2019 til at sætte gang i to forundersøgelser af en ren vejforbindelse og en kombineret vej- og jernbaneforbindelse over Kattegat. Parterne tager dermed næste skridt mod en fast forbindelse, som vil kunne spare bilisterne for op til halvanden times kørsel, og med en kombineret forbindelse give togpassagerer en tidsgevinst på mindst det samme

Foreløbige beregninger pegede i foråret på, at en ren vejforbindelse over Kattegat sandsynligvis kunne betales af brugerne alene. Altså uden bidrag fra statskassen. Det var et resultat og et potentiale, som transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen godt kunne lide og derfor ville have undersøgt nærmere. På den baggrund satte han sammen med regeringspartierne og Dansk Folkepartis transportordførere gang i en grundigere screening af mulighederne for en fast vejforbindelse over Kattegat.

Resultatet heraf foreligger nu. Sammenfattende vil en vejforbindelse være et økonomisk rentabelt projekt, som potentielt kan realiseres uden økonomisk bidrag fra staten.

Omvendt vil en kombineret vej- og jernbaneforbindelse kræve et økonomisk bidrag fra staten på i størrelsesordenen 40-50 milliarder kroner. Det vil ifølge transportministeren og de udregninger, han lægger vægt på, udløse et samfundsøkonomisk tab. Men for at sikre bred politisk forankring og et sammenligneligt samt aktuelt grundlag, når der skal tages stilling til, om en eventuel VVM-undersøgelse skal sættes i gang, vil VLAK-Regeringen og Dansk Folkeparti sætte gang i forundersøgelser af en ren vejforbindelse samt en kombineret vej- og jernbaneforbindelse.

- En fast forbindelse over Kattegat vil være med til at binde Danmark tættere sammen. Trafikanter mellem Jylland og Sjælland vil kunne spare op til halvanden times kørsel, afhængig af, hvor de skal til og fra. Og så vil fjernbusser over forbindelsen kunne sikre en hurtigere og nemmere forbindelse for den kollektive trafik mellem landsdelene, ligesom trængslen på de fynske og østjyske motorveje vil blive mindsket, siger transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) og fortsætter:

- For at få bred politisk opbakning fra oppositionen til et projekt med dette tidsperspektiv, er det nødvendigt både at undersøge en kombineret og en ren vejforbindelse. Det ændrer ikke på, at screeningen peger på en vejforbindelse som den eneste økonomiske rentable løsning, men jeg er glad for, at vi nu får sat gang i de nødvendige undersøgelser, så vi kan komme et skridt nærmere en fast forbindelse over Kattegat.

Der vil blive gennemført to forundersøgelser inden for det samlede beløb på 60 millioner kroner. Det skyldes, at de fysiske løsninger for en ren vejforbindelse henholdsvis en kombineret vej- og jernbaneforbindelse er væsentligt forskellige. Ligesom en kombineret forbindelse ikke kan ses i direkte sammenhæng med en forbindelse, der er optimeret til vejtrafik alene.

Forundersøgelserne vil blandt andet indeholde en opdateret trafikalt analyse, samfundsøkonomiske og miljømæssige analyser og undersøgelser af forskellige tekniske løsninger for den faste forbindelse samt forskellige linjeføringer.

Faste forbindelser

Forundersøgelserne sættes i gang i begyndelsen af 2019 og forventes at være færdig i løbet af 2021, hvorefter der vil kunne sættes gang i en VVM-undersøgelse, som danner det endelige beslutningsgrundlag for en anlægslov.

De øvrige partier (S, SF og R) i forligskredsen bag Aftale om en grøn transportpolitik fra 2009 vil blive tilbudt at tilslutte sig aftalen.

