

Magasinet Bus

Tirsdag 30. april 2019 - nummer 4 - 7. årgang

Færgerederi vil opgradere rute over Kattegat

Læs mere side 45 - 48

Bagdelen er en fordel

Læs mere side 28-29

Iveco levere minibusser til daglig drift direkte fra fabrikken

Læs mere side 32-39

Fra førersædet

Frit flow eller frit fald

Læs mere side 16

El-busserne i Roskilde er kørt ud i byen

Læs mere side 20

Fleksjobbere kan blive buschauffører

Læs mere side 15

Taxi-selskab lancerer brinttaxier i København

Læs mere side 60

Trafikken stiger på motorvejene

Læs mere side 56

Der er efterspørgsel efter fælles transport

Samkørsel, fælles kørsel, kollektiv transport. Uanset hvilken etikette man sætter på det at dele pladsen i en stor eller lille bil med andre, er der god fornuft i det.

I de seneste uger har vi her på Magasinet Bus fulgt med i det sidste opløb frem til den dag, hvor Aarhus Letbane begyndte at køre mellem Grenaa og Aarhus. Vi har mødt flere mennesker, som har udtrykt, at de glædede sig til, at de kunne lade deres bil eller cykel stå derhjemme og tage med det moderne elektriske tog mellem hjem og arbejde. Det samme gav flere af de første passagerer i letbanetogene fra Grenaa udtryk for. En mente, at han kunne spare over 70.000 kroner ved at tage letbanen og droppe bilen. En gymnasieelev glædede sig over, at han fik 35 minutter mere til rådighed både morgen og aften - til at sove og læse lektier i.

Og der er flere fortællinger om mennesker, der gerne vil tage med letbanetogene - og gør det. Passagertallet mellem Odder og Aarhus er kørt frem med letbanen i forhold til tidligere.

I denne udgave af Magasinet Bus beretter vi om, at svenske Stena Line vil opgradere sin rute mellem over Kattegat i forbindelse med, at ruten får nyt svensk udgangspunkt i Halmstad i stedet for Varberg. Stena Line har en idé om, at forbindelsen over havet kan kobles på bus- og togforbindelser i land - både i Sverige og i Danmark, fordi rederiet mener, at der er en efterspørgsel efter enkel og effektiv fælles transport.

Fjernbusserne er også et eksempel på, at der er efterspørgsel efter andet end privat solo-kørsel.

Forleden var vi privat med Molslinjen. På både udtur og hjemtur lørdag og søndag midt på dagen var der to busser fra Kombardo Expressen med om bord. På andre strækninger markerer FlixBus sig med nye forbindelser.

Og i Skåne har den kollektive transport en markedsandel på 30 procent med mål om at nå 40 procent af den motoriserede transport.

Så der er efterspørgsel efter samkørsel, fælles kørsel - Kollektiv transport.

Ovennævnte må styrke signalet til dem, der skal tage beslutningerne om at udbygge mulighederne.

Hvis ikke efterspørgslen bliver imødekommet sander veje og gader til i personbiler - og så begynder samfundet at køre langsommere. Det forhold er en overvejelse værd, når der nu snart er valg til Folketinget.

God læselyst.

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

EVADYS

FØDT ALSIDIG. BYGGET TIL AT VÆRE LØNSOM.

ITS



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



FlixBus har åbnet en natbusforbindelse mellem Hirtshals og Københavns Lufthavn. Bussen har blandt andet stop i Aarhus.

Fjernbussen kører gennem landet om natten

Fjernbusselskabet FlixBus åbner en ny natbusforbindelse mellem Jylland og Sjælland - nærmere bestemt mellem Hirtshals i Vendsyssel og Kastrup Lufthavn på Amager. Natbusforbindelse har opsamling undervejs i Hjørring, Aalborg, Randers, Aarhus, Skanderborg, Horsens, Vejle, Fredericia og Odense

Den nye natbuslinie, der har afgang torsdag til søndag, kører fra Hirtshals Busterminal klokken 20.50 og ankommer til Københavns Lufthavn klokken 04.35, hvorfra den kører til København og slutter sin rute på Ingerslevsgade. Fra Københavns Lufthavn mod Jylland er der afgang klokken 23.55.

FlixBus' priser er dynamiske, hvilket betyder, at jo tidligere, man booker sin billet, jo lavere pris kan man få den til. Prisen for en tur mellem Hirtshals og København starter ved 119 kroner. Derudover er det muligt at få studie- og pensionistrabat.

Kollektiv trafik

- En god del af vores forbindelser i Europa er natlinier, og de er populære, også fordi man på denne måde kan spare en hotelovernatning på sin tur gennem Europa. Nu åbner vi den første natlinie i Danmark, og håber, at passagererne kan få gavn af denne mulighed for at komme sovende igennem landet, siger Lotte Rystedt, der er presseansvarlig hos FlixBus Danmark.

Hvis man foretrækker en bestemt siddeplads i bussen til sin natlige tur, kan man reservere sæde, når man køber sin billet. Det er også muligt at tilkøbe CO2-kompensation.

Der er desuden wifi i bussen og sæder, der kan justeres til en mere bekvem soveposition.

Flixbus har også direkte internationale natlinier fra Danmark - eksempelvis fra København over Fredericia til Paris og København til Amsterdam.

Hirtshals og Hjørring er nye stop i FlixBus' danske netværk, og her er der også afgang om formiddagen mandag, fredag, lørdag og søndag på en dagsforbindelse til København.

Rejsende fra Hirtshals og Hjørring kan på natlinjen stå af bussen i Vejle, Fredericia og Odense, før den slutter turen i København. På dagsforbindelsen kan de køre til Odense og København.

Fjernbuspassagererne får gratis underholdning under rejsen

FlixBus har åbnet en gratis underholdningsportal i sine fjernbusser, så passagerne kan koble deres mobile enheder på - og slappe af med en film, tv-serie, lydbog, e-bog, e-magasin eller et spil

FlixBus tilbyder passagererne gratis at koble sig på underholdningsportalen FLIXtainment, hvor man kan finde 25 Hollywoodfilm, 7 Amazon TV-serier, over 100 lydbøger, 75 e-bøger, 30 internationale e-magasiner og 20 spil.

- Med den nye gratis underholdning vil vi gerne tilføje busturen lidt ekstra hygge. I stedet for at ligge i sofaen og se filmen The Danish Girl eller læse en krimi, kan man jo læne sig tilbage i bussen og nyde netop denne underholdning, mens man når frem til familien i Jylland, koncerten i København eller sommerhuset på Langeland, siger Lotte Rystedt, der er presseansvarlig hos FlixBus Danmark.

FlixBus kører til 48 stoppesteder i 42 byer over hele landet. Globalt når mobilitetsudbyderen 2000 destinationer, og FLIXtainment bliver i løbet af det kommende år rullet ud i hele Europa. Der vil løbende komme lokale tilpasninger og opdatering af indholdet.

- Vi stræber hele tiden efter at gøre passagerernes samlede rejseoplevelse endnu mere behagelig, og med lanceringen af vores FLIXtainment underholdningsportal, vil rejsende nu have adgang til topunderholdning fra det øjeblik, de stiger ind i bussen. Ved at kombinere vores FlixBus teknologi med tjenesterne Amazon Prime Video og Audible, fortsætter vi med at forbedre fjernbus-oplevelsen, siger Daniel Krauss, der er grundlægger og CIO hos FlixBus, der står bag FlixBus.

Ud over Danmark er den gratis underholdning også kørt ud i Sverige, Polen, Frankrig og USA.



Nordjyllands Trafikselskab vil i de kommende år få fælles farver på tog, busser og flexbiler.

Nordjyllands Trafikselskab tager kunderne med på vejen mod fremtidens mobilitetsselskab

Nordjyllands Trafikselskab (NT) satte i 2015 gang i en udvikling, som skal ændre selskabet fra traditionelt trafikkselskab til mobilitetsselskab. Udviklingen stiller nye krav til selskabet, som derfor har valgt at involvere kunderne og andre interessenter i langt større udstrækning end tidligere for at sikre, at selskabet udvikler produkter og services, som kunderne efterspørger

Nordjyllands Trafikselskab (NT) har ambitioner om, at alle de omkring 600.000 mennesker, der bor i Region Nordjylland, rejser med NT mindst en gang om året. En ambition i den størrelsesorden kræver handling og nye måder at arbejde på. Det kræver også, at NT tænker mobilitet - det at kunne flytte sig fra A til B - i et bredere perspektiv end blot busser og tog. Involvering af kunder og andre interessenter i langt højere grad end tidligere skal sikre, at selskabet udvikler produkter og services, som kunderne efterspørger.

- Det er ikke nok at sige, at vi nu er et mobilitetsselskab. Det er først, når vi aktivt ændrer vores måde at arbejde på, at vi går fra at være et traditionelt trafikkselskab til at være et mobilitetsselskab, siger NT's bestyrelsesformand, Nuura-diin S. Hussein (S), der er gruppeformand for Socialdemokraterne i Aalborg Byråd.

Hos NT er man meget bevidst om den transformationsproces, som selskabet befinder sig i og erkender samtidig, at det er en vedvarende proces, hvor man konstant skal afdække markedet for at kunne imødekomme kundernes skiftende behov for mobilitet. En proces, der allerede har resulteret i forskellige tiltag. Der er kommet et helt nyt trans-

Kollektiv trafik

porttilbud, som hedder Plustur, der er indgået formelle samarbejdsaftaler med private selskaber som samkørselstjenesten GoMore og cykeludlejningsselskabet Donkey Republic, og taxibranchen er blevet indlemmet i MinRejseplan, hvor taxiture nu vises side om side med bus- og togrejser, når brugerne søger en rejse fra A til B. De næste skridt er at få kunderne mere på banen.

Nyt ensartet design

NT's bestyrelse har godkendt en ny bemalingsstrategi, hvor kunder og borgere i Nordjylland har bidraget med indsigter i, hvad bussernes bemaling betyder, når man som både stamkunde og udenforstående skal navigere i at finde den rigtige bus.

- Konklusionen er helt klar. Hvis kunderne skal forstå sammenhængen i den kollektive trafik og navigere i den, er der behov for at ensarte det visuelle udtryk og reducere antallet af farver på transportmidlerne. Ikke kun på busserne, men på alle de transportformer, som NT står for, siger Nuuradiin S. Hussein.

I dag møder kunderne et visuelt kludetæppe med seks forskellige farver på tog og by- og regionalbusser og dertil et hav af forskellige farver og mønstre, som ofte sender tanker hen på en svunden tid på de lokale busser. Fremover vil alle NT-busser være malet i de samme farver, og på lidt længere sigt er det planen, at også Nordjyske Jernbaners tog og NT's øvrige transportmidler skal males i samme farver som busserne.

- Frem mod 2023 har NT den samlede busflåde i udbud. Hovedparten er i udbud i perioden 2019-2021, og det er blandt andet en lang række regionale busser, bybusserne i Aalborg inklusiv den kommende PlusBus. Derfor er timingen ideel i forhold til at introducere den nye bemaling sammen med udbuddene, siger Nuuradiin S. Hussein.

Indarbejdningen af det nye design vil ske løbende, så kunderne vil opleve en lidt forvirrende overgang. Men på længere sigt bliver det langt lettere at orientere sig i den kollektive trafik. De første par busser i det nye design vil kunne ses i bybilledet i maj, mens resten følger fra august og frem mod 2023. Der er endnu ikke taget beslutning om, hvornår togene og X-busserne følger med.

NT er stolt af at være nordjydernes trafikselskab og stolt af regionen ligesom de fleste nordjyder. Den nye visuelle identitet har derfor også fundet inspiration i den nordjyske natur, kysten og det særlige lys, der findes i Nordjylland. Konceptet hedder derfor "Himmel og Horisonten", og den gule stribe understreger bevægelse og er samtidig en reference til horisonten.

Fakta om NT:

- NT's flåde består af 435 busser, 21 tog og ca. 800 personvogne, der varetager flextrafikken
- Togene transporterer over 2,7 millioner passagerer årligt
- Busserne har over 30 millioner påstigere årligt
- Flextrafikken har 1,6 millioner brugere årligt



Kunderne kommer med ønsker til fremtiden busser

NT - Nordjyllands Trafikselskab - har på sin vej mod at blive et mobilitetselskab været ude i marken for at snakke med kunderne. På den måde har NT fået en god fornemmelse af, hvad det er, kunderne møder i dagligdagen. Hvad der fungerer godt og ikke så godt i busserne, på stoppestederne og øvrige steder, hvor man som kunde er i kontakt med NT eller NT's services. NT har set på tværs af Kongeriget og over Øresund og fået inspiration fra trafikselskabet Skånetrafiken

NT har fået meget ud af kontakten med kunderne - blandt andet, at der er behov for en ændring i den måde, som busserne er indrettet på. NT har taget udfordringen op blandt andet fået lavet en busmodel i virtual reality i samarbejde med universitetet i Aalborg, så forskellige forslag til busindretning og farvevalg kunne testes. Knap 100 kunder blev involveret i testen, og deres inputs har haft direkte indflydelse på, hvad der stilles af krav i til indretning af busser fra og med det kommende udbud.

- Indretningen af vores busser er der ikke blevet pillet ved i en årrække, og dialogen med vores kunder har været en øjenåbner i forhold til kundernes behov. Vi har helt sikkert mulighed for at give kunderne en bedre oplevelse, end den vi tilbyder i dag, siger Mette Henriksen, der er chef for kunder og salg hos NT.

Kunderne var i stor udstrækning tilhængere af for eksempel at gøre flexarealerne større i busserne, så der er bedre plads til kørestole, cykler og barnevogne.

- Helt konkret betyder kundernes feedback, at alle fabriksnye regionalbusser i fremtiden skal indrettes med et stort flexareal, som skal kunne rumme to kørestole/barnevogne samt to cykler på samme tid. Desuden bliver flexarealet niveaufrit uden trin, hvilket er et ønske fra flere gangbesværede. De unge har ønsket sig bedre muligheder for at oplade telefoner, og derfor stiller vi fremover krav om, at der er et stort antal muligheder for USB-opladning i busserne, siger Mette Henriksen og fortsætter:

- Når flexarealet udvides på baggrund af kundernes ønsker, betyder det samtidig, at antallet af faste siddepladser re-

Kollektiv trafik

duceres. I stedet vil der være klapsæder på langs af flexarealet, som vi kender det fra Metroen og S-togene i København.

De første busser med de nye indretninger forventes på gaden fra august i år.

Øget fokus på samskabelse

Hos NT er der en klar ambition om at være mere kundedrevet og i større udstrækning inddrage relevante interessenter og samarbejdspartnere i udviklingen af fremtidens kollektive transport.

- Produkter og services, der skabes på skrivebordet, har en tendens til at være hurtige at få på markedet, men der er typisk tilbageløb, fordi der er ting, der ikke er taget højde for. Vi arbejder derfor fokuseret på at blive gearret til en meget større grad af samskabelse med kunder og interessenter, så vi får ramt rigtig med nye kunderettede ting fra starten, siger Mette Henriksen.

NT har flere store ting i støbeskeen, hvor inddragelse er nøgleordet. På tegnebrættet ligger blandt andet samskabelse af en ny forretningsplan for 2020-2025, hvor NT inddrager kunder, medarbejdere, chauffører, vognmænd og kommuner. NT arbejder også på at skabe et forum, hvor fremtidige indsatser udvikles og tilpasses i samarbejde med kunden, hvilket Skånetrafiken gør i vid udstrækning med gode erfaringer.



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!



Stigende trængsel udfordrer køreplanerne. Organisationer og trafikselskabet Movia vil forbedre samarbejdet om køreplanerne.

Organisationer og trafikselskab vil forbedre samarbejdet om køreplanerne

Mange buschauffører har de seneste måneder sat fokus på deres arbejdstid og pauser i forbindelse med en kampagne, der kaldes Tryk Stop. Som udløber af denne kampagne besluttede Dansk Person Transport (DPT), som organiserer busoperatørerne, sammen med 3F i slutningen af sidste år at nedsætte en arbejdsgruppe, som skulle komme med forslag til, hvordan de udfordringer, buschauffører oplever omkring deres arbejde kan håndteres - eksempelvis i samarbejde med landets trafikselskaber og de operatørselskaber, der kører på kontrakter om den kollektive trafik

DPT og 3F har aftalt at opdele problemstillingerne i tre typer:

- Overenskomstforhold, der skal håndteres af DI og 3F
- Lokale forhold, der skal håndteres mellem den enkelte busoperatør og hans medarbejdere på de enkelte arbejdspladser
- Forhold, som trafikselskaberne - eksempelvis Movia - har indflydelse på

Movia, 3F og DPT holdt møde 10. april om, hvordan samarbejdet kan styrkes blandt andet ved brug af data. Trængsel er et stigende problem i afviklingen af bustrafikken særligt i det storkøbenhavnske område, og alle parter er optagede af udvikling af metoder, datadeling og indsigt, der kan sikre større smidighed i køreplanlægningen.

Kollektiv trafik

- Der er i dag et godt samarbejde mellem operatørerne og Movia, hvor chaufførernes linjerepræsentanter også deltager, og hvor arbejdet med køreplanerne drøftes hvert år, eller når der er behov for ændringer. Vi har talt om, at vi gerne vil have revitaliseret arbejdet i vores køreplanproces med en række tiltag, siger plandirektør i Movia, Per Gellert.

Han peger på:

- vi ser gerne at kendskabet til processerne øges og vi vil gerne sammen udvikle værktøjer, der kan understøtte samarbejdet
- vi vil gerne tage de nye muligheder med realtidsdata i busserne i brug - for eksempel til at sammenligne planlagte køretider og reelle køretider, så vi bliver bedre til at bruge disse data, når vi laver forbedringer af køreplanerne
- vi vil gerne i dette arbejde tage hånd om der, hvor den stigende trafikale trængsel påvirker køretiderne i køreplanerne

Movia udarbejder bussernes køreplaner og er ansvarlig for de køretider, der anvendes i busdriften. Der er nu aftalt en møderække, hvor parterne vil arbejde videre på de konkrete løsninger og forslag.

DPT's sektorchef Lasse Repsholt er glad for den modtagelse, anbefalingerne har fået hos Movia og er meget optimistisk om processen.

- Vi har fælles mål om gode køreplaner, der holder - både for kundernes og buschaufførernes skyld. Det står også klart fra mødet, at vi har et fælles ansvar for dette mål og, at alle kan bidrage. Derfor er jeg sikker på, at vi nok skal nå nogle gode resultater, siger han.

Forhandlingssekretær Kim Poder fra 3F siger, at han og 3F buschaufførerne glæder sig til at tage fat på det nye samarbejde.

- Det vil være medvirkende til at imødekomme chaufførernes problemer med at få holdt deres pauser, og måske samtidigt have til formål, at alle i treparts-samarbejdet får et bedre fælles blik på trafikplanlægningens udfordringer, siger han.

Det er nu aftalt at planlægge en møderække, hvor parterne vil arbejde videre på de konkrete løsninger og forslag.





FynBus kan konstatere, at kunderne er tilfredse med busdriften.

