

Magasinet Bus

Fredag 23. december 2022 - nummer 12 - 10. årgang

100-års busjubilar har mod på mere

Læs mere side 28 - 33

Østjysk busvognmand kører på
tur med en ny grøn turistbus

Læs mere side 18 - 19

Undersøgelse:

Kollektiv transport skal være
billigere og hurtigere

Læs mere side 6

Busvognmand i Aalborg er kørt i Skifteretten

Læs mere side 7

Busoperatør har testet elektriske turistbusser
- og har investeret i flere

Læs mere side 12 - 13



Glædelg jul med udsigt til et nyt år - med udfordringer som sædvanligt

Selvom der stadigvæk er et par dage til årsskiftet står udfordringerne i det kommende år allerede stillet på i en skøn og uoverskuelig blanding. Så det er vel som det plejer at være på denne tid, hvor dagen skrivende sund er tiltaget med 0 sekunder - den 22. december.

Trods den korte dag kan vi fra denne plads se, at udfordringerne række langt - både i antal og i rækkevidde.

Her er et par stykker, som vi vurderer, vil komme til at være en del af dagligdagen i 2023. Mange er faltisk kendte - men størrelsen af dem - hvad med den?

- Chaufførmangel
- Energiforsyning
- Klimatiltag
- Overenskomstforhandlinger
- Arbejds miljø
- Passagervækst i den kollektive transport

I sidste nummer af Magasinet Bus påpegede vi på denne plads, at der kunne være noget at hente med hensyn til chaufførmangel gennem en indsats, der forebyggede nedslidning af chauffører. Det agter vi at tage fat på i 2023.

Vi vil også holde øje med de andre punkter og fortælle om udviklingen. Det er helt sikkert, at der vil ske noget på energi- og klimaområdet, der vil række langt frem i tiden. De batteri-eltriske busser vil helt sikkert fylde meget. Men mon ikke også, der vil dukke andre bæredygtige løsninger om i 2023. Elektriske - men på den anden måde.

Overenskomsterne vil også falde på plads - men hvordan, og hvad vil de indeholde - det vil foråret vise. Der vil nok også ske noget med hensyn til at få flere til at tage den fælles transport. Det er nødvendigt - og er også skevet ind i SVM-Regeringens grundlag. Men hvor hurtigt vil det gå, og hvilke tiltag vil blive sat i værk?

Det er altid spændende at gætte på, hvad et nyt år vil give. Så tak for 2022.

Med ønsker om en glædelig jul og et godt og udfordrende 2023.

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

IVECO BUS

Drive the road of change



BÆREDYGTIG TRANSPORT

CROSSWAY NATURAL POWER



BIOMETHANE

MILJØVENLIG

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

IVECO
PARTS

IMPONERENDE TCO

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



UDSKIFT 1 TIL 1

Samme bushøjde, sædekapacitet og bagagerum
Cursor 9 CNG-motor med samme effekt og drejningsmoment
Samme rækkevidde op til 600 km med 4 x 320 liters CNG-tanke



CNG

EKSPERTISE I NATURGASTRANSPORT

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

Kontakt os for at høre mere:



INTERCITY 2020



Mere mobilitet for pengene:

Anbefalinger til den kollektive trafik i Nordjylland er sendt i høring

Flere ekspresbusser og mere kørsel med fleksible produkter, som Plustur og Flextur, er sammen med forbedrede knudepunkter hovedelementerne i Fremtidens Kollektive Trafik, som Nordjyllands Trafikselskab (NT) har sendt i høring. Formålet er at øge antallet af kunder i den kollektive trafik inden for rammerne af den nuværende økonomi, som er udfordret af faldende passagertal og stigende energipriser

Der er lagt op til en mindre reform af den kollektive trafik i Nordjylland med et nyt bud på den fremtidige kollektive trafik i landsdelen, som NT har udviklet sammen med regionen og de nordjyske kommuner. Færre passagerer og øgede udgifter har gjort det tvingende nødvendigt at se på, hvordan regionens borgere får mest mulig mobilitet for pengene, og her er nøgleordene flere ekspresbusser, mere fleksibel kørsel og bedre knudepunkter.