Metroen tester nye tog

Byggeriet af Københavns nye Metro-linie - Cityringen - har passeret endnu en milepæl. Der er lagt skinner hele vejen rundt på Cityringen og på hele Nordhavnslinjen. På de kommende metrostationer er arbejdet med at opsætte ovenlys og loftsbeklædning i gang, ligesom der er sat vægbeklædning op på over halvdelen af stationerne

På alle stationer er der også opsat perrondøre og lavet hovedtrapper, og så er elevatorerne på plads på endnu en station. Og så kører metro-togene testkørsel hele vejen rundt i Cityringen.

Metro-selskabet peger på, at der stadig meget, der skal nås, før Cityringen kan åbne til sommer.

Og der er stadig en risiko for, at åbningen bliver forsinket.



VLAK-Regeringen har planer om at udvide stationen i Københavns Lufthavn

Flere og flere passagerer rejser med tog til og fra Københavns Lufthavn - og der vil komme flere til. Derfor foreslår VLAK-Regeringen i forbindelse med sit kommende hovedstadsudspil at udvide stationen med to nye perroner. Udvidelsen vil give mulighed for flere direkte tog til lufthavnen og vil kunne være selvfinansierende, hvis den nye station kombineres med to parkeringshuse

Togstationen ved Københavns Lufthavn og Øresundsbanen over Amager er i dag udfordret på kapaciteten. Derfor kan stationen risikere at blokere for Københavns Lufthavns fortsatte vækst, ligesom den kan blive en flaskehals, når togtrafikken fra Sverige ventes at stige i forbindelse med Femern Bælt-forbindelsens åbning.

Ved at udvide Københavns Lufthavns Station med yderligere to perroner kan man øge kapaciteten, så banen kan håndtere den forventede vækst i person- og godstogstrafikken.

Efter planen skal der samtidig etableres parkeringshuse med over 2.000 nye parkeringspladser i lufthavnen i tilknytning til stationen. De foreløbige beregninger viser, at indtægterne fra udlicitering af driften af parkeringshusene vil kunne finansiere hele stationsprojektet.

- Københavns Lufthavn er i stor vækst, og lufthavnen har en ambition om at være den førende internationale lufthavn i Norden med over 40 millioner passagerer årligt. Det er afgørende for væksten, at den omkringliggende infrastruktur

På sporet

understøtter lufthavnen, siger transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) og fortsætter:

- Jeg er derfor glad for, at vi uden at skulle åbne statskassen kan igangsætte en udvidelse Københavns Lufthavns Station, som sikrer, at der kan køres flere direkte tog til lufthavnen samtidig med, at vi fremtidssikrer togstationen, så banen kan håndtere den forventede vækst i person-, og godstrafikken.

Projektet indebærer, at der anlægges en ny station parallelt med den gamle med to nye overdækkede perroner. De nye perroner skal etableres ved de nuværende godsspor 11 og 12, som ligger under metrostationen. Med den nye station kan der etableres den såkaldte "retningsdrift", så alle tog i østgående retning føres igennem den eksisterende station, mens alle tog i vestgående retning føres igennem den nye station. Det betyder således, at øst- og vestgående tog ikke længere skal krydse hinanden i forbindelse med trafikafviklingen ved lufthavnen. Dermed øges også banekapaciteten på Øresundsbanen.

Udvidelsen vil gøre det muligt at håndtere en markant forøgelse af passagertrafikken over Øresund og øge betjeningen af lufthavnsstationen, der således har kapacitet til at håndtere andelen af rejsende, der ankommer med tog i en situation med 40 millioner årlige rejsende i lufthavnen svarende til lufthavnens målsætning.

Udover at betjene rejsende fra lufthavnen vil parkeringshusene kunne fungere som Parkér & Rejs-anlæg og give bilerne mulighed for at fortsætte deres rejse til centrum af København med metro eller fjern tog.

Tidsplanen for projektet er, at der fra 2019 til 2021 skal gennemføres en detaljeret projektering, herunder gennemføres miljøvurdering. I perioden 2020-2022 skal projektet i udbud og myndighedsbehandles. Projektet vil herefter kunne udføres i årene 2022-2025.