(Arkivfoto: Jesper Christensen)

Passagererne på Fyn er tilfredse med busdriften

Den årlige kundetilfredshedsmåling fra FynBus er blevet offentliggjort på fynbus.dk. Målingen viser, at der er stor tilfredshed at spore blandt FynBus' kunder. - Jeg er rigtig glad for årets undersøgelse, der viser det bedste resultat i 10 år, siger Carsten Hyldborg, der er direktør i FynBus.

Analyseinstituttet Wilke gennemførte i marts 1.058 interview på en række buslinjer på hele Fyn. Resultatet viser den højeste generelle tilfredshed i de 10 år FynBus har gennemført tilfredshedsmålinger blandt kunderne.

Generelt er der positive udviklinger på tværs af alle centrale måleparametre, og særligt den overordnede tilfredshed og loyalitet er steget markant.

Kollektiv trafik

- Resultatet viser, at FynBus har et rigtig godt grundlag for både at fastholde nuværende kunder og at vinde tabte kunder tilbage. Vi arbejder løbende på at fastholde og udbygge kundetilfredsheden, og jeg tager undersøgelsens resultat som et vidnesbyrd om at vores indsats bærer frugt. Det er glædeligt i en tid, hvor vi har mistet mange kunder, siger Carsten Hyldborg, der er direktør i FynBus.

Interesserede kan se tilfredshedsmålingen i sin helhed **her**:

FunBus fremhæver især:

- Tilfredshed: Den overordnede tilfredshed med FynBus er steget til et hidtidigt rekordniveau med en indeksscore på 77 ud af 100
- Rejsekortet: Den samlede tilfredshed med billetsystemet lyder i år på 78, hvilket er en markant forbedring fra sidste års indeksscore på 72. Udfra undersøgelsens resultat vurderer FynBus, at kunderne har taget rejsekortet til sig
- Information om forsinkelser og aflysninger: Et af de områder, hvor FynBus traditionelt set har scoret lavest i kundetilfredshed, handler om tilfredsheden med information om forsinkelser og aflysninger. Her er tilfredsheden steget med 10 indexpoint, og FynBus opnår dermed en tilfredshedsscore på 65 point og rammer dermed vurderingen 'god', hvilket ikke er sket før

Odense har fået fjernbusforbindelse til Billund Lufthavn

Onsdag 17. april åbnede fjernbusselskabet FlixBus en direkte forbindelse mellem Odense og Billund Lufthavn. I Odense er der forbindelser til andre stop i Danmark - eksempelvis København - og Europa

FlixBus betjener ruten fire til fem gange dagligt. Fjernbusselskabet har dynamiske priser, hvilket betyder, at jo tidligere man booker, jo bedre pris kan man få på billetten. Laveste pris er 89 kroner.

Den tidligste bus kører fra Odense klokken 03.00 og er i Billund Lufthavn kl. 04.35, så passagererne kan nå de tidlige morgenfly.

For dem, som kommer sent hjem fra deres rejse, går der en FlixBus klokken 23.10 fra lufthavnen. Afgangstider kan ses på www.flixbus.dk

Den nye forbindelse har også stop i Skjern og Grindsted, hvilket betyder, at passagerer fra disse to byer kan køre med FlixBus til Odense.

Holdepladsen i Odense er på Ørbækvej 100, mens FlixBus holder ved terminalen i Billund Lufthavn.

Kommunerne skal selv styre den kollektive trafik

VLAK-Regeringen og Dansk Folkeparti er blevet enige om en sundhedsreform, som også påvirker den kollektive transport. Reformen betyder - hvis den bliver gennemført - at de nuværende regioner bliver nedlagt, så organiseringen af den lokale og regionale kollektive transport vil blive ændret, og beslutningerne blive truffet tættere på borgerne

Organiseringen af den lokale og regionale kollektive trafik er i dag opdelt, så regionerne har ansvaret for privatbanetrafik og en del af bustrafikken, den såkaldte regionale bustrafik, som de dermed både beslutter og betaler. Kommunerne har ansvaret for at beslutte og betale for den lokale bustrafik. Både kommuner og regioner bestiller bustrafikken hos de regionale trafikselskaber, som i dag også bliver styret af både kommuner og regioner. Denne organisering bliver med aftalen om sundhedsreformen ændret.

- Med sundhedsreformen giver vi kommunerne ansvaret for både den lokale og regionale kollektive trafik gennem en fuld kommunal styring af trafikselskaberne. Det giver en forenkling af ansvaret for den kollektive trafik. Samtidig er der tale om en decentralisering, da vi styrker kommunernes ansvar på området, siger transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA).

Ifølge aftalen mellem VLAK-Regeringen og Dansk Folkeparti vil det være de regionale trafikselskabers bestyrelser, der bliver ansvarlige for at beslutte omfanget af den regionale bustrafik og privatbanetrafikken - bestyrelser, der vil være udpeget af kommunerne. Det betyder, at ansvaret for den regionale og lokale kollektive trafik bliver samlet hos kommunerne. De midler, som regionerne i dag yder i tilskud til bustrafik og letbanetrafik, skal overføres til kommunerne, mens tilskuddet, som regionerne yder til privatbanetrafik, skal tilføres direkte til trafikselskaberne.

- Når vi med sundhedsreformen omlægger ansvaret for den regionale kollektive trafik, er det centralt, at kommunerne i den fremtidige organisering har mulighed for at levere den service til borgerne, som de kender i dag. Vi sørger derfor for, at det fulde tilskud, som regionerne i dag bruger på den kollektive trafik, overføres til kommunerne og trafikselskaberne, siger finansminister Kristian Jensen (V).

Omlægning til kommunal styring af trafikselskaberne vil gælde for hele landet.

- Det er vigtigt, at vi sikrer overblik og dynamik i den kollektive trafik. Når vi i højere grad samler ansvaret for den kollektive trafik under kommunerne, skaber vi også mere nærhed. Kommunerne ved helt præcist, hvor behovene er størst i netop deres lokalområde. Vi tror på, at det vil skabe en mere gnidningsfri infrastruktur, siger Dansk Folkepartis finansordfører, René Christensen.

I hovedstadsområdet skaber de mange forskellige transporttilbud særlige forhold, som betyder, at VLAK-Regeringen har foreslået en overbygning på den landsdækkende løsning - Hovedstadens Offentlige Transport (HOT). HOT vil få til formål at styrke den kollektive trafik yderligere i hovedstadsområdet. En arbejdsgruppe er nedsat for at konkretisere modellens nærmere detaljer. Med udgangspunkt heri vil transport-, bygnings- og boligministeren tage initiativ til forhandlinger.

Da Folketingsvalget senest skal finde sted midt i juni, ligger der et større arbejde med at få lovgivningen på plads. Bliver lovgivningen ikke vedtaget inden valget, bortfalder den og skal - hvis den skal gennemføres - fremsættes på ny efter valget.

Buschauffør var påvirket af alkohol

En 49-årig buschauffør i Aarhus blev tirsdag 2. april sidst på eftermiddagen anholdt og sigtet for spirituskørsel. Det skete efter, at han havde lavet flere hårde opbremsninger ved cyklister og ramte et træ med sidespejlet, hvorefter en passager havde bedt chaufføren om at stoppe bussen

Det gjorde han også, hvorefter han forlod bussen ved Markuskirken i Aarhus. Herefter fortsatte han til fods. Én af passagerne fulgte efter chaufføren og kort tid efter blev han anholdt på Vestergade og taget med på politigården. Der var ingen af passagerne, der kom noget til under chaufførens mindre behagelige kørsel i beruset tilstand.

Fleksjobbere kan blive buschauffører

Uddannelsesorganisationen Dekra vil i tæt samarbejde med jobcentrene fremover give fleksjobbere mulighed for at uddanne sig til buschauffør på deltid. Et deltidshold vil sikre, at fleksjobbere og andre borgere med nedsat arbejdsevne kan få en uddannelse og et job. Derudover vil det medvirke til at afhjælpe manglen på arbejdskraft, da uddannelsen kan hjælpe borgere til at kunne varetage et deltidsjob

Et job som buschauffør er et godt job for folk, der har nedsat arbejdsevne. Først og fremmest er det et givende job, hvor man gør en forskel i mange menneskers liv og hverdag. Derudover er det et mindre fysisk hårdt arbejde.

Den nye buschaufføruddannelse, som Dekra lancerer i samarbejde med jobcentrene, varer 14 uger. Der er undervisning mandag til fredag, og målet med uddannelsen er, at borgere kan varetage et deltidsjob.

Busselskabet Umove, der er en af de store aktører inden for persontransport med bus - både i Jylland og på Sjælland, vil rekruttere nogle af borgere til deltidsstillinger. Derudover vil Dekra hjælpe borgerne i job via netværk og en CV-bank.



Dekras første deltidshold starter i Vejen 3. juni og slutter 17. september 2019.



Rolf Brems er bybuschauffør i Odense og en af Magasinet Bus faste klummeskribenter

Frit flow eller frit fald

Siden min klumme i december er der løbet meget asfalt ind under bussen. Jeg har i de sidste toethalvt år været fast afløser i Driftsovervågningen (DO) - det vil sige, at jeg har haft en arbejdstid, som mildt sagt har været meget lidt struktureret

Det har egentlig passet mig rigtigt godt at have en varieret arbejdsdag, hvor jeg også har haft med uddannelse af de nye chauffører at gøre, blandt andet med praktiske bakke- og svingøvelser på vores egen prøvebane.

Da jeg i november blev spurgt, om jeg ikke kunne tænke mig at blive fastansat i DO, var det derfor med lidt blandede følelser, at jeg sagde ja. Grunden til den faste stilling var, at Keolis i København havde opsagt Falck som en slags "DO" for de 5 garageanlæg med 200 busser, hvoraf nogle kører natbuslinjer. Det betød, at der skulle bruges to mand mere, og at der så skulle tilknyttes tre afløsere.

Bekymringen gik ikke på, om jeg kunne bestride det nye i jobbet med at agere DO for de københavnske garager. Jeg er jo født og opvokset derovre og kender byen med mine 1 million kilometer i taxi gennem tiderne. Men jeg er ikke god til tidlige vagter. Ikke at jeg ikke kan komme op, jeg vågner 9 ud af 10 gange 2 minutter før telefonen bipper - og det uanset at jeg møder på forskellige tider - men jeg kan ikke sove, hvis det er for tidligt. Så da jeg kunne se, at min nye turnus indeholdt hele 10 styks "klokken 4-morgenvagter" inden for et par uger, fik jeg allerede der ondt i maven, og indenfor min første måned kastede jeg håndklædet i ringen, og er nu tilbage som afløser.

Det betød, at jeg også skulle vænne mig til det nye tiltag fra Fynbus - frit flow - som trådte i kraft med den nye køreplan i december. Frit flow blev sat i verden for at mindske rejsetiden, da det blev muligt, at passagererne kunne benytte alle døre for ud- og indstigning, samt at chaufføren ikke skulle kontrollere rejsehjemmel.

Personligt har jeg har været både for og imod.

For, fordi jeg længe har undret mig over, at det har fungeret i S-togene i København - som helt siden 1968 har haft frit flow og baseret S-togene på en stor del af tillid og lidt kontrol. Så hvorfor skal passageren, når denne stiger på en bus, mødes af en chauffør, der nøjeregnende skal kontrollere billetens gyldighed?

Imod, for når nu passagererne var "tvunget" til at gå forbi "autoriteten" bag rattet, har man her også haft mulighed for at komme i kontakt med kunden, se hvad de slæbte ind af drikkevarer etc., give lidt service og en god bemærkning - hvilket for mig er en væsentlig grund til, at jeg holder af jobbet som buschauffør.

Fra førersædet

Og hvordan er det så gået? Frit flow lægger jo op til et tag-selv-bord for snyderen, som bare kan vade ind af bagdøren nu. Førhen var det med snyderen eller folk, som bare ikke ville betale, at mange konflikter opstod. Jeg har endog oplevet kollegaer trække håndbremsen og nægte at køre videre, førend dem uden billet havde forladt bussen. Hvorfor man skal tage en flok passagerer som gidsler, fatter jeg ikke, og politiet kommer ikke, før der er øretæver i luften.

Men det er fortid nu. Nu er det op til passagererne at have gyldigt rejsehjemmel, spørgsmålet er så, om de har det? Min egen lille usikre statistik siger mig, at jeg nu sælger langt færre kontantbilletter end før. Var det dem, som gik ind ad bagdøren nu? I de 3,5 år jeg har kørt for bytrafikken i Odense, har jeg vel haft kontrol på en 15-20 gange, og to passagerer i alt havde ikke gyldig rejsehjemmel.

Næsten fire måneder efter frit flow blev indført, har jeg endnu ikke haft nogen kontrollører med, men kort før deadline en fredag eftermiddag, steg kontrollørerne på tre gange, og snuppede fem stykker.

Og jeg er ked af at sige det. Det var alle unge mænd af anden herkomst end dansk. Havde de alle været lyshårede piger ville jeg også have nævnt det, eller gamle damer, eller rockere. For nogle vil sikkert trække racismekortet, og det kan også sagtens være at etniciteten på de 25 andre som kontrollørerne i alt snuppede denne eftermiddag er anderledes. Det ved jeg ikke.

Det gør mig faktisk lidt ked af det. For det danske samfund er i verdensklasse når det gælder tillid. Vi har tillid til staten, til myndighederne, til autoriteterne. Bevares, der er brodne kar og smuttere ind imellem, men generelt har vi tillid til hinanden.

Nu ved jeg godt at unge mennesker tager chancer og udfordrer autoriteter - jeg har selv været ung - og har snydt i S-toget, så jeg håber ikke, at det er et generelt værdisæt, jeg blev konfronteret med.

Personløse samfund

En anden ting ved frit flow er den mentale ændring ved påstigende passagerer, der er ved at ske. Nogen vil gerne undgå fordøren, eller måske rettere chaufføren. Jeg kan ligefrem se det. Fuck! tænker vedkommende og spejder mod bagdøren - når fordøren er ud foran dem. De ved godt, at det vil se for dumt ud at gå mod bagdøren. Om det er generthed, eller om det er på grund af manglende billet, ved jeg ikke og skal ej heller spørge.

Så det med frit flow betyder nu, at det er midterdøren passagererne helst vil benytte, men mange stiger dog stadig ind foran, og hilser gerne og er parate til en smalltalk. Men nu mødes de, der går ind foran, med de indstigende fra midterdøren som også går op foran, hvilket ofte skaber lidt forvirring. Og inden jeg lukker dørene og sætter i gang, har jeg også meget mere fokus på midterdørene. Ved stoppesteder med mange mennesker kan der lige pludselig være én som lige skal med, og som man så kan klemme.

Med frit flow er jeg bange for, at det er endnu et søm til den kiste som hedder det personløse samfund, og som gør, at vi ikke kommer i kontakt med myndigheds personer, de er sparet væk og erstattet af automater. Og folk - når de rejser - trækker sig ind i en skal med musik i ørene og lukker dermed det omgivende samfund ude. Tidens trend med høreboffer og musik gør, at mange end ikke ænser dig, når de stiger på. De kigger væk og skynder sig ned.

Stadig er der dog folk, der skal betale kontant. En dame, som ikke talte meget dansk lagde en 200 kroneseddel, hvor jeg forklarede, at jeg ikke kunne veksle og sagde, at hun bare kunne køre med. Hun steg af ved Rosengårdscentret, og da jeg havde været ude og vende på SDU, stod hun der igen. Hun kom nu ind med et smil og sagde, at hun nu havde "små penge", hvorefter hun købte sin billet - og steg ud af bussen.

Så måske er ærlighed og frit flow ikke i frit fald.



Kollektivtrafik.dk

Din indgang til den kollektive trafik



Kollektivtrafik.dk

Din indgang til den kollektive trafik

Hvad sker der indenfor kollektiv trafik?

Hold dig opdateret på informationsportalen **kollektivtrafik.dk** med:

- Aktuelle nyheder om bus, tog, flextrafik, taxi og anden mobilitet
- Faglige reportager og analyser
- Faglig og politisk debat om kollektiv trafik
- Læs portalens artikler på din PC eller smartphone
- Gratis nyhedsmail hver torsdag i din mailbox

Informationsportalen udgives af Kollektiv Trafik Forum, som er en netværksforening for alle med professionel interesse i kollektiv trafik.

Støt portalen ved at blive medlem af Kollektiv Trafik Forum

- Aktivt medlemskab er for trafik købere, operatører, trafikselskaber m.fl.
- Støttemedlemskab er for leverandører og andre interesserede

Læs mere om Kollektiv Trafik Forum på **forening.kollektivtrafik.dk**



Vi har fået en nyhedstjeneste af høj kvalitet, som vi gerne vil udvikle videre i 2019, som det sted man går hen, når man skal holde sig opdateret om kollektiv trafik. Vi ser gerne at langt flere bruger portalen, og at meningsdannere og beslutningstagere finder det naturligt at holde sig orienteret på vores portal.

Carsten Hyldborg, formand for Kollektiv Trafik Forum.



Kollektiv Trafik Forum, Amaliegade 33 2. sal, 1256 København K | 70 30 33 00 | mail@kollektivtrafik.dk

Kollektivtrafik.dk, Skolebakken 7, 8000 Aarhus C | tlf. 27 20 25 31 | redaktion@kollektivtrafik.dk



El-busserne i Roskilde er kørt ud i byen

Lørdag før påske åbnede de første el-busser i Roskilde dørene for passagerer. Trafikselskabet Movia og Roskilde Kommune forventer, at omkring 2,8 millioner passagerer årligt vil køre med busserne, der markerer sig ved mere støjsvag og mindre miljøbelastnede kørsel end tilsvarende dieselbusser. Roskilde Kommune er den første kommune i Danmark, der har indsat el-busser på alle linjer, der kører internt i kommunen

Der er indsat el-busser på de to A-bus linjer - 201A og 202A - og syv andre mindre linjer - 203, 204, 205, 206, 208, 209 og 212. De to A-buslinjer 201A og 202A betjenes med i alt elleve el-busser, mens de øvrige syv buslinjer betjenes med syv busser. Der er desuden to reservebusser til rådighed til alle linjer.

Ved at indsætte el-busser kan Roskilde Kommune og Movia reducere udledningen af CO₂ med ca. 1.400 ton pr. år. det svarer til CO₂-udledningen fra ca. 470 biler, der kører på fossilt brændstof beregnet ud fra en CO₂-udledning på tre ton CO₂/bil/år.

Miljø

El-busserne er udstyret med et 374 kWh kørebatteri, som giver en rækkevidde på 250-300 kilometer. Bussens batteri er fordelt på tolv batteripakker - fem batteripakker bagerst i bussen og syv pakker på taget.

Busserne oplades på busoperatøren Umove's garageanlæg. Opladningen finder primært sted om natten, men nogle busser vil også blive opladt i løbet af dagen, hvor de holder en pause. Busserne kan lades op på to timer med en ladeeffekt på op til 150 kW.

Udgiften for kommunen for at skifte fra dieselbusser til el-busser ligger på omkring 1 million kroner eller 2,7 procent af tilskuddet til busdriften.