Flere ekspresbusser

- Endnu flere afgangse med vores ekspresbusser ligger i top på ønskesedlen både hos de kunder, der i dag bruger ekspresbusserne, og hos dem, der ikke gør. Samtidig viser data for blandt andet pendlerstrømme og indbyggertal, at der er et potentiale for at tiltrække flere kunder ved at udbygge ekspresbusnettet i Nordjylland, forklarer Thomas Øster, der er administrerende direktør for NT og formand for styregruppen for Fremtidens Kollektive Trafik.

Kollektiv transport

Konkret foreslås der i høringsnotatet tilpasninger i ni såkaldte korridorer, hvor de større byer forbindes med hinanden, og som dækker hele Nordjylland. Et af de steder, hvor man anbefaler at slå tre regionale stoppesteder sammen til ét samlet knudepunkt, som så i stedet kommer til at indgå på ekspresbusruten mellem Aalborg, Thisted og Nykøbing, er Halvrømmen mellem Brovst og Aabybro. Med rutens omlægning til ekspresbus og ét fælles stoppested bliver turen mellem Halvrømmen og Aalborg 17 minutter kortere samtidig med, at antallet af hverdagsafgange øges, og weekendafgangene fordobles.

- Vi anbefaler en ny rutestruktur, hvor ekspresbusserne generelt prioriteres højere, end det er tilfældet i dag, og hvor de skal leve op til et fast serviceniveau med minimum én afgang i timen alle hverdage, samt om aftenen og i weekendene. Samtidig kan der i visse områder blive lidt længere til det enkelte stoppested, som for eksempel i Halvrømmen - til gengæld betyder de færre stoppesteder, at man i stedet kommer lidt hurtigere frem, siger Thomas Øster.

Bedre fleksible produkter

I høringsnotatet foreslås det ligeledes at prioritere den fleksible kørsel højere. Det betyder blandt andet, at de fleksible løsninger, hvor turene bestilles på forhånd efter den enkelte passagers behov, skal erstatte rutetrafik i de områder, hvor der ikke er kundegrundlag for at køre rutetrafik.

- Det er en gevinst for både klima og økonomi at køre efter behov og i mindre vogne frem for store busser i fast rute-drift, hvor der er meget få passagerer med. Samtidig anbefaler vi at udvide dækningen af både Flextur og Plustur, så der er mulighed for at gøre brug af den fleksible kørsel hele døgnet. Det har man blandt andet haft gode erfaringer med i Brønderslev Kommune, forklarer Thomas Øster.

Bedre knudepunkter

Knudepunktet - et stoppested, en busterminal eller en togstation - er her, man møder den kollektive trafik, og hvor man tydeligt skal kunne se, hvor man skal stå af og på. Det skal samtidig være trygt og sikkert at færdes og opholde sig på et knudepunkt. I forbindelse med implementeringen anbefales det at etablere 44 helt nye knudepunkter og stoppesteder, mens 66 eksisterende stoppesteder opgraderes. Der er aktuelt 114 stoppesteder, som lever op til den rigtige standard.

- Stoppesteder og knudepunkter er indgangen til den kollektive trafik, og de skal have en større ensartethed og en bedre standard, end det er tilfældet i dag. Derfor foreslår vi dels et fælles koncept for design af udstyr, dels en fælles standard for drift og vedligehold af stoppestederne. Det skal alt sammen bidrage til, at stoppestederne er mere kundenvenlige, siger Thomas Øster.

I projektet indgår en analyse af de økonomiske konsekvenser ved Fremtidens Kollektive Trafik, som viser, at der vil kunne tiltrækkes en halv million ekstra rejser årligt inden for den nuværende økonomi. Det forudsætter blandt andet en estimeret udvikling i antal rejser, og at 25 procent af de rejser, som ikke længere foretages med bus, i stedet foretages med fleksible produkter.