Sund & Bælt Holding A/S vurderer, at en samlet stationsløsning med parkeringshuse kan etableres for ca. 2,5 milliarder kroner inklusiv 50 procent korrektionsreserve.

Det er selskabets vurdering, at anlægsinvesteringen kan tilbagebetales via indtægter fra udlicitering af driften af parkeringshusene til en operatør. Ved en belægningsprocent på 95 procent i parkeringshusene vurderes projektet at kunne tilbagebetales i løbet af 26 år, mens tilbagebetalingstiden vil være op til 38 år med en belægningsprocent på 75 procent.



Regeringen vil undersøge vejen frem for en ny motorvej i Hovedstadsområdet

VLAK-Regeringen vil som led i sit hovedstadsudspil, der blandt andet skal forbedre fremkommeligheden, sætte gang i en forundersøgelse af en ny motorvej i den sydlige Ring 5-korridor fra Køge til Frederikssundsmotorvejen. Samtidig vil VLAK-Regeringen sætte gang i en planlægningsundersøgelse i den nordlige del af Ring 5 med det formål at forbedre beslutningsgrundlaget for eventuelle indsnævninger i korridoren, der er et op til én kilometer bredt og 60 kilometer langt landområde, der er udlagt til et eventuelt byggeri af en ny motorvej vest for Hovedstadsområdet fra Køge i syd og til Helsingør i nord

VLAK-Regeringen tager udgangspunkt i, at Hovedstadsområdet er udfordret af stigende trafik og trængsel med lang transporttid på vejene for både borgere og erhvervslivet.

- Biltrafikken på Sjælland stiger kraftigt i disse år, og det koster samfundet rigtig mange penge, når vi spilder tiden på at holde i kø. Vores undersøgelser viser, at det på sigt ikke vil være nok at udvide de eksisterende motorveje i ringforbindelserne for at afhjælpe det pres, der er på vejene. Derfor vil vi nu undersøge mulighederne for at lave en ny motorvej, der kan lede noget af trafikken uden om København, siger transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA).

Den nye motorvej skal placeres i det, der kaldes Ring 5-korridoren, som løber fra Køge til Helsingør. Korridoren har siden 1982 været en del af den bindende fysiske planlægning for infrastrukturen i hovedstadsområdet. Forundersøgelsen vil omhandle den sydlige del af korridoren fra Køge til Frederikssundsmotorvejen og vil blive finansieret af staten og de omkringliggende kommuner i fællesskab.

Da der ikke hidtil har været lokal opbakning til at en ny motorvejsforbindelse i den nordlige del af Ring 5-korridoren, sættes der her i stedet gang i en planlægningsundersøgelse med det formål at se på mulighederne for at indsnævre korridoren. Den nuværende arealreservation begrænser mulighederne for bebyggelse i området.

Fakta om Ring 5-korridoren:

- Ring 5-korridoren er op til en kilometer bred og er ca. 60 kilometer lang
- Formålet med forundersøgelsen af en sydlig Ring 5 er at finde et eller flere relevante forslag, som medvirker til at afhjælpe dagens trafikale problemer, mens miljømæssige forhold og lokale udviklingsplaner søges tilgodeset
- Forundersøgelsen kan danne grundlag for en efterfølgende VVM-undersøgelse af en Ring 5-vejforbindelse og medvirke som et beslutningsgrundlag herfor
- Det vil blive nedsat et teknikerudvalg bestående af staten, de berørte kommuner og regionen for at give alle parter mulighed for at følge undersøgelsen
- Forundersøgelsen af motorvejsstrækningen vil kunne gennemføres på to år, hvorefter der vil kunne sættes gang i en VVM-undersøgelse, som danner det endelige beslutningsgrundlag for en anlægslov
- Planlægningsundersøgelsen i den nordlige del af Ring 5, hvis formål er at forbedre beslutningsgrundlaget for eventuelle indsnævninger af korridoren, kan ligeledes gennemføres på to år