Trafikselskabet Movia udbyder busdriften med kontrakter, som løber op til 12 år. Hvis ikke Roskilde Kommune havde fået mulighed for at omstille bybusserne til el nu, vil det kunne vare til 2031 før næste mulighed kom.



Movia's direktør Dorthe Nøhr Pedersen (tv) indviede de nye el-busser sammen med Roskildes borgmester, Joy Mogenssen (S).



Miljø

De 20 el-busser, der er sat i drift i Roskilde, er produceret af kinesiske Yutong, som er verdens største busproducent. Busserne produceres i Yutongs produktionsanlæg i Zhengzhou i Henan-provinsen. Yutong har en samlet produktionskapacitet på 400 busser om dagen.

I 2017 producerede Yutong knap 25.000 el-busser. Til sammenligning kører der i Danmark i alt 4.000 busser i kollektiv rutekørsel.

Der findes i dag ca. 400.000 el-busser i verden, hvoraf 99 procent kører i Kina.

Det er busoperatøren Umove Øst, der har vundet udbuddet for el-busser i Roskilde Kommune. Umove har for at kunne levere den ønskede transportløsning opført et nyt garageanlæg på Lykkegårdsvej ved Trekroner. Rejsekortudstyr, operatørens IT-systemer, infotainmentskærme, kameraer med videre er blevet eftermonteret i el-busserne på garageanlægget.

Umove Øst har også etableret et nyt energieffektivt vaskeanlæg med lavt vandforbrug, hvor en vask af en bus tager 22 sekunder.



EU har vedtaget strengere regler for CO2-emissioner fra biler og varevogne

Nye og strengere CO2-emissionsnormer for biler og lette erhvervskøretøjer vil bringe EU tættere på at nå sine klimamål og sikre, at bilfabrikanterne bidrager til indsatsen for at nedbringe drivhusgasemissionerne. EU's Ministerråd har vedtaget en ny forordning, der skal sikre, at nye biler fra og med 2030 i snit udleder 37,5 procent mindre CO2, og nye varevogne i snit udleder 31 procent mindre CO2 i forhold til niveauerne i 2021

Mellem 2025 og 2029 skal både biler og varevogne udlede 15 procent mindre CO2. Der er tale om mål for hele EU-vognparken. Indsatsen for at nedbringe CO2 bliver fordelt blandt fabrikkerne på grundlag af deres vognparks gennemsnitlige masse. EU-Kommissionen fremlagde sit forslag til ny forordning i november 2017 som led i tredje pakke om ren mobilitet. EU-Parlamentet vedtog sin holdning 3. oktober 2018, og EU's Ministerråd nåede til enighed om en generel indstilling 9. oktober 2018.

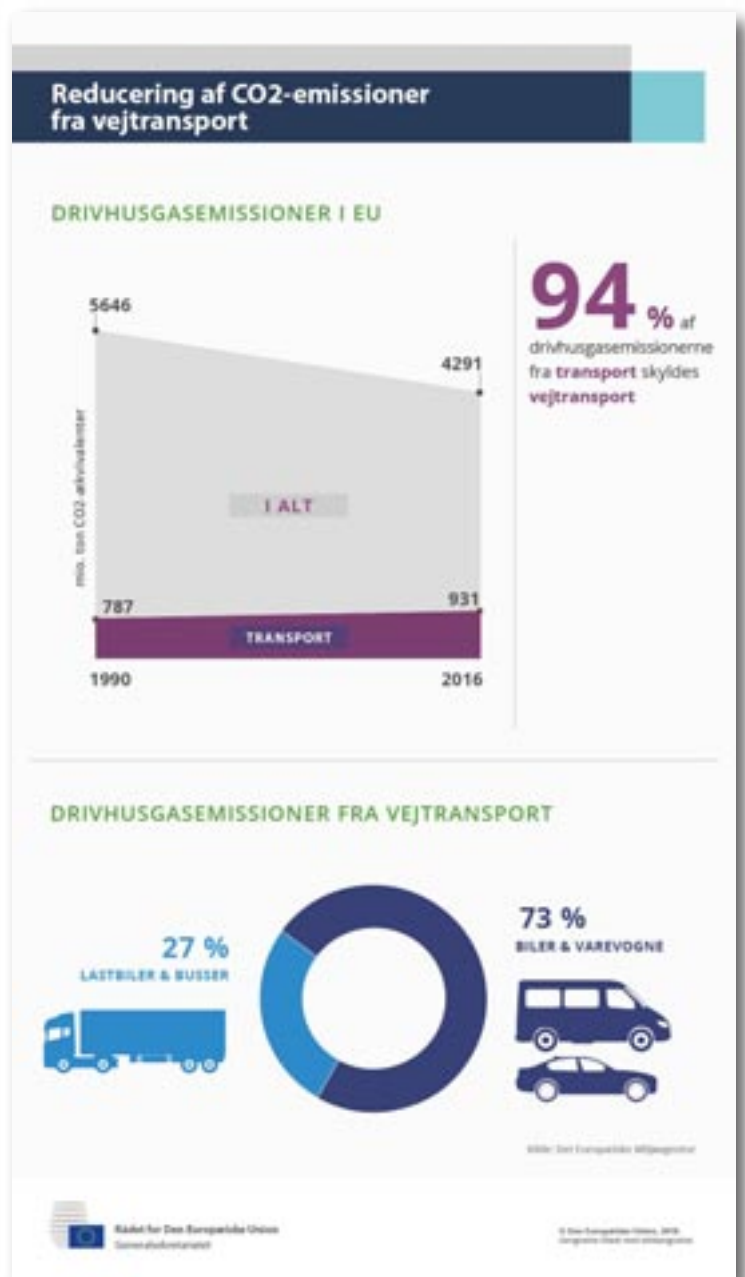
Forhandlingerne med EU-Parlamentet gik i gang 10. oktober 2018 og sluttede med en foreløbig aftale 17. december sidste år, der blev bekræftet af medlemslandenes EU-ambassadører 16. januar i år.

Ministerrådets formelle vedtagelse af de nye regler var det sidste skridt i processen.

Det overordnede mål med forslaget er at bidrage til at nå målene med Parisaftalen og EU-målet om en nedbringelse på 30 procent inden 2030 i forhold til 2005 i sektorer uden for ETS (emissionshandelssystemet), som EU-Kommissionen har fastsat, og som omsættes til nationale mål i forordningen om indsatsfordeling.

De foreslåede tiltag og mål er baseret på klima- og energirammen for 2030 og strategien for energiunionen, der sigter mod at nedbringe transportemissionerne og energiforbruget. Det nedbragte behov for fossile brændstoffer vil også forbedre energiforsyningsikkerheden i EU og mindske EU-landenes afhængighed af import af energi fra lande uden for EU.

Interesserede kan se forordningen [her](#):





Bus- og togpassagerer kan køre mere bæredygtig

Selskabet bag fjernbusselskabet FlixBus, FlixBus, opgraderer sin skinebårne mobilitetsløsning - FlixBus - så den fremover kører på 100 procent bæredygtig elektricitet fra Greenpeace Energy. Selskabet, der i det seneste år også har kørt forsøg el-busser på fjernbuslinier i Tyskland og Frankrig, tilbyder også sine kunder at kompensere for CO₂-udledningen fra deres rejse. - Vi vil have kunderne til at vælge FlixBus, fordi vi er grønne, siger André Schwämmlein, der er administrerende direktør og medstifter af FlixBus

Baggrunden for, at FlixBus skærper sin grønne profil, er blandt andet de store klimaændringer. FlixBus ønsker at skubbe til grænserne for bæredygtig mobilitet. Det ultimative mål for FlixBus er at overbevise endnu flere rejsende om at vælge at rejse med bus og tog fremfor med mere forurenende transportmidler som fly og private biler.

- Af al CO₂-udledning på verdensplan udgør transport intet mindre end 25 procent. Fly og biler, også selvom man er flere i bilerne, er de største forureningskilder. Vi hos FlixBus føler et stort ansvar for at være en del af løsningen. Folk, som rejser med os, drager ikke kun fordel af et stort netværk, komfort og overkommelige priser, de bygger også en grøn fremtid med os, siger André Schwämmlein.

Virksomheden melder, at de fire FlixBus i Tyskland er drevet af 100 procent grøn elektricitet fra Greenpeace Energy. Konkurrerende togselskaber i Tyskland bruger elektricitet, som delvist bliver produceret på kulkraftværker.

To nye tog, som bliver tilføjet til netværket til sommer, vil også køre på elektricitet fra Greenpeace Energy.

- At FlixBus nu kører på grøn elektricitet fra Greenpeace Energy, gør os til det første og eneste tyske togselskab, som driver sine tog på udelukkende grøn energi. Men vi stopper ikke her: Vi sigter mod at blive grønnere hvert år, vi driver vores forretning. Fremadrettet vil vi sørge for, at vores fremtidige tog er lige så klimavenlige som vores nuværende. Efterhånden som vi udvider vores togetværk, vil vi sørge for, at energien er lige så grøn som farven på vores tog, siger André Schwämmlein.

Den grønne elektricitet, som Greenpeace Energy leverer, kommer udelukkende fra vind- og vandkraft.

- Sammen sætter vi nye standarder for grøn mobilitet - med en banebrydende andel af vindenergi, som er meget vigtig for den måde, vores fremtidige energiforsyning vil forme sig. Det er sådan, klimavenlige rejser virkelig fungerer, siger Sönke Tangemann, Greenpeace Energy.

Elbusser har kørt et år i FlixBusNetværket

Selvom FlixBus har tilbudt en meget "grøn" service fra begyndelsen, har selskabet arbejdet på at øge bæredygtigheden af sin service i de seneste år. I april sidste år lancerede virksomheden de første el-fjernbusser i Frankrig på ruten mellem Paris og Amiens. Få måneder senere fulgte den første tyske el-fjernbus på ruten mellem Frankfurt og Mannheim via Frankfurt lufthavn og Heidelberg. Gennem de seneste 12 måneder i Frankrig og 6 måneder i Tyskland har FlixBus bevist, at langdistance-busser er klar til at køre emissionsfrit - i hvert fald på kortere distancer. I Tyskland leverer Greenpeace Energy den bæredygtige energi til el-bussen.

Tilbyder kompensation af CO2-emissioner

På vejen mod emissionsfri rejser tilbyder FlixBus sine kunder at kompensere for CO2-emissioner på deres rejser. Ved at klikke i en boks under bookingprocessen, kan kunderne vælge at give et lille bidrag (typisk 1-3 procent af billetprisen) til klimaet. Bidraget går til at kompensere for rejsen, men inkluderer også en lille donation, der kan investeres i andre emissionssparende projekter.

I øjeblikket investeres bidragene i atmosfair's FN-akkrediterede klimaprojekt "Cleaner Stoves" om energieffektive ovne i Rwanda.

- Vi vil gerne tilskynde endnu flere kunder til at kompensere deres emissioner, og arbejder i øjeblikket på nye måder at øge procentdelen af kunder, som vælger at kompensere, ikke kun i Earth Week, som bliver markeret netop nu, men hele året rundt. Indtil emissionsfri rejser er muligt overalt, tilbyder FlixBus en af de allermest bæredygtige måder at transportere sig på generelt, siger André Schwämmlein.





Berlin får 15 nye el-busser fra Mercedes-Benz

Den første af 15 nye eCitaro-busser fra Mercedes-Benz er blevet leveret til Berlins trafikselskab, BVG - Berliner Verkehrsbetriebe. Dermed bliver den kollektive transport i den tyske hovedstad end smule mere emissionsfri der, hvor busserne fra BVG kører

De nye elektriske eCitaro-busser bliver leveret med aircondition, 15 dobbelte USB-porte og tre inforskærme. Gangbesværede passagerer vil få bedre forhold, da busserne har mere plads til eksempelvis kørestole og rulatorer. Buschaufførerne vil nyde godt af et kameraovervågningssystem, der holder øje med cyklister og gående.

De elektriske busser bliver leveret med ti batteri-moduler med en samlet kapacitet på 243 kWh, hvilket giver en rækkevidde på omkring 150 km. Under ideale forhold kan eCitaro køre 350 km mellem hver opladning. Busserne hos BVG vil blive ladet op i busdepoterne.

Sidste efterår bestilte BVG en ordre på op til 950 lav-emissionsbusser hos MercedesBenz, hvilket er den største enkelt-ordre på Citaro-busser.

- BVG opererer over 1.400 busser og betjener omkring 150 ruter. BVG betjener også 60 natbusruter, 22 tramruter, 10 undergrundslinier og 6 færgeruter
- BVG beskæftiger knap 15.000 medarbejdere inklusiv medarbejdere hos underleverandører
- BVG har årligt over én milliard rejsende

Energiselskab leverer 15 procent af energien til Hovedstadens busser

Inden årsskiftet vil 15 procent af hovedstadens busdrift blive udført med til elbusser. Energiselskabet E.ON, der skal levere energien til de elektriske busser, fremhæver, at busserne kommer til at køre på bæredygtig energi, som vil bidrage til, at København kan nå målet om at være CO2-neutral inden 2025

Fra december vil busserne på linje 2A, der kører igennem København, være udskiftet med el-busser. De nye elbusser vil få energien leveret gennem en ladeinfrastrukturen, som energiselskabet E.ON skal opbygge.

- Hver gang vi udskifter diesel med strøm, vil det kunne mærkes på klimaregnskabet, men det vil også kunne mærkes lige bag ved bussen. Dem, der cykler bag en el-bus skal ikke længere udsættes for røg og støj. Der er ingen udstødning på en el-bus, så det vil også kunne mærkes på luftkvaliteten og sundheden, siger Charlotte Fredberg Schmidt, der er direktør i E.ON's nordiske eMobility-forretning.

Hun peger på, at et nyt studie fra København Universitet viser, at københavnernes ville leve et år længere, hvis luftforureningen var den samme som på landet.

Forskellige opladningstyper

Københavns Kommune har hidtil haft to el-busser på forsøgsbasis på linje 3A sammen med busselskabet Movia og energiselskabet E.ON. El-busserne, som skal testes i september og sættes i drift til december på linje 2A, vil være et markant skridt i en grønnere retning.

Busserne på linje 2A, der skal køre mellem Tingbjerg og Refshaleøen, forventes at transportere 6,5 millioner passagerer årligt. El-busserne skal natlade ved Ryvangen og oplade med pantograf undervejs på ruten. Hos busoperatøren Arriva, der skal stå for busdriften, er der også glæde at spore.

- Jeg er fantastisk glad over, at Arriva med de nye 2A-busser går foran i den grønne omstilling. Elektrificeringen betyder, at passagerne til december vil opleve en mere støjsvag og behageligere rejse, imens busserne nedbringer udledningen i hovedstaden. Samtidigt har Movia lykkedes med en udbudsmodel, der viser vejen til flere elbusser på vejene," siger Jens Boe Jacobsen, der er direktør for forretningsudvikling, Arriva Danmark A/S.

På buslinjerne 147, 156 og 157 vil der også blive indsat elbusser, som skal oplades i løbet af natten. Energiselskabet E.ON opsætter også ladeinfrastrukturen til disse linjer. På både linje 2A og linjerne 147, 156 og 157 vil det være busser fra hollandske VDL, der betjener kunderne.

Ud over Arriva kører en anden busoperatør ud med el-busser i Københavns trafik. Busoperatøren Anchersen vil sidst på året indsætte 27 el-busser leveret af kinesiske BYD på linje 18 mellem Emdrup Torv og Lergravsparken. Anchersen vil oplade sine el-busser om natten.



Der er mere dagligdag end VIP-look over en bus med lift i bagenden.

Bagdelen er en fordel

Hvad vil du tænke, hvis du forventer en VIP-bus og så får en minibus med lift i bagenden. Eller vil du lægge mærke til, hvis der er en skiboks i bagenden. Vognmand Jan Guldberg, som vi omtalte om her i Magasinet Bus i marts, sendte i begyndelsen af april nogle billeder af et nyt tilbehør til minibus-sen - en skiboks, der kan hægtes på liften i bagenden

Med den tilpassede skiboks fra Mercedes-Benz, der har kostet ham omkring 17.000 kroner, kan Jan Guldberg give sin bus en make-up, så den bedre passer til festklædte koncertgæster eller kendte musikere - og samtidig have plads til lidt mere bagage. For når alle 16 sæder er monteret, er pladsen til rejsetasker med mere sparsom.

Materiel



Men det kan man gøre noget ved. Hvad med en skiboks, der kan hænges på liften. Sådan - det oprindelige design er genskab - og sikkerhedskæden sat på for en sikkerhedsskyld.





Transportmessen trak transportfolk til

30.427 besøgte transportmessen i Herning, hvor 375 udstillere viste deres aktuelle løsninger til transport af gods og mennesker - fortrinsvis på veje og stræder. Den foregående transportmesse, der fandt sted i 2017 og havde 325 udstillere, blev besøgt af 25.649

Årets transportmesse i Herning var med de 375 udstillere og alle 14 haller i brug 18,6 procent større end i 2017. Messen havde med de nævnte 30.427 besøgende det højeste besøgstal siden 2005. Hos ledelsen i MCH er der på de rekordmange udstilleres vegne glæde over både besøgsfremgang og optimisme.

- Jeg glæder mig over tre dejlige dage med positiv stemning blandt både udstillere og de 30.427 besøgende, og jeg er taknemmelig over, at hele branchen har været samlet her om deres fælles passion for transport og logistik, siger administrerende direktør i MCH A/S, Georg Sørensen, og understreger, at målet med transportmessen er at inspirere, motivere og stimulere interessen for produkterne og løsningerne.

Da Mercedes-Benz præsenterede sine Sprintere i minibus-udgaver blev vi desværre snydt for Sprinter City 75. Men hvad - på Persontransportmessen i Herning fik vi lejlighed ti at se, hvad en Sprinter også kan være. En bus med to brede døre og en rampe til kørestole.



- En varm tak til udstillere og samarbejdspartnere for med en stor indsats at have skabt en transportmesse med høj kvalitet og masser af ny viden for de mange besøgende. En messe, hvor man møder og mødes fagligt og personligt, siger Georg Sørensen.

Ros til fokus på Grøn Transport

Transportmessen havde med både aktiviteter, konferenceprogram og udstilling også fokus på grøn transport, der tiltrak både branchen og dem, der interesserer sig for fremtidens transportløsninger, herunder Henrik Gudmundsson, seniorkonsulent for transport og byer i den grønne tænketank Concito.

- Det er godt, at den grønne omstilling er i fokus på messen. Jeg håber, at messen kan bidrage til, at der kommer meget mere grøn transport ud at rulle i virkeligheden, siger Henrik Gudmundsson og fortæller om sin oplevelse på messen og til konferencen Grøn Transport.

- Det er fascinerende, at man har det hele samlet på ét sted, og det er spændende at se de nye busser og lastbiler samt høre de emner, man diskuterer. Og det er interessant, at både nogle af producenterne og mange af debattørerne er opmærksomme på klima og miljø. Vi er ved begyndelsen af en grøn omstilling, og det er derfor vigtigt, at de nye tendenser bliver præsenteret for branchen generelt, og at de personer, der skal vælge en ny transportløsning, kan se og sammenligne alt, hvad de nye ting kan, siger han.