Anbefalingerne i Fremtidens Kollektive Trafik er sendt i høring - blandt andet hos de 11 nordjyske kommuner og Region Nordjylland. Høringsperioden varer frem til 8. marts 2023, og de første ændringer vil efter planen blive implementeret i køreplanerne fra august 2023.



Undersøgelse:

Kollektiv transport skal være billigere og hurtigere

Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk har spurgt borgere i Danmark om deres brug af samt holdning og ønsker til kollektiv transport. Svarene, der er samlet i rapporten "Danskerne og kollektiv transport 2022" viser, at der er stort potentiale. Op mod 8 ud af 10 danskere vil bruge den kollektive transport mere, hvis der sker forbedringer

Særligt fire områder kan ifølge undersøgelsen få flere til at rejse mere med den kollektive transport.

Det er:

- Lavere priser
- Kortere rejsetid
- Flere afgange
- Større pålidelighed.

Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk peger på, at effekten af forbedringer i den kollektive transport kan opnåes over hele landet, men de synes størst i landets fire største byer.

Ønsker til sporarbejde

Som noget nyt har Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk spurgt borgere i Danmark om deres holdning til sporarbejde, som i disse år præger den danske jernbane.

Ved sporarbejder foretrækker 7 ud af 10 togpassagerer, at den slutdato, der meldes ud, tager højde for eventuelle forsinkelser i anlægsarbejdet.

Undersøgelsen Danskerne og kollektiv transport 2022 er lavet af Norstat Danmark for Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk, der har fået svar fra 2.424 deltagere.

Rapporten er inddelt i fire temaer:

- Danskernes holdning til kollektiv transport
- Udvikling i brug af kollektiv transport
- Danskernes holdninger til forbedringer af kollektiv transport
- Danskernes holdninger til sporarbejder og køreplaner

Interesserede kan se hele rapporten [her](#):

Busvognmand i Aalborg er kørt i Skifteretten

Retten i Aalborg tog fredag 16. december virksomheden Brdr. Davidsens Rute- og Turistservice A/S i Aalborg under konkursbehandling. Selskabet kom ud af 2021 med et underskud før skat på 471.000 kroner og en egenkapital på minus 1.113.000 kroner

Brdr. Davidsens Rute- og Turistservice A/S med CVR-nr. 38748092, havde adresse på Nørholmsvej i Aalborg.

Advokat Jens Weinkouff Højmark, der har adresse på Mariane Thomsens Gade i Aarhus, er udpeget som kurator.

Eventuel anmodning om valg af kurator og kreditorudvalg skal fremsættes skriftligt over for skifteretten inden tre uger.

Enhver, der har fordring eller andet krav mod skyldneren, opfordres til at anmelde deres krav til kurator opgjort pr. 16. december 2022 senest fire uger efter denne dato.

Resultatet efter skat var i 2021 på 307.000 kroner, mens selskabets balance var på 32.652.000 kroner. Året før kom virksomheden ud med et underskud på 4.779.000 kroner før skat og en negativ egenkapital på 1.419.000 kroner. Balancen var på 35.242.000 kroner.

En del chauffører i konkursramt selskab kan fortsætte

Den konkurs, der fredag i sidste uge ramte busselskabet Brdr. Davidsens Rute & Turistservice A/S i Aalborg, betyder, at selskabets omkring 80 chauffører går julen i møde uden at vide, hvordan det ser ud med deres job. Ifølge formanden for 3F Transportgruppen i Aalborg, Kim Sunding, at en del af selskabets kørsel - eksempelvis kørsel med rutebusser og skolebuskørsel, der er såkaldt "skal" kørsel, vil fortsætte med andre busselskaber

Men hvor mange af selskabets omkring 80 chauffører, der vil følge med over til nye operatører, er ikke klarlagt. Det ligger heller ikke klart, om det vil ske som en virksomhedsoverdragelse, eller om chaufførerne skal søge deres arbejde hos en ny busoperatør.

Ifølge Nordjyske Stiftstidende, der har talt med Kim Sunding, er der mangel på chauffører, så han forventer, at langt de fleste chauffører finder et nyt job.