VLAK-Regeringen vil give Hovedstadsområdet et løft

Torsdag 24. januar præsenterede VLAK-Regering sit varslede udspil om hovedstadsområdet - Danmarks hovedstad - Initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet. Udspillet indeholder en række initiativer, der skal styrke hovedstadsområdet. På transportområdet vil VLAK-Regeringen forbedre fremkommeligheden og give den kollektive transport et løft ved at samle hovedstadsområdets kollektive trafik i én samlet organisation - HOT - for på den måde at sikre et effektivt og gennemskueligt transportsystem

Udspillet del om den kollektive transport omtaler i under Kollektiv Trafik i denne udgave af Magasinet Bus:

Her peger vi derfor kort på, hvad VLAK-Regeringen melder ud om målet med sit udspil om Danmarks hovedstad, der bliver lagt frem på et tidspunkt, hvor et folketingsvalg skal afholdes inden for knap fem måneder.

VLAK-Regeringen fremhæver, at den med sit udspil vil bidrage til at skabe flere boliger, bedre mobilitet og øget fremkommelighed, nye arbejdspladser og nye grønne arealer og rekreative muligheder i hovedstadsområdet, så Danmark også i årene fremover har et hovedstadsområde, hvor det er attraktivt at bo, arbejde og drive virksomhed - et hovedstadsområde som står stærkt i den globale konkurrence om at tiltrække investeringer og talenter til gavn for væksten og udviklingen i hele Danmark.

VLAK-Regeringen giver i udspillet sit svar på fire udfordringer, som hovedstadsområdet står over for frem mod år 2030:

- Hvordan får vi plads til 200.000 flere borgere?
- Hvordan skaber vi gode rammer for vækst og viden?
- Hvordan undgår vi trængsel?
- Hvordan bliver hovedstaden aktiv, levende og grøn?

- Med flere mennesker, der lever og arbejder i hovedstaden, følger også mere trængsel på vejene, som er en bremseklo for en høj mobilitet. Vi skal forbedre fremkommeligheden, og derfor vil vi undersøge muligheden for at udvide ringforbindelserne i hovedstadsområdet. Og så skal vi give den kollektive trafik et kvalitetsløft ved at samle hovedstadsområdets kollektive trafik i én samlet stærk organisation for på den måde at sikre et effektivt og gennemskueligt transportsystem, siger transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA).



VLAKE-Regeringens hovedstadsudspil har været undervejs siden maj sidste år. En række af initiativerne kan sættes i gang med det samme efter otte ugers høring.

Interesserede kan hente VLAKE-Regeringens udspil "Danmarks hovedstad - initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet" [her](#):

DI Transport hilser nyt udspil fra VLAKE-Regeringen velkomment

VLAKE-Regeringens udspillet om en udviklingsplan for Hovedstaden og en fingerplanrevision får generelt en positiv modtagelse af DI Transport. - Vi er meget tilfredse med, at mobilitet har en fremtrædende placering i udspillet, siger Michael Svane, der er direktør i DI Transport

Michael Svane understreger i denne sammenhæng også nødvendigheden af, at der nu bliver lagt en plan frem om, hvad man så vil gøre for infrastrukturen i det øvrige Danmark.

Michael Svane fremhæver følgende elementer i udspillet:

Udviklingsplan for Hovedstaden:

- Hovedstadsudspillet indeholder tre initiativer til at styrke Københavns Lufthavn som internationalt trafikknudepunkt - en udvidelse af togstationen ved Københavns Lufthavn, bedre rammevilkår for arealanvendelse ved og omkring lufthavnen og tiltrækning af nye ruter til Københavns Lufthavn. DI Transport hilser initiativerne til at styrke Københavns Lufthavn og den internationale tilgængelighed til hovedstadsområdet velkommen og mener, at initiativerne udgør en helt afgørende del af regeringens hovedstadsudspil, da lufthavnen er et af de vigtigste strategiske transportknudepunkter for både hovedstadsregionen og resten af landet. Initiativerne er i øvrigt helt på linje med regeringens luftfartsstrategi og DI's ønsker i den forbindelse
- Udspillet lægger op til at iværksætte tiltag - jævnfør klima- og luftudspillet fra oktober 2018 - som skal bidrage til at nedsætte støj- og luftforureningen i hovedstaden. Regeringen vil stramme reglerne om miljøzoner for lastbiler, busser og varebiler. DI Transport mener, at forslaget er godt balanceret mellem de sundhedsmæssige hensyn bag opdateringen og hensynet til mobiliteten
- Ligeledes lægges der op til bedre forhold for grønne taxier, samt at sikre en trinvis grøn omstilling af busdriften. DI Transport støtter en grøn omstilling af taxikørsel, der understøtter en velfungerende og effektiv taxibetjening. DI Transport er positive overfor en grøn omstilling af busdriften, hvor det offentlige gennem udbud stiller øgede krav til den kollektive busdrift, men bemærker også, at det ikke må føre til mindre kollektiv trafikbetjening
- DI kan støtte op om en etablering af en østlig ringvej i relation til Lynetteholmen og i sammenhæng med en udbygning af metrosystemet samme sted. DI bemærker hertil, at det vil være afgørende for udviklingen af København, at de indre bydele og andre strækninger aflastes for biltrafik som følge af ringvejsforbindelsen
- DI kan støtte op om en indsats for begrænsning af trængsel ved trafikstyring og samordning af trafiksignaler, men vil understrege, at det ikke må ske på bekostning af fremkommeligheden for cykeltrafikken, som er afgørende for mobiliteten i hovedstadsområdet. DI opfordrer derfor også til, at trængsel og fremkommelighed for cykeltrafikken beregnes og vægtes på niveau med den øvrige vejtrafik
- DI er enig i potentialet ved en ændret organisering i den kollektive trafik ved skabelsen af HOT. DI mener den nuværende organisering gør, at systemet er for uigennemskuelig for brugerne. Det er vigtigt for DI, at HOT understøtter, at flere får interesse i og har mulighed for at tage den kollektive trafik, da det kan mindske trængslen

på vejene der koster virksomheder og samfundet dyrt. Vi opfordrer til, at der ved udformningen lægges afgørende vægt på fokus på kunderne, og at der gives plads til kommercielle incitament

- Regeringen vil som forsøgsordning åbne mulighed for at bygge større publikumsintensivt byggeri i forbindelse med udvalgte standsningssteder for op til tre udvalgte fremtidige BRT-linjer. DI bemærker hertil, at det er afgørende for virksomhederne, at der træffes langsigtede og robuste løsninger i forhold til en trafikal betjening. En forsøgsordning vurderes i det lys at være en løsning som ikke er fremtidssikret og som derfor kan afskrække potentielle virksomheder fra at lokalisere sig det pågældende sted. En permanent løsning vil derfor være at foretrække

Fingerplanrevisionen:

- DI Transport hilser initiativet i planen om, at der udenfor det centrale hovedstadsområde skal være større frihed til at opføre nyt, større erhvervsbyggeri, velkomment. DI mener, at stationsnært byggeri vil give bedre muligheder for udvikling i hele hovedstadsområdet, og at det supplerer planerne for udvikling i de mere centrale byområder i form af Lynetteholmen i København og Holmene i Avedøre
- Planrevisionen lægger op til, at opdelingen mellem knudepunktstationer og ikke-knudepunktstationer afskaffes. Fremadrettet vil der således generelt være ens byggemuligheder til større byggeri med mange daglige brugere, for eksempel stort kontorbyggeri, ved alle stationer uanset antallet af afgang. Dette gælder for S-banerne, Vestbanen, Øresundsbanen, Metroen og den kommende letbane i Ring 3. DI bemærker hertil, at det er afgørende med god kollektiv betjening til erhvervsbyggeri og erhvervsområder, og at det allerede nu bør overvejes, hvordan der sikres en bedre togbetjening af de ikke-knudepunktstationer som bebygges, således de mange potentielle brugere får et godt alternativ
- En anden ændring som led i planrevisionen er, at det stationsnære kerneområde udvides fra 600 meter til 1.000 meter ved følgende stationer: Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde, Køge og Høje Taastrup. DI støtter, at der sker en styrkelse af disse stationer og bemærker hertil, at det er afgørende, at kommende erhvervsbyggerier indtænkes som integrerede dele i byområderne, så brugen af den kollektive trafik bliver så attraktiv som mulig for de kommende medarbejdere