Transportmesserne i Herning er Skandinaviens største indendørs fagmesser på landtransportområdet. Den næste transportmesse i Herning - Transport 2021 - finder sted 15.-17. april 2021.

Messen arrangeres af MCH Messecenter Herning i samarbejde med ATL - Transportens arbejdsgivere, AutoBranchen Danmark, Dansk PersonTransport, Danske Speditører, De Danske Bilimportører, DI Transport, DTL - Danske Vognmænd, Foreningen af Vognimportører i Danmark, ITD og 3F Transportgruppen.



Iveco leverer minibusser til daglig drift direkte fra fabrikken

Iveco har præsenteret endnu en version af sin Daily-serie, der omfatter kassevogne, chassis til opbygning med eksempelvis kasse og lift - og modeller, der kan opbygges som minibusser. Iveco viste ved præsentationen flere forskellige bud på fabriksopbyggede Daily-minibusser. Her på Magasinet Bus havde vi mulighed for at komme på en kort testtur i en Daily, der var udstyret med gasmotor og en række af tidens finesser, der hjælper chaufføren til at køre sikkert og økonomisk - og holde bilen kørende. For Iveco kan holde øje med bilens drift og indkalde den til service, når det er ved at være tid

Af Jesper Christensen

Iveco Daily er blevet moderniseret. Siden introduktionen af New Daily i 2016 har koncernens udviklere opdateret modellerne i den lette ende, som er førende på flere markeder i Europa. Ud over et nyt design af fronten, er det især førerpladsen, der er blevet hævet et niveau - og så forbindelserne til og fra omverdenen

Materiel

Her på Magasinet Bus var vi inviteret til introduktionen af den nye Daily, der fandt sted i Torino. Under introduktionen havde vi fokus på Iveco Daily i minibus-udgaven.

For alle modeller gælder det, at førerpladsen er velindrettet. Rattet er blevet mindre - og er fyldt med betjeningsknapper, så de fleste funktioner kan styres uden at man behøver flytte hænderne fra rattet. Og så sidder man godt.

Iveco Daily leveres med forskellige motorer og med enten automatisk Hi-Matic-gearkasse eller manuel gearkasse. Vi fik lejlighed til at køre i en Daily med Hi-Matic-gearkasse. Den korte test bekræftede indtrykket fra den nuværende Daily - der er tale om en velfungerende gearkasse, hvor man - hvis man vil - kan køre både behageligt, økonomisk og effektivt på samme tid. Det handler blot om at holde speederen i stort set samme position, så klarer den automatiske teknik resten.



Den nye Daily markerer sig med en velindrettet førerplads. Rattet er blevet mindre i diameter. De første tre splitsekunder føles det lidt lille. Men det fortager sig straks, man er kørt. Så virker det helt rigtigt.

Luftaffjedret bagaksel og tvillingmotering. En 6,5 ton Daily Minibus Tourys plus har plads til 19 plus ét sæde.



Materiel



Iveco Daily markerer sig med et godt udsyn bagud - både i venstre og i højre side.

Den opdaterede udgave af Iveco Daily markerer sig også ved at have et godt udsyn fra førerpladsen. Især udsynet bagud i spejlene fortjener ros.

Og så er det let at finde sig til rette i førersædet. Så når man har spændt sikkerhedsselen, indstillet rattet, er det egentligt blot at holde bremsepedalen nede, sætte gearvælgeren i D, flytte foden til speederen og sætte i gang. Det kører næsten af sig selv.

Iveco Daily markerer sig også med gode køreegenskaber - fremad, bagud, til højre og venstre - og med en lille vendradius afhængig af akselafstanden. For det store rat-udslag er det samme i alle modeller.

For at øge sikkerheden under kørslen har Iveco videreudviklet og suppleret hjælpesystemerne til chaufføren. Det gælder eksempelvis en mere avanceret sporassistent, der ligesom på mange personbiler påvirker rattet, hvis man er på vej over stregen. Iveco har også udvidet nødbremsesystemet til at fungere ved lave hastigheder. Det vil ifølge Iveco betyde færre ulykker og skader, da systemet i yderste konsekvens standser Daily'er med Hi-Matic helt, hvis det er nødvendigt. Ret smart i bytrafik, hvor man som chauffør kan blive udsat for at skulle reagere endda meget hurtigt, hvis eksempelvis et barn løber ud mellem nogle parkerede biler og ud på vejen foran én.

Under den korte testkørsel fik vi også mulighed for at prøve Iveco's nyeste påfund, når det gælder om at holde igen - altså når det går ned ad bakke. Her kan den nye Iveco ved hjælp af sit elektroniske styresystem holde en passende lav og jævn hastighed uden at chaufføren behøver at anstrenge sig. Styresystemet sørger for at holde hastigheden

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



Ny MAN TGE 3.140 • 7 + F + G fra kr. 300.000,-

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. kørekort
- 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

Materiel



Der var ovenlysvinduer i den Daily, vi testede. Vi lagde også mærke til hattehylderne, der har plads nok til større ting end en blød hat eller cap.

passende lav - både ved at vælge et passende lavt gear og ved hjælp af bremserne - så den ikke løber fra føreren. Det virker faktisk ganske godt og overbevisende. Systemet kan suppleres med en elektronisk Telma-retarder, hvis man synes.

Informationer til og fra bilen

Iveco har også taget fat i mulighederne for at have forbindelser til omverdenen i det daily'e arbejde. Udover kontakten med virksomheden, kan man som chauffør også komme i kontakt med Iveco's servicecenter. Hvis man har behov for aktuel hjælp, kan man kalde direkte og få svar på et sprog, man forstår - og hvis bilen er koblet på Iveco's service-system, vil man få at vide, hvornår det er tid til at komme til service - eksempelvis, hvor et filter er ved at være sat til med skidt, eller motorolien skal skiftes.

Iveco præsenterede en række muligheder, der er tilgængelige nu, og understregede, at der er flere muligheder på vej i den nærmeste fremtid.

Materiel



Øverst den testede Daily Minibus med gasmotor, som vil have muligheden for at køre en lille tur i. Det var behagelig støjsvag og lå godt på vejen. Efter testen af Daily Line, der er et bud på en bus til trafik mellem byer, fik vi et kig under motorhjelmen.



Til højre ses en elektrisk Daily Minibus, der har en el-motor på 80 kW.

Materiel



Iveco DailyTourys Plus har eksempelvis et 2,5 kubikmeter stort bagagerum. Iveco DailyTourys kan også fås med lavt gulv.

USB-stik ved sæderne er nærmest en selvfølge. Så det kan Iveco selvfølgelig også tilbyde.

Materiel

Daily bliver produceret både i Italien og i Spanien. Hver bil kan kobles på Iveco's kundecenter, der så kan holde styr på servicetider - og eventuelt hjælpe, hvis der er behov for teknisk assistance i det daglige arbejde.



Under besøget hos Iveco i Torino blev vi også gjort opmærksomme på, at Iveco også leverer busser med gasmotorer i større størrelser end Daily.



Persontransportorganisation støtter løsningsforslag på cabotage-området

Det løsningsforslag på flere udfordringer på transportområdet, som DA og FH fremlagde i begyndelsen af april, tilføjer en bestemmelse i udstationeringsdirektivet, der sikrer, at udenlandske vognmænd, der kører cabotage-kørsel i Danmark skal følge niveauet i de kollektive overenskomster, der er indgået af de på området mest repræsentative arbejdsmarkedsparter. Dansk PersonTransport bakker op om forslaget

Forslaget, som DA og FH har sendt til Beskæftigelsesministeriet, kommer med et bud på, hvordan danske løn- og arbejdsforhold bør defineres, når udenlandske vognmænd udfører cabotage-kørsel i Danmark. Forslaget fra DA og FH er i tråd med det forslag, som Dansk PersonTransport tidligere indsendte og passer med, at EU-Parlamentet torsdag har stemt EU-Kommissionens første vejpakke fra maj 2017 igennem. Forslaget tilsiger, at udenlandske busvirksomheder skal aflønne deres chauffører efter danske løn- og arbejdsforhold fra første dag, de kører cabotage-kørsel i Danmark.

Dansk PersonTransport fremhæver, at DA og FH's løsningsforslag har rod i Godskørselsloven, men at forslaget i et særskilt punkt peger på, at de samme regler bør gøre sig gældende for busområdet. Konkret peger løsningsforslaget på, at udenlandske vognmænd skal følge omkostningsniveauet i de kollektive overenskomster, der er indgået af de på Godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Dansk PersonTransport bakker op om løsningsforslaget og kalder på en hurtig implementering specielt i forhold til Buskørselsloven, da de udenlandske operatører især opererer i den danske turismehøjsæson, der er lige om hjørnet.

- Dansk PersonTransport bakker fuldt og helt op om løsningsforslaget indsendt af DA og FH. Det er dog vigtigt at nævne, at implementeringen skal foregå i et hastigt tempo også i buskørselsloven. Der er højsæson for turistbuskørsel meget snart, og mange af de danske busvognmænd kan ikke endnu en sæson bære at skulle gå glip af omsætning, grundet de udenlandske bussers sociale dumping og momsunddragelse, siger Michael Nielsen, der er administrerende direktør i Dansk PersonTransport.

- Vi risikerer at miste yderligere danske arbejdspladser, hvis vi tøver eller ryster på hånden, hvilket også er grundet til at Dansk PersonTransport i dag har anmeldt fire af de største udenlandske busvognmænd, der opererer mere eller mindre permanent i Danmark, til politiet for momsunddragelse, understreger han.



Magasinet Bus har fået sin egen web-side

Vi har gennem et stykke tid arbejdet på at gøre det enklere at hente det nyeste nummer af Magasinet Bus. Det har resulteret i en ny web-side, hvor man også kan hente tidligere numre helt til bage fra starten for over syv år siden

Du finder den nye side [her](#):

[Tilbage til forsiden](#)

[Nyhedsmail](#)

Søg i arkiv...

Nyheder om persontransport

Taxi-selskab lancerer brinttaxier i København

Det bliver lidt enklere at vælge at køre bæredygtigt med taxi i København. Taxi-selskabet Driver har investeret i otte nye brinttaxier, der skal indgå i deres flåde. Brinttaxier er grundlæggende biler med elmotor, der får strøm fra en brændselscelle i stedet for fra et batteri

2019-04-30 12:06:00

Vognmandsorganisation vil have toilet-offensiv til at sprede sig

I løbet af foråret og sommeren opstiller Vejdirektoratet nye toiletbygninger på syv rastesteder langs motorveje og landeveje i det vest-, syd- og sønderjyske område. Vognmandsorganisationen DTL håber, at der også vil komme nye toiletbygninger op på andre rastesteder langs motorvejene

2019-04-30 09:55:43

Rastesteder får nye toiletbygninger

I løbet af foråret og sommeren opstiller Vejdirektoratet nye toiletbygninger på syv rastesteder langs motorveje og landeveje i det vest-, syd- og sønderjyske. Toiletbygningerne skal erstatte gamle toiletbygninger og give trafikanterne en øget komfort og service

2019-04-30 09:06:19

Klimarådet peger på udfordringer og muligheder på vej mod et klimaneutralt samfund

Klimarådet ser i et diskussionsoplæg nærmere på omstillingen til et klimaneutralt samfund i 2050, og hvilken strategi der skal lægges til grund for de næste skridt. Den grønne omstilling er ifølge Klimarådet en kædet opgave, der skal løses i samarbejde mellem alle

Få dit eget nummer af Magasinet Bus

[2019](#) [2018](#) [2017](#) [2016](#) [2015](#) [Tidligere](#)

Magasinet Bus

Magasinet Bus 3 - 2019

Du kan hente dit eget eksemplar af Magasinet Bus [her](#):

Læs det online [her](#):

Magasinet Bus 2 -

Magasinet Bus 1 -

Magasinet Bus 12 -

Erhvervsministeriet:

Der er fremgang i dansk turisme

Tal fra VisitDenmark viser, at omsætningen i dansk turisme i 2017 var på 128 milliarder kroner. Omsætningen drives blandt andet frem af, at flere turister besøger Danmark, og at de bruger flere penge. Tallene viser, at der de seneste år er sket en positiv udvikling på området. I 2014 var omsætningen ifølge VisitDenmark ca. 100 milliarder kroner

Den stigende omsætning skyldes blandt andet flere turismeovernatninger i Danmark. Antallet af overnatninger i 2017 slog rekord for fjerde år i træk. VisitDenmarks analyser viser også, at de udenlandske turister bruger flere penge under deres ophold, end de tidligere har gjort.

Med en turismeomsætning på 128 milliarder kroner i 2017 er dansk turisme på vej til at nå målsætningen i den nationale strategi for dansk turisme, hvor der er opsat det fælles pejlemærke, at turismeomsætningen skal nå 140 milliarder kroner i 2025.

VisitDenmark har som noget nyt i 2017 beregnet forbruget fra turister, der booker deres overnatninger via deleøkonomiske platforme. Dette forbrug, der i alt udgør ca. 5 milliarder kroner af den samlede omsætning, og som ikke tidligere har indgået i tallene, er med til at skabe et mere fyldestgørende billede af omsætningen i dansk turisme.

- Turismen er efterhånden et meget stort erhverv i Danmark. Dels i forhold til at skabe arbejdspladser og dels i forhold til at skabe vækst i hele Danmark. Når turisterne desuden bruger flere penge, mens de er her, er det godt nyt for både turismeerhvervet og alle de andre erhverv, som turisterne køber varer og tjenester hos. Som minister vil jeg derfor forsat have fokus på at udvikle dansk turisme og sikre gode rammevilkår for turismeerhvervet, siger erhvervsminister Rasmus Jarlov (K).

Kyst- og naturturismen var det største forretningsområde, der i 2017 stod for 48 procent af det samlede turismeforbrug, mens storbyturismen og erhvervs- og mødeturismen hver bidrog med 26 procent.

- En stigning i turismeomsætningen på næsten 30 milliarder kroner fra 2014-2017 er et stort bidrag til den danske samfundsøkonomi. En væsentlig årsag er, at den enkelte udenlandske turist brugte 58 procent flere penge i døgnet i 2017 end i 2014. Det er desuden glædeligt, at det fra 2014 til 2017 er lykkedes at øge antallet af udenlandske overnatninger i skuldærsæsonen med 2,1 millioner, hvoraf de 1,7 millioner er kommet uden for de store byer. Det bidrager til at, vi bevæger os i retning af en helårsdestination, siger administrerende direktør Jan Olsen, VisitDenmark.

Publikationen "Turismens økonomiske betydning 2017", der uddyber tallene, forventes offentliggjort i maj.





Hanstholm Havn og Thy får krydstogbesøg

Hanstholm Havn kommer på listen over danske krydstogtdestinationer. Krydstogtturismen i Danmark er stigende, og med lokale varemærker som Nationalpark Thy og »Cold Hawaii« er interessen nu også rettet mod Thy, hvor den nye havn i Hanstholm skaber mulighed for anløb af de store krydstogtskibe

I juli 2020 og igen i juli 2021 vil to store krydstogtskibe sejle igennem Hanstholm Havns nye indsejling og lægge til kaj med flere hundrede krydstogtturister. Aftalen er kommet i hus mellem Hanstholm Havn og SDK Cruise, som i øjeblikket deltager i verdens største krydstogtmesse i Miami, hvor Business Development Manager Louise Landler har nyt markedsføringsmateriale med, som sætter fokus på Hanstholm som krydstogtdestination.

- Krydstogtindustrien har oplevet en kraftig vækst de seneste mange år og har i den forbindelse genereret en stor efterspørgsel på nye destinationer, herunder især mindre destinationer, hvor gæsterne har mulighed for at opleve det mere lokale og autentiske, siger Louise Landler og fortsætter:

- Hanstholm Havn er en af de få havne på den danske vestkyst, der kan tilbyde kajfaciliteter til krydstogtskibe. Med Thy som bagland giver det gæsterne mulighed for at opleve det lokale fiskermiljø i Hanstholm og den rå og vilde omkringliggende natur med mange seværdigheder. Det er ret unikt og anderledes i forhold til, hvad man som krydstogtgæst ellers kan opleve i Danmark. Vi tror derfor, at Hanstholm på sigt kan blive en ganske interessant krydstogtdestination.

Busrejser

Den første krydstogtbooking i Hanstholm Havn er med skibet »MS Berlin«, som anløber havnen 14. juli 2020 med plads til 412 gæster. Året efter, den 23.-24. juli 2021, ankommer det noget større skib »MS The World«, som er et af verdens mest eksklusive krydstogtskibe med lejligheder til 150-200 passagerer.

Thy har de senere år oplevet stor bevågenhed, både nationalt og internationalt, med Danmarks første nationalpark og surf-spots ved »Cold Hawaii«. Den lokale turismeoperatør VisitThy har et helt klart bud på, hvad de mange udenlandske krydstogtturister kan forvente af Thy.

- For besøgende fra udlandet rummer Thy noget, man vanskeligt finder andre steder. Havnens nabo er en af Europas mest markante klitheder med en storslået udsigt fra talrige udsigtspunkter, og i de små kystbyer blomstrer charmerende stemninger med fiskeri, kunst og friluftsaktiviteter, hvor »Cold Hawaii« beskriver noget særegent. Samtidig byder Thy på en spændende historie, hvor Bunkermuseum Hansthols imponerende anlæg fra 2. Verdenskrig står som et monument for en del af Atlantvolden, siger turistchef Ole Riis.

Stor værdi for Thisted Kommune

Med en bred vifte af særegne oplevelser vurderer turistchef Ole Riis derfor, at krydstogtskibene vil få stor markedsføringsmæssig betydning for Thy - både nu og på sigt.

- Med krydstogtsanløb får vi sat Thy på et helt nyt kort. Vi kan vise vores egn frem for de mange udenlandske gæster, give smag for lokale produkter og forhåbentlig anspore til flere besøg på et senere tidspunkt. Vi er klar til at give krydstogtgæster en rigtig god oplevelse i Thy med skræddersyede ture og oplevelser - og forhåbentlig thyboerne en rigtig god oplevelse af krydstogtgæster, siger han.

Den positive forventning til at tage imod de mange krydstogtturister bliver gengældt hos borgmester i Thisted Kommune, Ulla Vestergaard, der samtidig fremhæver det afgørende samspil mellem udvidelsen af Hanstholm Havn og Thy's oplevelsespotentiale.

- Jeg er stolt af at repræsentere en kommune, hvor en fremtidssikret havn med en ideel placering ved Nordsøen skaber helt nye muligheder for også at tiltrække internationale turister. Havnen kan dog ikke tiltrække krydstogtskibene alene. Den bærende faktor for succes er en ualmindelig spændende destination, som kan tilbyde et unikt samspil mellem natur, kultur og madoplevelser - og derfor opstår muligheden for krydstogtturister i den særdeles positive synergi mellem Thys oplevelseskvaliteter og havnens infrastruktur, siger hun.