Fjernbusser kører med flere busser og flere afgange - og flere passagerer

Flere busser, flere afgange og flere passagerer. Sådan har december set ud for busselskabet Kombardo Expressen, hvis kerneområde er fjernbusforbindelser med Molslinjens hurtigfærger mellem Sjælland og Jylland

Kombardo Expressen, der blev oprettet i sommeren 2017 som blev oprettet af Molslinjen og Herning Turisten, da de gik sammen om enkelt hurtigrute mellem Aarhus og København, har er kørt frem lige siden med flere afgange og flere og længere ruter.

Kombardo Expressen kan aktuelt se frem til en rekord-december i et 2022, som også på andre parametre bliver det største i selskabets historie.

Kollektiv transport

- Kombardo Expressen har haft en flot udvikling i sin korte levetid, og på trods af et tilbageslag og restriktioner under corona er antallet af busser og afgangene nu det højeste nogensinde, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Kombardo Expressen har alle busser på hjul i december. Det forventes, at cirka 29.000 passagerer vil tage en bus på juleferie. I 2019 satte juleferien den hidtidige rekord med 23.213 passagerer.

Særligt torsdag 22. december og fredag 23. december vil være de helt store rejsedage denne jul. Ronny Gasbjerg, direktør for Herning Turist, lover forstærkninger, når afgangene begynder at melde udsolgt:

- Det gode ved busser er den store fleksibilitet, så når vi løber tør for sæder, kan vi flytte rundt og skaffe flere busser til de mest eftertragtede ruter, siger Ronny Gasbjerg.

Langt de fleste af Kombardo Expressens afgangene sender passagererne med Molslinjens færger mellem Odden og Aarhus. Her vil fire hurtigfærger sørge for turen over Kattegat.

- Som altid er op mod 70 procent af alle billetter i dagene op til jul fra Sjælland mod Jylland, og det er vores erfaring, at rigtig mange unge bruger busserne som den billige og grønne rejseform, når de skal hjem på juleferie, siger Jesper Skovgaard.

For 2022 forventer Kombardo Expressen, at 675.000 mennesker vil have taget en tur med en af selskabets busser, og det er flere end nogensinde.



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!

Toget holder i landsby efter 43 års pause

Søndag standsede toget, der kører mellem Skive og Viborg, for første gang i 43 år i landsbyen Sparkær. Landsbyen er kommet tilbage på togene køreplan efter et politisk forlig i 2017, hvor operatøren på strækningen forpligtede sig til at åbne fem nye stationer eller trinbræt, hvis de stod klar

Når Sparkær er kommet på køreplanen for togene mellem Skive og Viborg, kan man spare knap en halv times transporttid på en tur til Viborg. Med tog kan man komme fra Sparkær til Viborg på 8 minutter - med bus tager det 35.

Den kortere transporttid ventes også at få flere til at lade bilen stå - eller lade være med at købe bil nummer to.

For at få Sparkær i køreplanen igen har Viborg Kommune fundet 12 millioner kroner, som er brugt til at få gjort trinbrættet i Sparkær brugbart igen. Byens borgere har også bidraget med 157.000 indsamlede kroner.

Billige busbilletter hitter blandt de unge i Odense

I juli satte FynBus ungdomsbilletterne UngOdense til salg, og siden lanceringen har trafikskabet solgt over 286.000 UngOdense-billetter. De unge i Odense har i den grad taget den nye billet til sig, lyder det fra FynBus, der oplyser, at billetten vil også være til salg i 2023

Med en UngOdense-billet i hånden kan unge mellem 16 og 25 år rejse med bus eller letbane i Odense i én time for 10 kroner. Det er et tilbud, som de unge odenseanere er meget begejstrede for, og som giver nye kunder i den kollektive trafik i Odense.

FynBus har gennemført en undersøgelse blandt dem, der benytter billetten. Undersøgelsen viser blandt andet, at 20 procent af kunderne er helt nye kunder, og at billetten har øget antallet af rejser i den kollektive trafik blandt dem, der er vant til at benytte bus eller letbane.