Interesserede kan hente VLAKE-Regeringens udspil "Danmarks hovedstad - initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet" [her](#):

Branchefællesskab savner konkret plan for infrastruktur i hovedstaden

VLAKE-Regeringens udspil om udviklingen af hovedstadsområdet - Danmarks hovedstad - omfatter store infrastrukturprojekter. Men branchefællesskabet Dansk Infrastruktur under Dansk Byggeri efterlyser en tidsplan og et bud på, hvor pengene til de mange projekter skal komme fra

Branchefællesskabet Dansk Infrastruktur tager overordnet godt imod regeringens hovedstadsudspil.

- Det er fint med et katalog over undersøgelser og udredninger af bedre vejforbindelser i hovedstadsområdet. Men vi savner en startdato for, hvornår projekterne sættes i gang og ikke mindst en slutdato, så trængslen kan reduceres.



Regeringen har de helt rigtige ambitioner, men der mangler en udrulnings- og finansieringsplan for de konkrete vejarbejder, siger Henrik Friis, der er branchedirektør i Dansk Infrastruktur.

Trængslen er steget langt mere end ventet

En beregning fra Dansk Infrastruktur på baggrund af tidligere trængselsundersøgelser viser, at trængslen allerede i år vil svare til det niveau, som Trængselskommissionen først regnede med ville blive en realitet i 2025.

- Bilisterne spilder i år ca. 22 millioner timer som følge af trængslen i hovedstadsområdet. Det svarer til det niveau, som Trængselskommissionen forudså om seks år, hvor alle forslagene fra kommissionen ville være gennemført. Udviklingen viser, hvor meget trængslen stiger, og at det går langt hurtigere end eksperterne forudså, siger Henrik Friis.

Det er dyrt at vente

Anbefalingen fra Dansk Infrastruktur er derfor, at der snarest vedtages en udrulningsplan for de helt nødvendige investeringer i infrastrukturen.

En analyse, som tænketanken Kraka har lavet for Dansk Byggeri, viser, at der ligger rentable infrastrukturprojekter for over 40 milliarder kroner i hovedstadsområdet, som har en høj samfundsøkonomisk værdi med en intern rente på over fire procent.

- Det er bare om at komme i gang. Jo længere, vi venter, jo større tab for samfundet - både virksomhederne, arbejdsmarkedet og for den enkelte, siger Henrik Friis.

Interesserede kan hente VLAK-Regeringens udspil "Danmarks hovedstad - initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet" **her**:

Magasinet Bus

Tirsdag 18 december 2018 - nummer 12 - 6. årgang

Busvognmand i Brørup fik den første

Læs mere side 32 - 33

Fra førersædet:

Frit Flow

Læs mere

Elektrisk Citaro gør én

Læs mere side 24 - 29

Hurtigbus-ruter
ekstra bus

Læs mere

Transport i byer
bliver multimodal

Læs mere side 46

Operator opkvalificerer ordblinde medarbejdere

Læs mere side 36 - 40

Grøn transport er i fokus
på transportmesse

Læs mere side 23

Region Sjælland sparer
på 14 busruter

Læs mere side 8

Gik du glip af Magasinet Bus 12 - 2018? Så hent det her!