Havnen i Varberg har været anløbshavn for Stena Line's rute mellem Djursland og Halland. Fra begyndelsen af 2020 begynder Stena Line at sejle fra Halmstad i stedet for. (Arkivfoto: Jesper Christensen)

Færgerederi vil opgradere rute over Kattegat

I begyndelsen af næste år åbner det svenske færgerederi, Stena Line, en ny færgerute med udgangspunkt i Halmstad cirka 80 kilometer nord for Helsingborg. Anledningen er, at Stena Line ikke længere kan lægge til ved den sædvanlige kaj i Varberg, som rederiet har forbundet med Grenaa siden 1988. Det satte gang nye tanker om det at binde det vest- og sydlige Sverige sammen med den jyske del af Danmark. Tankerne er mundet ud i en opgradering af ruten over Kattegat, som fra begyndelsen af næste år vil blive betjent med Stena Nautica, der i dag sejler mellem Grenaa og Varberg. Stena Line forventer, at interessen for den nye færgerute vil være så stor, at der er basis for at sætte endnu en færge ind

Af Jesper Christensen

Tony Michaelsen, der er rutechef for Stena Lines Kattegat-ruter, forklarede på et møde i Aarhus fredag 26. april, at ruterne mellem Sverige og Danmark ligger Stena Line's ejer meget nær. Derfor er det med fuld opbakning, at Stena Line investerer flere hundrede millioner kroner i den nye rute mellem Halmstad og Grenaa. Stena Line har forventninger om, at passagertallet i løbet af et par år vil være fordoblet til 150.000, mens antallet af fragtenheder vil følge samme stigning og nå op på 38.000. Når det er tilfældet, vil Stena Line tage den endelige beslutning om færge nummer to.



Tony Michaelson, der er rutechef for Stena Lines Kattegat-ruter har rederiets fulde opbakning til investeringen på flere hundrede millioner kroner i færgeforbindelsen mellem Grenaa og Halmstad.

- Med to færger får kunderne fire gode og fire knap så gode afgangse i døgnet, siger Tony Michaelson og forklarer, at med kun én færge, er det svært at tilfredsstille alle kunder, da én færge kun kan tage to rundture i døgnet. Med to færger kan Stena Line fordoble antallet af afgangse.

Baggrunden for den nye rute mellem Halmstad og Grenaa tager udgangspunkt i Varberg, hvor kommunen i 2015 meddelte Stena Line, at rederiet ikke længere kunne lægge til ved den sædvanlige kaj i havnen. Kommune ønskede at bruge havnearealerne til boliger frem for færgerne til Grenaa.

Det betød, at Stena Line måtte tage den sydlige Kattegatrute op til overvejelse:

- Skulle der bygges en ny havn?
- Skulle ruten rykkes til Falkenberg mellem Varberg og Halmstad?
- Skulle ruten rykkes til Helsingborg?
- Skulle ruten have svensk udgangspunkt i Halmstad?

Enden på overvejelserne blev, at Stena Line besluttede at investere i at udvikle forbindelsen til Grenaa med udgangspunkt i de nye muligheder, som dukkede op, da fokus blev rettet mod Halmstad. Det blev hurtigt klart, at der var meget bedre forretningsmuligheder i Halmstad, end Stena Line nogensinde ville kunne få Varberg.

Færgerne åbner både for- og agterport for flere fordel

Den nye rute fra Halmstad til Grenaa vil forbinde det midtjyske område fra Grenaa i Øst og helt til Vestkysten ved Hvide Sande med et tilsvarende område fra Halmstad på den svenske vestkyst, over det nordlige Skåne og helt over til Småland i øst med byer som eksempel Kalmar og Växjö - og Vimmerby, der huser turistmålet Astrid Lindgrens Verden

Basis for færgeruten over Kattegat er fragtkunderne. Rutechefen peger på, at der årligt kører 300.000 lastbiler mellem det jyske og Småland, der huser mange eksportorienterede små og mellemstore virksomheder. Derfor ser Stena Line en mulighed for at fordoble antallet af lastbiler på ruten, når ruten rykker til Halmstad og får endnu en færge.

Dermed er basis i orden for også at sætte fokus på passagertransporten med personbiler, busser og tog. Ikke at færgeren tager tog med om bord, men der kører tog både til og fra Halmstad og Grenaa.

Tony Michaelson oplyser, at hvis man med ovennævnte forhold sammenligner landevejsforbindelsen over broerne med forbindelsen med færgeren over Kattegat vil det falde ud til fordel for forbindelsen med færge med hensyn til kørte kilometer og chaufførernes køre- og hviletider.

Med dobbelt så mange afgang fra og til det nye udgangspunkt i Sverige, er der åbnet for nye muligheder - ikke blot for Stena Line, men for alle, der kan se muligheder for at bringe danskere og svenskere tættere på hinanden ved hjælp af forbindelsen over Kattegat mellem Jylland på den ene side og Halland på den vestlige side af Sverige og Småland på østsiden.

Kortere afstand i kilometer:

Billund-Vimmerby - 624 kilometer via Storebælt og Øresund
Billund-Vimmerby - 421 kilometer via færgeren Grenaa Halmstad (164 km i Danmark og 257 km i Sverige)

Chauffører kan holde deres hvil på færgeren. Det bidrager til øget effektivitet

Mere end blot en færgeforbindelse

For Stena Line handler satsningen om mere end blot en færgerute, der forbinder to havne. Tony Michaelson fremhæver, at Danmark har et godt renommé hos mange svenskere. Legoland, hyggelige bycentre, Djurs Sommerland, butikker med smørrebrød, Den Gamle By, caféer, Fregatten Jylland i Ebeltoft, værtshuse, Kalø Slotsruin med historien om fangen - den senere svenske konge Gustav Wasa - Randers Regnskov og kulturelle begivenheder.

Tony Michaelson peger på, at det vil ligge lige for at markedsføre eksempelvis koncertbegivenheder i Aarhus for det svenske publikum, for stationen i Halmstad er et trafikknudepunkt, hvor rejsende, der ikke vil have bilen med over Kattegat, kommer til og fra med bus og tog. Grenaa på den anden side af Kattegat har også både tog og busforbindelser videre ud i det ganske jyske land.

Og det skal være enkelt for de rejsende. Med én billet skal de kunne tjekke ind ét sted - på stationen i Halmstad - hvor de så går om bord i en shuttlebus fra Stena Line, der kører dem helt ind på færgeren. I Grenaa bliver de gående passagerer så hentet på tilsvarende vis og bragt direkte til stationen, hvor den nye letbane sørger for miljøvenlig transport videre til Aarhus.

- Jeg har foreslået direktøren for Aarhus Letbane at dekorere letbanetogene lige som vores shuttlebusser, siger Tony Michaelson med et smil.

Stena Line's rutechef for Kattegat-forbindelserne fremhæver, at udviklingen blandt ungdommen i Sverige går mod, at færre køber bil og færre tager kørekort.

- Der er en øget bevidsthed om bæredygtig transport, siger han og fremfører, at et rederi som Stena Line med sine færgeruter også er en del af den kollektive transport - og også har et mål om at levere bæredygtige transportløsninger.

Han understreger også over for dem, der måske undrer sig over rederiets idé om, at de rejsende skal kunne rejse hele vejen på den samme billet, at der i dag findes it-løsninger og systemer, der kan opfylde det ønske.

Busrejser

For Tony Michaelson og Stena Line handler det om vilje til at se muligheder og løsninger. Derfor har Stena Line siden beslutningen om at satse på Halmstad og øge kapaciteten også været i dialog med flere danske kommuner, turistorganisationer og virksomheder. I det østjyske var udgangspunktet Norddjurs og Syddjurs Kommuner. Det er i dag udvidet til Aarhus Kommune, og arbejdet er blevet gjort mere enkelt, da turistorganisationerne Destination Djursland og Visit Aarhus fra årsskiftet fusionerede til Visit Aarhus efter flere års tæt samarbejde om at markedsføre Aarhus- og Djursland-området.

- Vi kan ikke som rederi servere det hele selv, siger Tony Michaelson.

Han fremhæver, at når Stena Line kan sørge for at rejsen over havet blive behagelig med moderne færger, er grundlaget skabt for at andre aktører kan lade sig inspirere af Stena Line's ideer og gribe mulighederne for at få gang i nye interessante forretninger på turistområdet.

Set ud fra et transportsynspunkt synes det lige til højrefoden at speede op under idéerne til, hvordan eksempelvis turistbusoperatørerne og andre på området for fælles transportløsninger kan køre frem med nye tilbud.

Tony Michaelson afslutter sin præsentation af den nye færgeforbindelse og ikke mindst de mange muligheder, den åbner, med at komme med to vurderinger:

- Kunne det tænkes, at den nye bro mellem Halmstad og Aarhus med fire daglige afgangene hver vej vil blive begyndelsen til en ny region - Kattegatregionen?
- Kunne det tænkes, at byerne og regionerne på hver side beslutter at koble deres rejsekort sammen og sætte gang i en udveksling på eksempelvis det kulturelle, sportslige og forskningsmæssige område?



Ændring af bekendtgørelse om rutekørsel er sendt i høring

Færdselsstyrelsen har sendt udkast til ny 'bekendtgørelse om rutekørsel' i høring med høringsfrist 13. maj. Udkastet indeholder blandt andet bestemmelser omkring, hvilke oplysninger ansøger skal afgive, hvilke betingelser der skal være opfyldt for at få tilladelse til fjernbuskørsel samt Færdselsstyrelsens tilsyn

Udkastet til en ny bekendtgørelse om rutekørsel har baggrund i ændringen af Lov om trafikkselskaber, som ændrer afstandskravet til fjernbuskørsel (Lov nr. 207 af 5. marts 2019).

Bekendtgørelsen indeholder bestemmelser, der:

- angiver hvilke oplysninger ansøger skal afgive i forbindelse med ansøgning om en fjernbustilladelse
- angiver hvilke betingelser, der skal være opfyldt for at få tilladelse til fjernbuskørsel
- beskriver Færdselsstyrelsens tilsyn med indehavere af en fjernbustilladelse
- muliggør ombytning af nuværende fjernbustilladelser til fjernbustilladelser efter de nye regler

Høringsfristen er 13. maj, og bekendtgørelsen træder i kraft 1. juli 2019.

Interesserede kan se udkastet **her**:

Du kan automatisk få
Magasinet Bus

hver gang det udkommer
direkte i den indbakke

Klik **her** og skriv dig på vores mail-liste

Det er ganske uforpligtende
og uden omkostninger



Nyt trafikanlæg over motorvej ved Odense fungerer efter hensigten

Danmarks første dynamiske ruder-anlæg over Motorvej E20 syd for Odense afvikler en øget trafik hurtigere end det traditionelle rampekryds. Det giver ifølge Vejdirektoratet en årlig samfundsøkonomisk gevinst på 10 millioner kroner

Det vakte stor opsigt, da Vejdirektoratet i efteråret 2017 åbnede Danmarks første såkaldte dynamiske ruder-anlæg, hvor trafikanterne skulle køre i venstre side gennem anlægget for at komme gennem til- og frakørsel 52 syd for Odense.

Spørgsmålet var, om det nye trafikanlæg ville virke efter hensigten og hjælpe trafikanterne hurtigere gennem det travle rampekryds.

Godt halvandet år senere kan Vejdirektoratet efter en række analyser konstatere, at det dynamiske ruderanlæg, sikrer:

Øget trafik: Den samlede trafik gennem anlægget er på hverdage steget, så det svarer til en samlet stigning på ca. 12 procent over to år. Det nye anlæg afvikler altså mere trafik end det gamle, og forskellen er især tydelig i myldretidsperioderne klokken 7-9 og klokken 15-17

Hurtigere rejsetid: Rejsetiden for trafikanterne, der færdes gennem anlægget, er reduceret markant, selvom trafikmængden er øget. Især er rejsetiden reduceret markant for de trafikanter, der kommer fra nord. I myldretiden har den gennemsnitlige trafikant fået halveret sin rejsetid gennem anlægget

Samfundsøkonomisk svarer den sparede rejsetid til en årlig gevinst på godt 10 millioner kroner. Vejdirektoratet fremfører, at med et anlægsbudget på 29 millioner kroner har det dynamiske rudieranlæg "tjent sig selv" ind på tre år

Korrekt anvendelse af anlægget: Trafikken afvikles tilfredsstillende. Langt den overvejende del af trafikanterne (99,6 procent) forstår at placere sig i det mest hensigtsmæssige kørespor, når de kører ind i anlægget. Ombygningen har ikke resulteret i ulykker.

Det dynamiske rudieranlæg betyder, at trafikken bytter bane over motorvejsbroen for derved at sikre konfliktfri venstresving ned mod motorvejen og samtidig skabe bedre plads til bilisterne i alle retninger.

Vejdirektoratet's projektleder Annette Jørgensen har haft ansvaret for at køre projektet i mål.

- Det har været et anderledes og meget spændende projekt at arbejde med undervejs, og vigtigst er selvfølgelig, at anlægget fungerer efter hensigten. Der er altid en vis usikkerhed forbundet med at etablere en ny type trafikanlæg for første gang, men det dynamiske rudieranlæg gør virkelig en positiv forskel for trafikanterne i området, siger Annette Jørgensen.

Fakta:

- Det dynamiske rudieranlæg blev taget i brug i september 2017
- Der er foretaget før- og eftermålinger for de enkelte trafikstrømme gennem anlægget i henholdsvis efteråret 2016 og efteråret 2018. Rejsetiderne er målt på baggrund af såkaldt bluetooth-logging af køretøjer gennem anlægget. Derved opnås målinger på mange køretøjer, og dermed en god sikkerhed for troværdige analyseresultater
- Ud fra droneoptagelser er foretaget adfærdsanalyse af trafikken gennem anlægget. Analysen er lavet ved hjælp af droneoptagelser og observationer ved fysisk tilstedeværelse. Begge dele er foregået i efteråret 2018
- På engelsk hedder et dynamisk rudieranlæg Diverging Diamond Interchange (DDI). Der er på nuværende tidspunkt allerede med stor succes anlagt flere DDI-anlæg i USA, og dette fortsætter i øget omfang
- I øjeblikket er krydset syd for anlægget under ombygning, hvilket påvirker trafikens afvikling gennem krydset. Når ombygningen er afsluttet i sommeren, vil trafikanterne kunne opnå yderligere gevinster i form af rejsetidsbesparelse

Ungdomsskolebus var nysynet - og fyldt med fejl

En ungdomsskolebus blev mandag morgen standset af Tungvognscenter Øst i en færdselskontrol på Frederiksborgvej nord for Roskilde. Politiet konstaterede, at bussen manglede en nødudgang, havde løse sæder og at værktøjet til at knuse ruder med i tilfælde af en nødsituation var væk. Politiet kunne også konstatere, at bussen tyve minutter før kontrollen var blevet synet og godkendt i en synshal i Nordsjælland

Bussen, der tilhørte en ungdomsskole, blev ført af en mekaniker, der havde fået til opgave at klargøre bussen til det årlige, lovpligtige syn. Han var på vej hjem fra synet hos en nordsjællandsk synsvirksomhed, der havde godkendt bussen uden nogen form for anmærkninger.

Da politiet ved første øjekast kunne konstatere, at der var flere lygtefejl på bussen, valgte betjentene at gennemgå bussen nøjere.

Ved kontrollen kunne politiet konstatere et større antal fejl, hvoraf flere med politiet ord var meget grove fejl, der relaterede sig til sikkerheden for passagererne i bussen - elever på en ungdomsskole.

Politiet kunne blandt andet konstatere, at flere af sæderækkerne var løse. Det samme var chaufførens. Flere beslag til ryglænene var knækket, så de også var løse.

Da politiet undersøgte nødudgange, kunne de konstatere, at der var fem nødudgangsvinduer, men intet værktøj til at knuse ruderne med.

Bussen havde desuden ikke udgang for passagerer i bagenden, hvilket er påkrævet som nødudgang. Ildslukkeren havde ikke gennemgået det lovpligtige syn, som er sikkerhedspåkrævet, og de udvendige skilte, som anviser, hvordan nødåbning af dørene benyttes, var ikke sat på.

Vicepolitiinspektør Peter Stryhn fra færdselsafdelingen i Midt- og Vestsjællands Politi peger på, at det er ganske alvorligt, når en bus, der skal køre med passagerer og i dette tilfælde med børn og unge, ikke er i orden.

- Det kan ende grueligt galt, hvis uheldet er ude, og passagererne ikke kan komme ud, eller de ikke sidder ordentligt fastspændt på sæderne, siger Peter Stryhn.

Politiet kunne også konstatere, at vinduesviskerne var defekte, at der var tæring på bærende vanger ved bagakslen, at der var fem fejl ved lygter til belysning, markering og signalgivning, at der manglede skilt om passagerantal, og at der var kraftig gennemtæring af karosseribunden.

Derudover anvendte føreren ikke bussens fartskriver korrekt, og den optegnede forkert på diagramarket.

De mange og grove fejl ved bussen stod i skærende kontrast til, at bussen tyve minutter inden kontrollen var kørt fra synshallen som godkendt uden bemærkninger. Bussens fartskriver viste også, at bussen havde holdt stille ved synshallen i Nordsjælland i lige under ti minutter. I synsrapporten skrev synshallens medarbejder, at synet havde taget cirka 20 minutter.

Derfor rekvirerede politiet assistance fra Færdselsstyrelsen, og en bilinspektør kom til stedet. Han indgik en aftale med en synsvirksomhed i nærområdet, hvor bussen kunne gennemgå et fuldstændigt syn. Her nåede bilinspektøren til samme resultat som politiet.

På den baggrund vil både mekanikeren, der kørte i bussen, og værkstedet, hvor han arbejder, få en bøde for fejl og mangler, og køretøjet vil blive indkaldt til kontrolsyn senere. Synshallen i Nordsjælland kan se frem til en opfølgning fra Færdselsstyrelsen. Køretøjets ejer undgår at få en bøde, da han havde sendt bussen på værksted for at få udbedret fejl og mangler inden, der blev kørt til syn.

Politiet og Færdselsstyrelsen brugte i alt 3 timer og 10 minutter på at gennemgå bussen.

Faste fartkontroller har udløst op til 37.183 bøder

For et halvt år siden opstillede Vejdirektoratet og Rispolitiet 20 faste ATK-standere - også kaldet stærekasser - der automatisk har registreret og fotograferet bilister, der har kørt med for høj hastighed forbi standerne. De 20 standere opsat 11 steder i landet har haft et samlet antal måletimer på 32.508 timer og har i perioden genereret 37.183 bøder

De faste ATK-standere - stærekasser - er et treårigt pilotprojekt, og Vejdirektoratet konkluderer overordnet, at det hidtil er en succes.

Pilotforsøget skal over tre år teste, hvilken effekt stærekasserne har på trafikanternes hastighed.

De hidtidige erfaringer er, at stærekasserne generelt er blevet meget positivt modtaget af både borgere, kommuner og politikere, og Vejdirektoratet har modtaget mange ønsker om opsætning af endnu flere stærekasser rundt omkring i landet.