- Det er lykket os at udvikle et billetprodukt, der ikke bare giver helt nye kunder, men som også får de eksisterende kunder til at rejse mere, og som rent faktisk giver penge, fortæller Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen, der har ansvaret for udviklingen af UngOdense.

På den baggrund har bestyrelsen i FynBus besluttet sig for at forlænge tilbuddet ind i 2023. Udviklingen vil dog blive fulgt nøje, og skulle der, mod forventning, vise sig større ændringer i forudsætningerne, vil bestyrelsen kunne træffe en ny beslutning.

Mere information om UngOdense-billetten findes [her](#):

Vi ønsker alle en glædelig jul
og et godt nytår 2023



På gensyn i 2023

Daimler Busses - EvoBus



Vikingbus A/S kører forrest mod den grønne omstilling og har på nuværende tidspunkt investeret i otte eldrevne turistbusser. (Foto: Evan Hemmingsen)

Busoperatør har testet elektriske turistbusser - og har investeret i flere

Vikingbus A/S, der både kører med rutebiler, bybusser, turistbusser og minibusser, har investeret i otte batterielektriske turistbusser. Selskabet investerede i marts i år i fire eldrevne turistbusser, der som de første af deres slags skulle teste markedet og funktionaliteten af de el-drevne turistbusser. De fire elbusser blev hurtigt en stor succes, og det bekræftede ledelsen i Vikingbus i, at det var et rigtigt sport at følge, så nu er den elektriske flåde af turistbusser fordoblet

Vikingbus, der er Danmarks største busselskab, har som de første i Danmark investeret i el-drevne turistbusser. De i alt otte elbusser er kun starten for Vikingbus, som har planlagt flere investeringer i bæredygtige transportløsninger.

Vikingbus investerede i marts i år i fire el-drevne turistbusser, som skulle teste markedet og funktionaliteten af de el-drevne busser. De fire elbusser blev hurtigt en stor succes, og det bekræftede ledelsen i Vikingbus i, at de var på rette spor.

- Vi fik hurtigt meget positiv feedback fra både vores chauffører og kunderne, som har efterspurgt el-drevne turist-

busser i Danmark. Busserne fungerer upåklageligt, og vi gik derfor straks i gang med næste skridt mod en endnu grønnere vognpark, siger Lars Larsen, der er COO i Vikingbus A/S.

Vikingbus investerede umiddelbart efterfølgende i yderligere fire el-busser, som er blevet klar til brug i løbet af december. Investeringen i de otte busser beløber sig til omkring 30 millioner kroner, men det er på ingen måde en kæp i hjulet for busselskabet.

- Markedet for el-køretøjer er i rivende udvikling, og vores ambition er at lede udviklingen omkring bæredygtighed og den grønne omstilling. Derfor tøver vi ikke med at investere i el-drevne busser, for det er helt tydeligt for os, at det er fremtiden. Busserne bidrager til et bedre miljø og en mindre CO2-udledning, og det er værd at investere i, siger Lars Larsen.

På nuværende tidspunkt har Vikingbus 40 el-busser fordelt på rute, mini og turistbusser, og ved udgangen af 2023 skal 20 procent af busserne i den samlede vognpark være eldrevne.

De eldrevne busser giver store CO2-besparelser sammenlignet med dieselbusser. I gennemsnit reduceres CO2-udledningen med 80 procent ved brug af de eldrevne køretøjer, og så udleder de ingen luftforurenende partikler.

Fordelen ved at anvende el-busser bliver samtidig større i takt med udbygningen af vedvarende energikilder. Vikingbus oplader oftest busserne om natten med overskydende el, hvilket er en mere bæredygtig opladning.