- Formålet med stærekasserne er ikke at udskrive en masse bøder. Det er derimod at få trafikanterne til at sætte hastigheden ned, fordi vi ved, det er med til at forbedre trafiksikkerheden. Stærekasserne er i det store hele blevet taget rigtig godt imod, og jeg har tillid til, at evalueringen til efteråret viser, at vi også i Danmark kan høste gode trafiksikkerhedsresultater af stærekasserne, siger transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA).

Stærekassernes placering er udvalgt af Vejdirektoratet i samarbejde med Rigspolitiet på baggrund af Vejdirektoratets ulykkesstatistik.

De 20 standere har det seneste halve år haft et samlet antal måletimer på 32.508 timer og har i perioden maksimalt genereret 37.183 bøder.

Stærekasserne skal i pilotprojektet ses som et supplement til politiets eksisterende fartkontrol med mobile fotovogne.

- De 20 opsatte stærekasser er en del af et treårigt pilotprojekt, der skal teste, hvordan kameraerne fra politiets fotovogne fungerer i faste standere, samt at undersøge hvilken effekt stærekasserne har på de danske trafikanter
- Pilotprojektet skal del-evalueres i efteråret 2019 og bliver endelig evalueret i 2021. Ved del-evalueringen ses der blandt andet på ændringer i hastighedsniveauet og udviklingen i antallet af bøder

Vejdirektoratet udvider Motorvej E20 over Fyn

Motorvejen over Fyn - E20 - lægger asfalt til flere og flere biler. Ifølge Vejdirektoratet er trafikken steget med 33 procent i perioden 2010 til 2018. Vejdirektoratet har skrevet kontrakt med en entreprenør om at udvide endnu et stykke af motorvej E20 på Vestfyn fra to spor i hver retning til tre spor i hver

Det stigende antal biler på vejen skaber trængselsproblemer, nedsætter rejsehastigheden og øger risikoen for uheld. Ved at skabe bedre plads på vejen, håber Vejdirektoratet på, at problemerne bliver mindre og trafiksikkerheden øget. Udvidelsen af motorvejen på Vestfyn fra fire til seks spor mellem Odense V. og Nr. Aaby sker i etaper. Første etape af udbygningen går mellem Odense V. og Gribsvad, hvor anlægsarbejdet startede 1. april.

- Det er en af landets hovedfærdselsårer, som vi går i gang med at opgradere nu. Der er både mange pendlere på Fyn og mellem landsdelene. Fynske Motorvej binder Danmark sammen fra øst til vest, men vi skal have gjort noget ved den trængsel, som trafikstigningen har medført. Det skal vi både af hensyn til trafikanterne, til erhvervslivet og til trafiksikkerheden, siger Robin Højen Madsen, der er Vejdirektoratet's projektleder for første etape af udbygningen.

Vejdirektoratet har netop skrevet kontrakt med entreprenøren M.J. Eriksson, som skal stå for udbygningen af første etape.

Udvidelsen af første etape ventes afsluttet inden udgangen af 2020. Derefter kommer turen til anden etape fra Gribsvad til Nr. Aaby. Hele udvidelsen står efter planen klar inden udgangen af 2022.

Den øgede kapacitet vil i forhold til dagens trafik frigøre otte minutter, som pendlerne på strækningen mellem Nr. Aaby og Odense V kan bruge til andre ting end at køre i bil.

Tidsbesparelsen vil være den samme, uanset om man bevæger sig mod vest eller øst på motorvejen, da den trafikale belastning i myldretiden er lige stor i hver retning. Vejdirektoratet peger på, at hvis køretidsbesparelsen skal blive til noget, skal trafikanterne huske at bruge det ekstra spor rigtigt.

- Som trafikant skal man huske at holde til højre og bruge alle tre spor. Så får man også en tidsbesparelse, som er værd at tage med, og man kommer hurtigere hjem til familien efter arbejde. Risikoen for at sidde fast i forbindelse med et uheld bliver også mindre, og trafikken bliver i det hele taget mindre sårbar, sådan så man ikke behøver at køre tidligere afsted hjemmefra for en sikkerheds skyld, siger Robin Højen Madsen.

Under arbejdet med udvidelsen kommer der visse trafikale restriktioner. De vil i hovedtræk være generel hastighedsnedsættelse til 80 kilometer i timen og smallere vognbaner at køre på.





Smutvej fra motorvejen er klar ved Rødekro

Vejdirektoratet og Aabenraa Kommune har åbnet for en genvej - en såkaldt shunt - så bilister kan køre uden om rundkørslen ved frakørsel 70 ved Rødekro og ind mod Aabenraa. Genvejen er den første af to forbedringer i adgangsforholdene til Motorvej E45 ved Rødekro

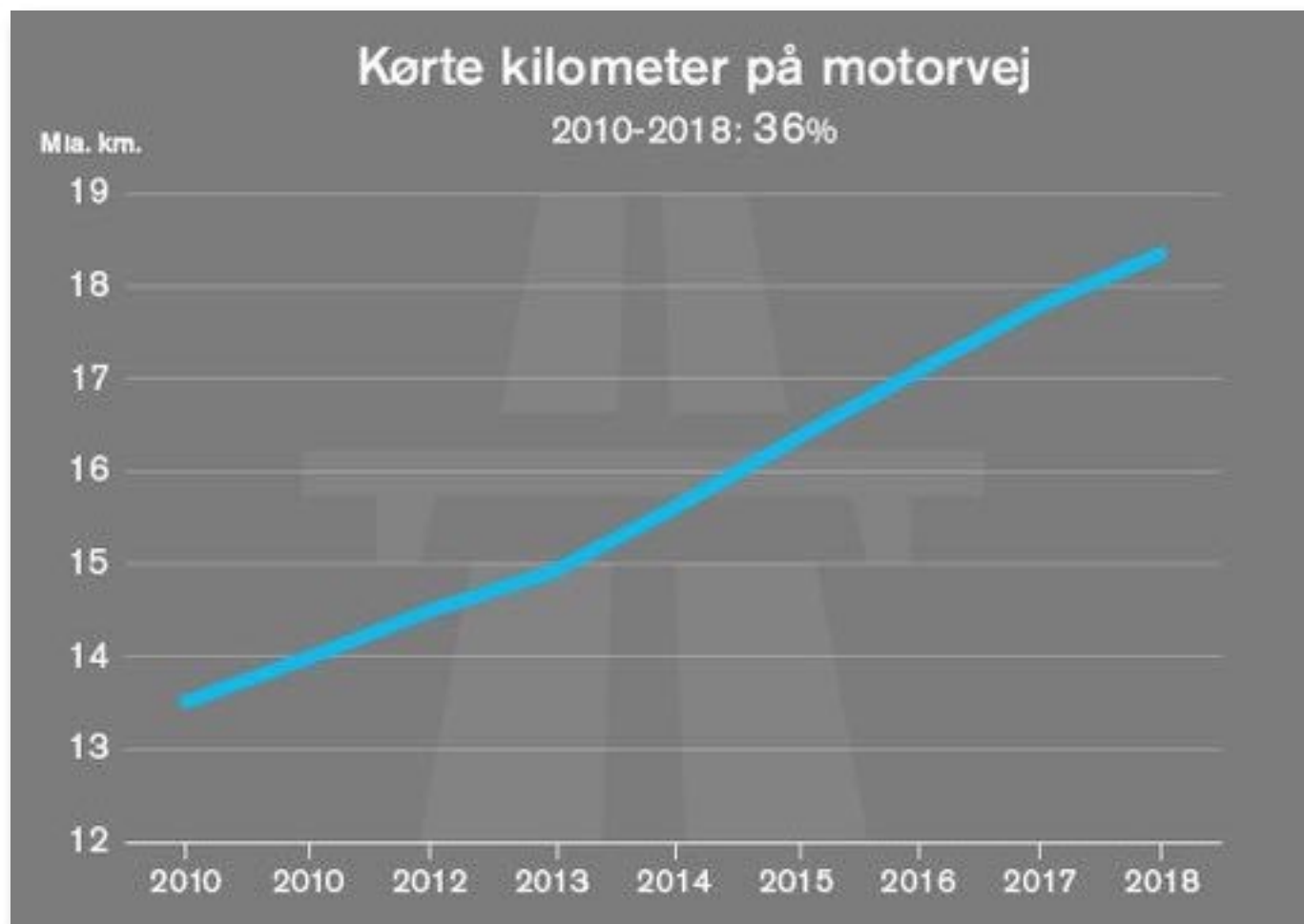
Genvejen tillader de trafikanter, der kommer sydfra og skal ind mod Aabenraa, at køre fra motorvejen på en enklere måde. I stedet for at skulle ind i rundkørslen sammen de øvrige trafikanter, der kommer andre steder fra, kan de tage genvejen mod øst og Aabenraa by.

Genvejen skal løse trængselsproblemerne rundkørslerne og opstuvning af sydfrakommende biler nede på Motorvej E45.

- Vi har desværre kunnet se, hvordan rundkørslerne i til- og frakørsel 70 har haft problemer med at afvikle den tætte trafik fra Sønderjyske Motorvej. Den nye shunt giver en tiltrængt smutvej for de trafikanter, der kommer fra syd og skal ind mod Aabenraa Sygehus og Aabenraa by, siger Vejdirektoratets projektleder Annette Jørgensen.

For Aabenraa Kommune har det længe været et stort ønske at forbedre adgangen til og fra Motorvej E45. Kommunen har været i tæt dialog med Vejdirektoratet om at finde de rigtige løsninger i projektet, hvor genvejen er første del og nye ramper ved Bodumvej/Rødekrovej Vest er anden del, som åbner til sommer.

Når dette anlæg åbner, kommer det til at hedde Afkørsel 70a Rødekro, hvorved den nuværende Afkørsel 70 Aabenraa N skifter navn til Afkørsel 70b Aabenraa N.



Motorvejstrafikken er steget markant siden 2010.

(Grafik: Vejdirektoratet)

Trafikken stiger på motorvejene

De seneste år er trafikken på motorvejene vokset. I 2018 kørte den samlede trafik på det danske motorvejsnet frem med 3,2 procent. Det viser de nyeste trafiktal fra Vejdirektoratet

Tallene viser, at udviklingen i antallet af kørte kilometer på motorvejsnettet siden 2010 er steget med 36 procent. I dag afvikles over en tredjedel af den samlede vejtrafik i Danmark på motorvejene mod 16 procent for 25 år siden.

En del af væksten i motorvejstrafikken hænger sammen med udbygninger af motorvejsnettet, som flytter trafik fra de mindre veje over på motorvejene. Men væksten skal også ses i lyset af de senere års generelle fremgang i økonomien, og at danskernes bilpark er vokset med 22 procent siden 2010, hvilket svarer til næsten 500.000 flere personbiler.

- Denne voldsomme trafikvækst kan danskerne naturligvis mærke hver eneste dag i form af stigende trængsel ude på motorvejene, siger trafikdirektør Niels Tørsløv fra Vejdirektoratet.

- I Vejdirektoratet forsøger vi at imødegå denne udfordring på forskellige måder - blandt andet ved at blive bedre og hurtigere til at håndtere uheld og andre hændelser på vejnettet og ved at give aktiv og præcis trafikinformation, siger han videre.

Vejdirektoratet fremhæver følgende motorvejsstrækninger, hvor årsdøgntrafikken er steget markant siden 2010:

- Motorring 3 mellem frakørsel 19 og motorvejskryds Gladsaxe. Stigning: 42,6 procent
- Rute 21 - Holbækmotorvejen øst for Roskilde. Stigning: 41 procent
- E20 - Fynske Motorvej ved den Ny Lillebæltsbro. Stigning: 32,6 procent.
- E45 - Sydjyske Motorvej nord for Kolding. Stigning: 34,9 procent
- E45 - Østjyske Motorvej på Vejlefordbroen. Stigning: 36,6 procent
- Rute 14 - Herningmotorvejen øst for Kløverbladet. Stigning: 39,1 procent
- E45 - Nordjyske Motorvej ved Hadsten nordvest for Aarhus. Stigning: 35 procent
- E39 - Hirtshalsmotorvejen lidt nord for Aalborg mellem frakørsel 9 og 10. Stigning: 34,1 procent

De nye opgørelser viser også, at der sidste år blev solgt 220.000 nye personbiler, hvilket indebar, at den danske personbilpark voksede med knap 65.000 køretøjer i 2018 og nærmer sig 2,6 millioner køretøjer.

Vejdirektoratets trafikprognoser viser også, at trafikken på de store veje vil fortsætte med at stige i de kommende år.

- Vi forbereder os på en fremtid med stadig flere trafikanter på det overordnede vejnet, siger Niels Tørsløv og fortsætter:

- Af samme grund forsøger vi hele tiden at blive bedre til at hjælpe trafikanterne med at få trafikken til at glide ude på vejene.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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



Alle partier bakker op om stop for social dumping i busbranchen

Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Enhedslisten, Alternativet og SF fremsatte 1. marts et beslutningsforslag, der skal forsøge at gøre op med social dumping i busbranchen. Forslaget har været til førstebehandling i Folketinget, hvor transportminister Ole Birk Olesen (LA) støttede initiativet sammen med R, V og K. Beslutningsforslaget pålægger VLAKE-Regeringen at indkalde Folketingets partier til forhandling med henblik på at sikre lovgivning og initiativer, der skal bekæmpe social dumping i busbranchen

Transportminister Ole Birk Olesen har fastslået, at VLAKE-Regeringen fuldt og fast tilslutter sig forslaget.

- Vi vil arbejde hårdt for at bekæmpe de utilsigtede konsekvenser ved den frie bevægelighed i Europa. Der skal være lige løn og vilkår for samme arbejde udført på samme sted. Det er ikke fair konkurrence, når udenlandske busvognmænd opererer mere eller mindre permanent i landet på udenlandske vilkår og uden at betale moms, sagde transportministeren og fortsatte:

Arbejdsforhold

- De nuværende cabotageregler er meget løst fortolket. Derfor vil vi fra regeringens side arbejde på at indføre så restriktive regler for cabotagekørsel som muligt inden for de rammer, som EU tillader. Den systematiske cabotagekørsel skal bekæmpes.

Øget kontrol og højere bødestrafte

Ole Birk Olesen lagde også vægt på, at VLAK-Regeringen vil arbejde for mere kontrol af de udenlandske busser samt højere bødestrafte for lovovertrædelser.

- Bødestraffene for ulovlig hvile i køretøjet er for små og virker derfor ikke præventivt. Derfor vil regeringen arbejde for at præcisere den danske fortolkning af de eksisterende køre- og hviletidsregler udover at forhøje det nuværende bødeniveau for overtrædelser heraf. Derudover vil regeringen afsætte midler til øget vejsidekontrol. Der skal sættes hårdt ind mod udenlandske vognmænd, der undgår at følge dansk lovgivning, ikke mindst hvad angår momsbetaling, sagde ministeren.

Reglerne skal laves nationalt

Initiativtageren bag forslaget, Rasmus Prehn, talte for, at det er vigtigt, at løsningerne på området skal findes nationalt såvel som i EU.

- Vi er glade for, at der har været stor opbakning til det fremstillede beslutningsforslag. Nu er det vigtigt, at de nødvendige foranstaltninger foretages, og at snakken bliver gjort til alvor. Sagen er alt for vigtig til at gå i glemmebogen. Jeg må understrege, at det er væsentligt, at løsningerne bliver drøftet og løst på nationalt plan hurtigst muligt, sagde Rasmus Prehn.

Dansk PersonTransport, der organiserer bus- og taxi-vognmænd, konstaterer, at organisationens arbejde for at finde en løsning på den sociale dumping udført af udenlandske busser har vundet støtte fra alle Folketingets partier ved beslutningsforslagets førstebehandling.

- Nu er det, som Rasmus Prehn også udtalte, væsentligt, at vi hurtigst muligt får et konkret lovforslag, som kan blive stemt igennem med ekspresfart, da de danske busvognmænd ellers går endnu en sæson i møde, hvor de udenlandske vognmænd tager mindst 75 procent af kørslen, siger administrerende direktør i Dansk PersonTransport, Michael Nielsen.

Færdselsstyrelsen overtager ansvaret for køreprøver og kørekort

VLAK-Regeringen har besluttet at overdrage ansvaret for afvikling af køreprøver, udstedelse af kørekort og andre færdselsrelaterede opgaver fra politiet til Færdselsstyrelsen. Formålet er at sikre en forbedret service på kørekortområdet til gavn for borgerne, samtidig med, at politiet får frigivet til andre politiopgaver

Ud over kørekortopgaver vil udstedelse af førerkort (takografkort) og særtransporttilladelser flytte fra politiet til Færdselsstyrelsen.



minister Ole Birk Olesen var en af talerne, da taxi-selskabet Drivr lancerede otte nye taxier, der får deres elektriske energi fra brint. (Foto: Pamela Juhl)

Taxi-selskab lancerer brinttaxier i København

Det bliver lidt enklere at vælge at køre bæredygtigt med taxi i København. Taxi-selskabet Drivr har investeret i otte nye brinttaxaer, der skal indgå i deres flåde. Brinttaxier er grundlæggende biler med elmotor, der får strøm fra en brændselscelle i stedet for fra et batteri

De nye taxier blev præsenteret på Refshaleøen i København, hvor transportminister Ole Birk Olesen, administrerende direktør i Toyota Danmark Frank Okoisor og Brintbranchens direktør Tejs Laustsen Jensen talte.

Som et led i regeringens planer for et mere bæredygtigt og klimavenligt Danmark skal alle nye taxier fra 2025 være nulemissionstaxier.

Taxi-kørsel

I dagens anledning fik transportminister Ole Birk Olesen en prøvetur i en af de nye taxier, der er et eksempel på fremtidens miljøvenlige taxier.

- Det er ikke første gang, jeg kører i taxi, men jeg synes alligevel, denne tur er en ny første gang - fordi det er noget særligt at vide, at man kan køre i taxi midt inde i byen uden at forurene. Regeringen er meget optaget af at sikre, at køretøjerne i både den private og kollektive trafik de næste år bliver mere miljøvenlige, og jeg er derfor meget tilfreds med, at der nu kommer nulemissions-taxier på vejene i København, siger Ole Birk Olesen.

Som et led i VLAK-Regeringens klima- og luftudspil indgår en målsætning om, at alle nye taxier i byerne skal være nulemissionskøretøjer i 2025. Samtidig vil VLAK-Regeringen stramme energikravene til nye taxier i 2019, 2022 og 2025, så ingen nye taxier udleder CO2 eller luftforurening fra 2025. Det betyder, at den grønne omstilling for taxi-branchen kan være gennemført inden 2030.

- Taxierne kører oftest der, hvor der bor mange mennesker, men det betyder også, at de udsætter de mange mennesker for markant større luftforurening. Derfor strammer vi kravene til taxierne, så vi får reduceret det betydelige negative klima- og miljøaftryk, men samtidig bevarer en efterspurgt del af vores kollektive trafik, siger Ole Birk Olesen.

I forlængelse af regeringens klima- og luftudspil har transport- bygnings- og boligministeren fået opbakning fra partierne bag moderniseringen af taxiloven (V, LA, K, S, DF, R og SF) til en ændring i taxiloven. Aftalen betyder, at op til 300 el- eller brintbiler får garanti for en universaltilladelse efter taxiloven i den resterende del af overgangsperioden, hvis ansøgeren ellers 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 2019 (andet halvår) og 200 i 2020 være målrettet nulemissionsbiler.

TUR tager fat i AMU-udbuddet

Med Trepartsaftalen om styrket og mere fleksibel voksen-, og efter- og videreuddannelse blev det besluttet, at udbudsrunder til AMU som minimum skal finde sted hvert fjerde år. Torsdag 17. januar blev der åbnet for, at ansøgere kunne ansøge om godkendelse til AMU-udbud. Mandag 18. marts var sidste frist for ansøgning, og fredag fik TUR - Transporterhvervets Uddannelser - adgang til de indkomne ansøgninger på transportområdet

Fristen for indstilling fra TUR's side er mandag 29. april, hvorefter VEU-rådet skal indgive deres indstillinger til Undervisningsministeren.

Til september bliver det offentliggjort, hvilke ansøgere, der er blevet godkendt. De nye udbudsgodkendelser træder i kraft fra 1. oktober 2019.

Skattestyrelsen har modtaget oplysninger om 4.500 borgeres indtægter fra kørselstjeneste

Via de hollandske skattemyndigheder har Skattestyrelsen modtaget oplysninger om ca. 4.500 chaufførers indtægter via en platformsbaseret kørselstjeneste. Skattestyrelsen oplyser, at den af hensyn til det administrative samarbejde i EU på skatteområdet ikke har Skattestyrelsen mulighed for at oplyse, hvilken platformsbaseret kørselstjeneste oplysningerne vedrører. Men Skattestyrelsen henviser på sin web-side til tidligere oplysninger fra Holland, der omtaler kørselstjenesten Uber

På baggrund af oplysningerne fra de hollandske skattemyndigheder kan omkring 4.500 borgere, der har tjent penge via Uber i årene 2016 og 2017, se frem til at få deres skattebetaling tjekket. I alt har chaufførerne haft en omsætning for godt 300 millioner kroner inklusiv gebyr til Uber.

- Vi har fået oplysninger om navne på chaufførerne, der har tjent penge på at køre via kørselstjenesten, og nummerplader på de biler, der har været anvendt til kørslen. De oplysninger er vi ved at gennemgå, så vi kan finde frem til de enkelte personer og se, om indtægterne stemmer med det de har oplyst på årsopgørelsen. Stemmer det ikke, vil vi tage kontakt til de pågældende personer, så vi får det skattemæssige grundlag på plads, siger underdirektør i Skattestyrelsen, Camilla Hesselby.

Om Skattestyrelsen:

- Skattestyrelsen blev etableret 1. juli 2018, da Skat blev lukket og erstattet af syv nye styrelser
- Skattestyrelsens opgave er at sikre, at borgere og virksomheder betaler korrekte skatter og afgifter

Det er anden gang, at Skattestyrelsen får oplysninger fra de hollandske skattemyndigheder. Resultaterne af den første kontrol for indtægtsåret 2015 viste, at meget få chauffører havde styr på indberetningen af deres indtægter til skattemyndighederne.

Derfor vil Skattestyrelsen i første omgang gennemgå oplysningerne med fokus på, om der er selvangivet en korrekt opgjort indtægt, og om der er betalt den rigtige skat og moms. Den afklaring vil foregå i dialog med de enkelte chauffører.

Skattestyrelsen vil dernæst vurdere, om der er grundlag for en bøde eller et strafansvar, ligesom det vil blive vurderet om oplysningerne skal deles med andre myndigheder.

- Vores erfaringer fra gennemgang af lignende oplysninger viser, at en stor del undlader at indtægtsføre indkomst og afregne moms. Desværre tyder vores indledende gennemgang af de nye oplysninger på, at den tendens er fortsat i 2016 og 2017. Vi forventer derfor, at oplysningerne vil føre til en større andel sager om for eksempel skatte- og momsbetaling, ligesom vi vurderer, om der er grundlag for at rejse ansvarssager, siger Camilla Hesselby.

Oplysningerne fra de hollandske skattemyndigheder er delt med Skattestyrelsen på baggrund af det administrative samarbejde i EU på skatteområdet.



Pirat-taxichauffør har fået en bøde på 35.000 kroner

En 25-årig mand fra Esbjerg har efter at have tilsået at have kørt pirattaxi i Esbjerg nytårsaften fået en bøde på 35.000 kroner for at have overtrådt taxi-loven. Det oplyser Syd- og Sønderjyllands Politi, der understreger, at der både er risiko forbundet med at køre piratkørsel og at sætte sig ind i en pirattaxi

Den 25-årige mand blev standset af en politipatrulje nytårsaften med tre passagerer i sin privatbil i byens centrum.

Vicepolitiinspektør Chr. Østergård fra Forebyggelsessekretariatet i Syd- og Sønderjyllands Politi advarer mod pirattaxier, selvom det kan være besværligt og tage tid at finde transport hjem fra en aften eller nat i byen.

- Vi ved, at det kan være bøvlet at finde transport hjem, fordi alle skal bruge en taxi samtidig. Men ventetiden er at fortrække frem for at skele til pirateri, siger Chr. Østergård og peger på, at der både er risiko forbundet med at være taxipirat og passager hos piraterne.

- Som pirattaxi-chauffør risikerer du at få en stor bøde. Som passager er du med til at holde gang i en ulovlig branche, der i modsætning til de autoriserede taxier for eksempel ikke afregner skat, ikke har tilladelser, forsikringer med mere i orden, lige som køretøjet typisk heller ikke er godkendt til taxikørsel. Og du risikerer i tilgift at blive snydt for store beløb, for eksempel ved, at du får franarret dit dankort og afluret din pinkode, siger Chr. Østergård videre.

Syd- og Sønderjyllands Politi modtog i 2018 fire anmeldelser om pirattaxikørsel, hvoraf det er lykkedes at sigte en person i en af sagerne.

- Skal vi dette problem til livs, kræver det dels, at borgerne anmelder ulovlig taxikørsel til myndighederne, dels at borgerne vælger pirattaxierne fra, påpeger vicepolitiinspektøren.



Stationen ved Østbanetorv i Aarhus har ligget øde hen i flere år, når det gælder togforbindelser. Tirsdag 30. april begyndte nye letbanetog at standse ved perronerne ved den gamle stationsbygning.

Den sidste dag i april var letbanens første dag med passagerdrift til Grenaa

Aarhus Letbane har fået godkendt den sidste del af den 110 kilometer lange letbane, der forbinder Odder, Aarhus og Grenaa. Med godkendelsen af sidste del af letbanens etape 1 kan letbanetogene begynde at køre med passagerer mellem Aarhus og Grenaa samt mellem Lisbjerg og Lystrup. Første afgang var tirsdag 30. april, hvor første tur letbanetog fra Grenaa til Aarhus H afgik klokken 5.14, mens første letbanetog fra Aarhus H til Grenaa afgik klokken 5.51. Nord for Aarhus kørte Letbanen første tur fra Lystrup over Aarhus Universitetshospital til Aarhus H klokken 5.12

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har godkendt strækningen med 12 vilkår, der alle er kendte og vil blive håndteret af Aarhus Letbane. Med godkendelserne af de to strækninger er arbejdet med første etape af Aarhus Letbane afsluttet. Projektet, der har kostet godt fire milliarder kroner, er Danmarks første og største letbane, der binder den østjyske byregion bedre sammen med moderne, komfortabel og miljøvenlig kollektiv transport.

- Med åbningen af den sidste delstrækning kan vi nu for alvor drage fordel af Letbanen i Østjylland. Titusindvis af østjyder vil opleve, at store dele af Djursland nu bliver tæt forbundet med Aarhus og Odder. Uanset om du er pendler eller vil benytte dig af områdets mange tilbud inden for kultur, natur og shopping, vil Letbanen give Østjylland et kæmpe løft, siger regionsrådsformand i Region Midtjylland Anders Kühnau (S).

Danmarks første letbane er også en del af løsningen på nogle af de udfordringer, som den stærke vækst i Østjylland medfører.

- Med 110 kilometer letbane på langs af den østjyske byregion øger vi både områdets sammenhængskraft og understøtter, at den flotte vækst vi oplever, kan fortsætte og udbygges. De nye strækninger vil markant styrke områdets infrastruktur og gøre livet lettere for rigtig mange samtidigt med, at Letbanen er en miljømæssig gevinst. Der er kun grund til at glæde sig på hele byregionens vegne, siger borgmester i Aarhus Jacob Bundsgaard (S).

Flere afgang i timen

Letbanen indleder driften til Grenaa med timedrift mellem Ryomgård og Grenaa, samt halvtimesdrift mellem Ryomgård og Aarhus H. Senere, når Banedanmark er færdig med at hastighedsopgradere strækningen, og Aarhus Letbane har etableret krydsningsspor i Trustrup, bliver der også halvtimesdrift mellem Grenaa og Ryomgård. Dermed vil der som minimum være halvtimesdrift på hele strækningen.

Fra 30. april vil frekvensen af afgang mellem Mårslet på strækningen mellem Odder og Aarhus ligeledes blive øget fra to til fire afgang i timen på hverdage. Samtidig øges frekvensen på den indre strækning fra seks til otte afgang i timen på hverdage i dagtimerne.

Med genåbningen af strækningen mellem Aarhus og Grenaa skal bilisterne igen vænne sig til, at bommene går ned i overkørslerne. Den tid, som bommene er nede, svarer til bomtiderne for den tidligere nærbane. Flere steder på strækningen - eksempelvis i Lystrup - betyder et øget antal afgang dog også, at der bliver flere tidspunkter på dagen, hvor bommene går ned for bilister, cyklister og gående. Den forbedrede frekvens og service for Letbanens kunder vil således stille krav om øget tålmodighed fra de øvrige trafikanters side.

Ledelsen hos Aarhus letbanen peger på, at passagerne i letbanetogene også kan få brug for lidt tålmodighed i de første uger. Belært af erfaringer fra åbningen af strækningen til Odder må der i opstartsfasen forventes nogle uregelmæssigheder, indtil alle aktører har fået mere erfaring med driften af den nye strækning. Desuden medfører åbningen af strækningen til Grenaa, at der laves mindre justeringer af den samlede køreplan, herunder hvilke perroner der benyttes.

Hvad angår tilgængelighed på strækningen til Grenaa gælder de samme forudsætninger som på strækningen til Odder. Der er tale om ombygning af gamle, eksisterende perroner, som nogle steder giver de kendte udfordringer med hensyn til af- og påstigning - eksempelvis, hvor perronerne er placeret i kurver, og letbanen skal overholde gældende krav til sikkerhed og tolerancer i forhold til perroner, skinneanlæg og letbanetog.

Aarhus Letbane oplyser, at der er et arbejde i gang med at finde løsninger, der kan forbedre tilgængeligheden yderligere i forhold det oprindeligt projekterede. De foreslåede løsninger og den tilhørende økonomi vil til sommer blive forelagt til politisk behandling i ejerkredsen såvel som hos de berørte kommuner.

Søndag 12. maj bliver den nye strækning mellem Aarhus H og Grenaa officielt indviet med lokale festligheder i de forskellige byer langs banen. Der vil være gratis kørsel på strækningen hele dagen.



Aarhus Letbanen vil markere 1. etape søndag 12. maj

Ejerne af Aarhus Letbane - det er Aarhus Kommune og Region Midtjylland - har inviteret transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) til at åbne letbanestrækningen til Grenaa og samtidig markere afslutningen på etape 1 af Aarhus Letbane. Det skal ske søndag 12. maj

I slutningen af april forventer Aarhus Letbane at åbne de sidste delstrækninger mellem Aarhus og Grenaa samt Lisbjerg og Lystrup. Dermed er 1. etape af Aarhus Letbane gennemført. Med en samlet strækning på 110 kilometer fra Grenaa i nord til Odder i syd binder Aarhus Letbane fire kommuner sammen i den østjyske byregion og bliver dermed både Danmarks første og største letbane.

Afslutningen på seks års anlægsarbejde fejres søndag 12. maj. Her kører et særtog klokken 10.08 fra Østbanetorvet i Aarhus til Grenaa. Ombord vil være Transport-, Bygnings- og Boligminister Ole Birk Olesen, letbanens ejere Region Midtjylland og Aarhus Kommune repræsenteret ved henholdsvis 1. næstformand for regionsrådet Hanne Roed (R) og borgmester Jacob Bundsgaard (S), medlemmer af Folketingets transportudvalg, borgmestrene fra letbanekommunerne Norddjurs, Syddjurs og Odder, bestyrelsen for Aarhus Letbane I/S, formand og direktør for Midttrafik samt pressen.

Letbaner

Derudover inviteres en række personer, der tidligere har været tæt på Letbanen, ligesom kommunerne og regionen vil have yderligere repræsentanter med. I alt forventes ca. 100 personer at køre med særtoget.

På turen fra Østbanetorvet i Aarhus vil særtoget standse på udvalgte stationer og til slut ende i Grenaa. Her vil Letbanen blive fejret med forskellige festligheder arrangeret af lokale kommuner, foreninger og distriktsråd.

Særtoget forventes at være fremme på Grenaa station kl. ca. 12.30. Der vil nødvendigvis være en række aflysninger, mens særtoget kører. Til gengæld er der gratis kørsel for passagerer mellem Aarhus H og Grenaa hele dagen.

- Nu åbner strækningen mellem Aarhus og Grenaa endelig. Dermed får Djursland en direkte og effektiv forbindelse til Aarhus, der endda strækker sig videre sydpå til Odder. Letbanen gør det nemmere at pendle mellem Aarhus og store dele af Østjylland og styrker dermed den østjyske byregion, siger regionsrådsformand Anders Kühnau (S).

I Aarhus glæder borgmester Jacob Bundsgaard sig også over, at første etape af Letbanen nu er afsluttet.

- Det har været en lang og til tider besværlig rejse, så det er godt at komme i mål. Baseret på erfaringerne med strækningen mellem Odder og Aarhus ved vi, at Letbanen har været ventetiden værd. Med færdiggørelsen af etape 1 har vi lagt grundstenen til Østjyllands svar på S-toget. Letbanen er effektiv, komfortabel og miljøvenlig kollektiv transport og understøtter dermed fortsat vækst i den østjyske byregion, siger han.

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



Rådhuspladsen har været byggeplads i en årrække på grund af byggeriet af den underjordiske metro. Det er endnu ikke klart, hvornår Metroens Cityring åbner.

Datoen for åbningen af Cityringen i København er usikker

Hovedstadens nye metrolinje, Cityringen, er inde i slutspurten. Men en af entreprenørens vigtige milepæle på projektet er imidlertid ikke nået. Med få måneder igen kræver det en stor indsats fra alle parter at komme i mål til tiden. Derfor kan Metroselskabet endnu ikke sætte nogen dato for åbningen. - Det er ærgerligt, at vi ikke kan melde en åbningsdato ud, som vi havde planlagt. Men der er en vigtig milepæl, som ikke er overholdt, siger Henrik Plougmann Olsen, der er Metroselskabets administrerende direktør

Metroselskabet oplyser, at de største og mest komplicerede arbejder på Cityringen - som for eksempel tunnelboringerne dybt under jorden og de vanskelige betonkonstruktioner - for længst er overstået. Dermed er der en række arbejder, som er mindre i målestok, men som er afgørende for, at hovedstadens nye metronet kan få den endelige tilladelse til at åbne for passagerer.

En af de vigtige milepæle i slutfasen, og som har afgørende betydning for færdiggørelsen af Cityringen, er den såkaldte RHO-milepælen (Ready for Handover). Ifølge kontrakten skulle den være opnået i slutningen af marts. Metroselskabet har meddelt entreprenøren CMT, at RHO-milepælen ikke er nået. Det skyldes, at der fortsat udestår dokumentation for et betydeligt antal test samt fysiske arbejder på stationerne, som skulle have været gennemført.

I det store billede er det mindre ting, der mangler. Men hvis det ikke lykkes at optimere det afsluttende arbejde, vil Cityringen blive forsinket.

- Det er stadig muligt at åbne som planlagt, hvis alle parter knokler på og leverer en effektiv og koordineret indsats. Lige nu analyserer vi sammen med de to entreprenører, om vi kan optimere det afsluttende arbejde, siger Henrik Plougmann Olsen.

Konsekvensen af forsinkelsen er, at CMT pålægges dagbøder. Dagbøderne vil løbe, indtil CMT har nået RHO-milepælen. Entreprenøren vil samtidig skulle gennemføre de udestående arbejder i henhold til de indgåede aftaler.

- Det er ærgerligt, at vi ikke kan melde en åbningsdato ud, som vi havde planlagt. Nu skal vi bruge alle vores kræfter på at indhente det manglende arbejde, og det er stadig en mulighed for, at vi kan nå det inden for tidsplanen. Vi vil naturligvis gøre vores yderste for at undgå forsinkelser og prøver derfor at få parterne til hurtigt at kunne samles om en løsning, siger Henrik Plougmann Olsen.

Metroselskabet vil i de næste par uger i samarbejde med de to entreprenører, CMT og Ansaldo STS, analysere, om det er muligt at optimere gennemførelsen af de resterende arbejder yderligere, så den overordnede tidsplan kan bevares. I juni forventer selskabet at kunne offentliggøre et åbningstidspunkt for Cityringen.

Metroen åbner de første meter til Cityringen

Onsdag 20. marts blev metroens nye hovedtrappe på Kongens Nytorv indviet. Samtidig åbnede det første stykke af den gangtunnel, der vil forbinde den eksisterende station med den nye metrostation, når Cityringen åbner

Når hovedstadens nye metrolinje, Cityringen (M3), åbner senere i år, bliver Kongens Nytorv sammen med Frederiksberg Station metroknudepunkter, hvor den nye linje og de to eksisterende linjer krydser hinanden. For at gøre det så nemt som muligt for passagererne at skifte mellem linjerne bliver de to underjordiske stationer på Kongens Nytorv forbundet med en gangtunnel.

Tunnelen vil i første omgang forbinde den nye hovedtrappe for enden af Strøget med den eksisterende metrostation. Med åbningen af Cityringen vil det sidste stykke af gangtunnelen blive indviet og give passagererne mulighed for at skifte fra den eksisterende station og den kommende station på M3-linjen.

- Når Cityringen åbner, bliver metrostationen på Kongens Nytorv en af de tre mest besøgte stationer i Danmark, mens passagertallet bliver mere end fordoblet. Et nyt metroknudepunkt af den størrelse kræver nem og hurtig adgang. Derfor er vi glade for at kunne byde vores kunder velkommen til metroens nye hovedtrappe og den gangtunnel, der vil forbinde den eksisterende station med den nye metrostation, når Cityringen åbner, siger Metroselskabet's kundedirektør, Rebekka Nymark.

Åbningen af hovedtrappen og den underjordiske gangtunnel betyder, at passagererne i den kommende tid skal

ændre adfærd. Den hidtidige trappenedgang til den eksisterende metrostation lukkes helt, mens elevatoren ved trappen fortsat ikke kan benyttes.

- Vi er meget opmærksomme på, at også den sidste fase i byggeriet vil medføre gener for vores kunder, fordi der stadig bygges og spærres af. Frem til Cityringens åbning fastholder vi derfor vores fokus på tydelig skiltning og passagerinformation både under jorden og oppe på terræn, så vi forhåbentlig hjælper kunderne til en nem og hurtig rejse, siger Rebekka Nymark.

Frem til åbningen af Cityringen vil dele af Kongens Nytorv fortsat være spærret af, og området vil være præget af byggeaktivitet i forbindelse med indretningen af stationspladsen.

Fakta:

- Når Cityringen åbner, bliver metrostationen på Kongens Nytorv en af de tre mest besøgte stationer i Danmark, mens passager-tallet ventes at blive mere end fordoblet. I dag stiger ca. 24.000 daglige passagerer på metroen ved Kongens Nytorv, mens tallet i 2025 ventes at være vokset til ca. 90.000 passagerer
- Kongens Nytorv bliver sammen med Frederiksberg Station metroknudepunkter, hvor Cityringen og de to eksisterende metrolinier krydser hinanden
- Med Cityringen, der forbinder brokvartererne med Frederiksberg og indre by, åbner 17 nye metrostationer
- Cityringen bliver også udbygget med forbindelser til både Nordhavn og Sydhavn
- I 2025 ventes metroen at vil have 174 millioner passagerer årligt, og ni ud af ti af Danmarks mest travle stationer vil have en metrostation



Illustration af et letbanetog i Herlev.

(Illustration: Hovedstadens Letbane)

Hovedstadens Letbane gør status

I løbet af 2018 rundede Hovedstadens Letbane en række milepæle, og i år bliver arbejdet med at anlægge Hovedstadens Letbane langs Ring 3 for alvor synligt for omgivelserne. I sin netop offentliggjorte årsrapport for 2018 gør Hovedstadens Letbane status

I 2018 kom den endelige godkendelse af letbaneprojektet i hus, kontrakterne med entreprenørerne blev underskrevet, og de første anlægsarbejder gik i gang langs Ring 3.

I 2019 går anlægsarbejdet for alvor i gang, og mange naboer og billister vil stifte bekendtskab med letbanebyggeriet for første gang. Byggeriet af letbanen langs Ring 3 vil betyde blandt andet længere rejsetid, omlagte buslinjer og støjende arbejde.

- Vi skal gennemføre projektet inden for de fastlagte rammer og på en måde, som sikrer stor respekt for omgivelserne undervejs. Det er en stor udfordring at sikre så få gener som muligt for omgivelserne under anlægsarbejdet, og den opgave ser jeg frem til at løse bedst muligt i samarbejde med vores entreprenører og myndighederne, siger Jakob Thomasen, der er nyudpeget bestyrelsesformand for Hovedstadens Letbane.

- Jeg vil trække på den erfaring, jeg har fra ledelsen af andre komplekse projekter, siger Jakob Thomsen, der som tidligere direktør for Maersk Oil har stået i spidsen for store, internationale projekter.

Fokus på trafikafvikling

Hovedstadens Letbane har et særligt fokus på trafikafviklingen og arbejder på at mindske generne ved eksempelvis at stille krav om, at bestemte, trafikalt afhængige kryds ikke må ombygges samtidig.

Der lægges desuden op til en stor informationsindsats over for trafikanter, naboer, virksomheder og handelsdrivende, så de kan indrette deres hverdag bedst muligt og få opdateret information i hverdagen om aktiviteterne i området.

Interesserede kan finde årsrapporten for 2018 **her**:

Eksempler på større aktiviteter i 2018 og 2019:

- Kontraktindgåelse
- Detailplanlægning
- Arkæologiske og geologiske undersøgelser
- Ekspropriationer
- Nedrivninger og ombygninger
- Ledningsomlægninger
- Anlægsarbejde, for eksempel omlægning af vejkyds og udvidelse af veje
- Konstruktioner, for eksempel broer

Fakta om Hovedstadens Letbane:

- Letbanen bliver 28 km. lang og får 29 stationer mellem Lyngby og Ishøj
- Man kan skifte til S-tog på seks stationer
- Kører hvert 5. minut i dagtimerne på hverdage og om lørdagen – og hvert 10. minut om aftenen og om søndagen
- Stopper ved virksomheder, boliger, hospitaler, handelsliv, uddannelsesinstitutioner og S-tog
- Letbanen åbner i 2025





Sønderjysk entreprenør skal anlægge første etape af Plusbusrute i Aalborg

Etableringen af den nye Plusbusrute i Aalborg går snart i gang. Første etape af anlægsarbejdet, der indebærer en større omlægning af kørebane og fortov på en 12 kilometer lang strækning, skal udføres af entreprenørvirksomheden Arkil, der har hovedsæde i Sønderjylland

Aalborg Plusbus, der også er kendt som BRT, skal fra 2023 køre fra Væddeløbsbanen gennem Aalborg midtby til det nye universitetshospital, der er ved at blive bygget øst for Aalborg på den anden side af Aalborg Universitet.

Det store anlægsprojekt løber over en periode på fire år, hvor der anlægges knap 12 kilometer busspor og 22 stationer tværs gennem Aalborg. Bustracéet er opdelt i 14 anlægsetaper og derudover kommer omdannelsen af 10 stationsforpladser.

Mandag 1. april begyndte de indledende forberedelser til anlægsarbejdet på Skydebanevej, som bliver den første anlægsetape, der skydes i gang på Plusbus projektet.

- Vi glæder os meget til samarbejdet med Arkil, som får en vigtig rolle i forhold til at gennemføre anlægsarbejderne i tæt dialog med borgerne. De har den rigtige erfaring til at løfte en opgave i den størrelsesorden og god forståelse for,

at arbejdet skal foregå i en stor by, som samtidig skal fungere, siger Helle Bøhl-Møller, der er projektchef for BRT sekretariatet i Aalborg Kommune.

Ommøblering af vejbanen

Arkil er sammen med i alt seks entreprenører prækvalificeret til at byde på anlægsarbejdet og har nu vundet den første etape.

- Projektet indebærer en ombygning af tværprofilet af vejen. Fortovet skal gøres smallere, så der kan etableres cykelsti i begge sider, og der etableres en overkørbar midterrabat med brosten. Herudover kommer skilte, afvandingsarbejde, brolægning og plantebede, siger Arkil's afdelingschef i Aalborg, René Hald, om Arkil's andel af anlægsprojektet, der i første etape omfatter en vejstrækning på 550 meter.

- Det bliver spændende at være med til at løfte et højt profileret projekt som dette, der skal være med til at binde Aalborg bedre sammen. Det har stor betydning for Aalborg, og samtidig får vi nu de første erfaringer med anlægsarbejdet på strækningen, siger René Hald.

Fakta om Aalborgs Kommende Plusbus

- Plusbus får 22 stationer fra Væddeløbsbanen i vest til Nyt Aalborg Universitetshospital i øst
- Plusbus har sin egen kørebane og har altid prioritet i vejkryds, så hele ruten tager kun ca. 30 minutter at køre
- Plusbusserne har plads til mellem 150-200 personer
- Der bliver ca. 7,5 minutter mellem busserne
- Plusbusserne er op til 25 meter lange
- Plusbussen er en miljøvenlig transportform
- Plusbus-forbindelsen forventes at åbne i 2023

Ø-overgange kan blive billigere endnu

Torsdag kom det frem, at Folketinget vil sætte ekstra 5,3 millioner kroner om året af til lavere priser på færgebilletter. Kommunerne får selv lov til at administrere pengene, så de får mulighed for at sænke priserne i lavsæsonen, i skolernes sommerferie, eller hvornår de ønsker at øge incitamentet til at tage færgen. Det falder i god jord hos Landdistrikternes Fællesråd

- Det er meget glædeligt, at Folketinget vil afsætte et ekstra beløb, der skal sidestille færgeturen med en tilsvarende strækning i bil, der alt andet lige er mere retfærdigt, siger Steffen Damsgaard, der er formand for Landdistrikternes Fællesråd.

- Det er noget, vi længe har forsøgt at gøre opmærksomme på nødvendigheden af. I den sammenhæng skal det fremhæves, at det ekstra beløb også er for at give økonomisk robusthed og sikre mod eventuelle udsving i passagerantallet. Det er dermed ret afgørende for budgettet, når en lavsæson eller en skoleferie får færre til at tage turen over bølgerne, siger han videre.

Folketinget har siden 2016 sat penge af til, at prisen på ikkestatslige færgebilletter kunne sættes ned i månederne, der grænser op til højsæson. Det har resulteret i, at markant flere passagerer tager en tur til eksempelvis Læsø og Samsø.

Sidstnævnte har i særlig høj grad oplevet, at de lave priser på færgen har fået flere og flere turister til at valfarte til øen. Den økonomiske vinding, de lave færgepriser kan føre med sig, er økonomi- og indenrigsminister Simon Emil Ammitzbøll-Bille (LA) opmærksom på.

- Håndsrækningen er vigtig for at fastholde vækst og udvikling på øerne. Samtidig får de danske småøer større frihed til selv at vælge, hvordan de vil bruge ordningen med tilskud til lave priser, siger ministeren.

De fem ø-kommuner Ærø, Samsø, Fanø, Læsø og Langeland er alle en del af Landdistrikternes Fællesråd, mens de 27 småøer er organiseret i søsterorganisationen Sammenslutningen af Danske Småøer.





Rederi bidrager til bedre miljø over Øresund

Rederiet ForSea, der driver den højfrekvente færgeforbindelse mellem Helsingør-Helsingborg, skabte i første kvartal markante miljøforbedringer på overfarten ved at sejle med verdens største batteridrevne passagerfærger - Aurora og Tycho Brahe. Rederiet anfører, at miljøgevinsten har været markant

Rederiets samlede udledning af CO2 og skadelige partikler er halveret i forhold til året før.

ForSea peger også på, at privat- og erhvervskunder har taget godt imod de meget konkrete forbedringer. Således appellerer tilbuddet om lydsvag og miljøvenlig sejlads til mange kunder, og kvartalets marginale tilbagegang i antallet af passagerer og privatbiler skyldes ifølge rederiet alene periodeforskydning, idet påsken faldt i 1. kvartal 2018, hvor den i år falder i årets andet kvartal.

Antallet af overførte lastbiler var i 1. kvartal uændret på 111.000 enheder. Antallet af afgang udgjorde godt 12.100 - lidt flere end i 1. kvartal 2018. Præcisionen var uændret høj, og kapacitetsudnyttelsen på bildækket var næsten på niveau med 1. kvartal 2018.

ForSea overførte 227.000 personbiler i 1. kvartal 2019 (2018: 239.000), hvilket svarer til et fald på knap 5 procent, og det samlede antal passagerer faldt med knap 4 procent til 1,24 millioner i 1. kvartal 2019 (2018: 1,29 millioner). Disse fald skyldes væsentligst periodeforskydning, idet størstedelen af påsketrafikken i 2018 blev afviklet i 1. kvartal.

Bustrafikken på ruten steg med over 5 procent til godt 2.600 overførte enheder i 1. kvartal 2019 (2018: knap 2.500). Stigningen er drevet af nye samarbejder med linjebusselskaber, som i 1. kvartal har kunnet kompensere for de negative effekter af den svækkede svenske krone.

Flydende forbindelser

Anvendelsen af AutoBizz Smart steg med godt 6 procent i forhold til samme periode sidste år.

- Batteridriften af vore to store færger har været en succes. Det har kun været nødvendigt med minimale justeringer i indkøringsperioden, og ikke desto mindre har vi kunnet holde en stabil drift med tæt ved 100 procent præcision i det første hele kvartal med batteridrift. Miljøgevinsten er tydelig. Samlet set er hele rederiets energiforbrug og udledningen af CO2 og skadelige partikler halveret i forhold til 1. kvartal 2018, siger Johan Röstin, der er administrerende direktør i ForSea.

- Kunderne har taget godt imod vores initiativer. Vi tilbyder nu ikke blot den mest stabile, men også den klart mest miljøvenlige rejse over Øresund - for både private og erhvervskunder. Det tæller for alle at vide, at man med ForSea kan rejse støj- og røgfrit, og at vi samtidig har sparet atmosfæren for 4.500 ton CO2 i forhold til samme periode sidste år, siger Johan Röstin, som forventer at kunne forbedre miljøeffekten yderligere i de kommende kvartaler.

Folketinget bevilliger flere penge til fortsat billige færgebilletter

Et enigt folketing har torsdag vedtaget at justere tilskudsordningen, der giver kommuner med ikke-statslige færgeruter mulighed for at sætte færgepriserne ned for passagerer. Partierne afsætter 5,3 millioner kroner ekstra om året til billigere billetter for passagerer til danske øer. De ekstra penge skal sikre, at en række kommuner, som ellers ville få mindre i tilskud som følge af ændringer i passagerantallet, bliver kompenseret

Fremover må kommuner med små øer selv bestemme, hvornår de vil bruge tilskuddet inden for en samlet tidsramme på 46 uger. Dermed vil de 18 kommuner med små øer for eksempel kunne sætte priserne ned i skolernes sommerferie. Dette har ikke tidligere været muligt.

Fakta:

- De to tilskudsordninger til nedsættelse af færgetakster på gods- og passagerområdet på ikke-statslige færgeruter til og fra visse øer trådte i kraft i henholdsvis 2015 og 2016
- I efteråret 2017 besluttede økonomi- og indenrigsministeren at gennemføre et tidligt serviceeftersyn af de to tilskudsordninger med henblik på at vurdere, om der var grundlag for at justere ordningerne. Evalueringen blev offentliggjort i august 2018
- Som opfølgning indgik alle Folketingets partier i november 2018 en politisk aftale om at justere de to tilskudsordninger. Den netop vedtagne justering udmønter de initiativer i aftalen, som krævede ny lovgivning. En række af de øvrige initiativer i aftalen vil efterfølgende blive udmøntet gennem ændringer i de eksisterende bekendtgørelser på området
- I alt 30 øer er omfattet af de to tilskudsordninger. Det drejer sig om ø-kommunerne Læsø, Samsø, Fanø og Ærø samt småøerne Agersø, Anholt, Askø, Avernakø, Barsø, Birkholm, Bjørnø, Baagø, Drejø, Egholm, Endelave, Fejø, Femø, Fur, Hjarnø, Hjortø, Lyø, Nekselø, Omø, Orø, Sejerø, Skarø, Strynø, Tunø, Venø og Aarø
- Kommunerne får fra 2019 i alt 88,3 millioner kroner årligt i tilskud til passagerbilletter
- Der indføres også en særlig godsordning for Mandø.
- Den netop vedtagne lov træder i kraft 1. juli 2019



Foto: Jan Kofod Winther

Femern A/S sætter gang større anlægsarbejder på Femern-tunnelen

Femern A/S er blevet anmodet om at indgå aftale med de entreprenørkonsortier, der skal bygge Femern Bælt-tunnelen, om igangsættelse af en række større anlægsaktiviteter på dansk side i Rødbyhavn. Det har

Forligskredsen bag den faste forbindelse under Femern Bælt har besluttet, at arbejdet med den faste forbindelse mellem Danmark og Tyskland skal gå i gang på dansk side. Derfor er Femern A/S blevet bedt om at indgå aftaler med de entreprenørkonsortier, der skal bygge Femern Bælt-tunnelen, og om sætte gang i en række større anlægsaktiviteter på dansk side i Rødbyhavn

- Vi tager nu hul på et nyt kapitel af Femern-projektet. Med iværksættelse af en række store anlægsaktiviteter på

Faste forbindelser

dansk side udnytter vi tiden bedst muligt og sikrer fremdrift i projektet. Det er et meget vigtigt skridt i realiseringen af projektet, siger Claus F. Baunkjær, der er administrerende direktør i Femern A/S.

De konkrete anlægsaktiviteter, der vil finde sted ved Rødbyhavn på Lolland, er:

- Anlæg af den store tunnelelementfabrik ved Rødbyhavn. Fabrikken skal støbe de 89 tunnelelementer af beton, der tilsammen udgør Femern Bælt-tunnelen
- Etableringen af en ny arbejdshavn ved Rødbyhavn. Materialer til byggeri af fabrikken vil blive sejlet ind via havnen, og tunnelelementer vil blive skibet ud på havet herfra
- Etableringen af tunnelportalen på Lolland. De første tunnelelementer vil blive nedsænket og koblet på den danske portal
- Etableringen af beboelses- og administrationsfaciliteter til brug for Femern A/S, tunnelarbejdere og entreprenører
- Bestilling af særligt marint udstyr, herunder de maskiner der skal bruges til at grave tunnelrenden mellem Rødby og Puttgarden
- En række øvrige mindre forberedende arbejder

Beslutningen om at sætte gang i anlægsaktiviteterne på dansk side betyder, at Danmark får bedre muligheder for at udnytte de 4,4 milliarder kroner, som EU-kommissionen har tildelt Femern-tunnelen i støttemidler. Samtidig sikrer anlægsaktiviteterne, at Femern-tunnelen kan åbne i 2028.

Forligskredsens beslutning kommer på baggrund af den tyske myndighedsgodkendelse af Femern-tunnelen, som Femern A/S modtog i december sidste år. Myndighedsgodkendelsen kan blive indbragt for den tyske Forbundsforvaltningsdomstol, men retssagen får ikke betydning for anlægsarbejderne i Danmark.

Beslutningen om at sætte gang i anlægsaktiviteterne på dansk side udløser glæde hos eksempelvis DI Transport.

- Nu begynder danmarkshistoriens største anlægsprojekt. Det er et signal til de tyske modstandere om, at der er en tydelig opbakning fra de danske politikere til Femern-forbindelse, siger Michael Svane, branchedirektør i DI Transport.

Han peger på, at beslutningen om at gå i gang med byggeriet af de danske landanlæg betyder, at forbindelsen kan stå færdig i 2028.

- Byggeriet af Femern-forbindelsen vil skabe hundredevis af arbejdspladser på Lolland Falster. Og når den er færdig, vil den styrke dansk erhvervsliv. Forbindelse vil koble Østdanmark og Skandinavien tættere sammen med Europa. Den vil få stor betydning for udviklingen i Skandinavien, siger Michael Svane.

Anlægsarbejderne på dansk side forventes at gå i gang i løbet af efteråret i år.

Interesserede kan læse "Aftale om lgangsætning af anlægsarbejde i Danmark på Femern Bælt-forbindelsen" **her**:



Magasinet Bus

Tirsdag 19. marts 2019 - nummer 3 - 7. årgang

Besværlighed fik idé til at lyse

Læs mere side 52 - 57

Flexbussen er mere end almindelig

Læs mere side 30 - 35

Transporten
åbner sig i marts 2019

Hollandsk bus elektriske busser tilbyder på messe

Læs mere side 56

Fotovogne er efterspurgt

Læs mere side 68

Rejs på skibusser

Fjernbusoperatør indsender
ansøgninger om nye ruter

Busser har lukket for salget

Læs mere side 6

Nye busser i Danmark

Læs mere side 24

Gik du glip af Magasinet Bus 3 - 2019?
Så hent det her!

BL 82 161