Om Vikingbus A/S:

- Vikingbus er en dansk landsdækkende leverandør af mini-, rute og turistbuskørsel til kunder i Danmark og Europa inklusive rejsebureauer, private virksomheder, foreninger samt offentlige kunder, der serviceres inden for skolekørsel, handicap- og sygetransport samt rute- og bybuskørsel
- Vikingbus beskæftiger over 1.500 medarbejdere fordelt på selskabets afdelinger rundt i Danmark
- Kapitalfonden Polaris ejer 60 procent af selskabet, mens de oprindelige stiftere ejer 40 procent





Dieselpersonbiler uden partikelfiltre bliver udelukket fra fem byer

Kommunalbestyrelserne i de fem miljøzonekommuner København, Frederiksberg, Aarhus, Odense og Aalborg har besluttet at skærpe kravene i deres miljøzone. Det betyder, at miljøzonereglerne fra søndag 1. oktober 2023 også vil gælde for dieseldrevne personbiler uden partikelfiltre. Kører man ind i miljøzonerne i en dieseldrevet personbil uden filter efter den dato, risikerer man at få et administrativt bødeforelæg

Miljøzoner stiller i dag skærpede miljøkrav til dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler. Udover tunge køretøjer og varebiler er også dieselpersonbiler uden partikelfiltre en væsentlig kilde til udledning af partikler, der er sundhedsskadelige og kræftfremkaldende.

Ifølge beregninger fra DCE - Nationalt center for miljø og energi udgør dieselpersonbiler 63 procent af partikeludledningen og 50 procent af NOx-udledningen i 2022 fra trafikken på byveje.

Folketinget vedtog derfor 22. marts i år en lovændring, der gjorde det muligt for de eksisterende miljøzonekommuner også at stille krav om partikelfilter for dieselpersonbiler i miljøzonerne for at sikre bedre luftkvalitet for de mange mennesker, der bor og færdes i byerne.

Miljøstyrelsen og miljøzonekommunerne vil i løbet af 2023 sende informationsbreve til dem, som ifølge Køretøjsregisteret (DMR) er registreret som ejer eller bruger af en dieselpersonbil uden fabriks- eller eftermonteret partikelfilter.

På web-siden, **miljoezoner.dk**, kan selv tjekke, om ens køretøj lever op til de nye regler ved at indtaste køretøjets registreringsnummer på sidens "slå-op funktion".

For personbiler, der minimum er Euronorm 5, anses kravet om partikelfilter for at være opfyldt.

På Miljoezoner.dk kan man finde flere informationer om miljøzonerne. Her findes et kort over miljøzonerne, og der er blandt andet mulighed for at registrere en undtagelse eller betale en bøde. Der findes også kontaktoplysninger på Miljøzoner's kundeservice, hvis man har spørgsmål.

Web-siden miljoezoner.dk findes **her**:

Miljøregnskab viser 25 procents el-busser

Movias miljøregnskab for 2021 viste, at antallet af el-busser i løbet af 2021 blev mere end fordoblet, da der er blevet indsat 83 nye el-busser, så den samlede flåde af elbusser ved udkørslen af 2021 var på 160 busser. Det svarede til 12 procent af alle rutebusser i Movias busnet.

I løbet af 2022 er antallet af el-busser fordoblet, så 25 procent af busflåden består af elbusser ved udkørslen af 2022



Busoperatør i Holbæk har sat el-busser på linie

Hos DitoBus A/S, der har hjemsted i Holbæk, havde man sidst i november og i begyndelsen af december travlt med at gøre 30 nye el-busser klar til at blive sat i drift den anden weekend i december, hvor trafiksekskabet Movia og en række sjællandskommuner kunne markere et skift fra dieseldrift til el-drift

Skiftet omfattede 71 el-busser, hvor DitoBus' andel var på 30 el-busser fra kinesiske Golden Dragon. Busserne skal køre fra DitoBus' nye garager på Sjælland.



Sjællands kollektive trafik får 71 nye el-busser på vejene i december

12 kommuner samt Region Hovedstaden og Region Sjælland skifter en række diesel-busser ud med 71 el-busser her i december. Med de nye el-busser vil 25 procent af de busser, der kører for trafik-selskabet Movia være emissionsfri. Movia har en målsætning om at nå fossilfri drift ved udgangen af 2030

De 71- el-busser, der bliver fordelt på 30 buslinjer i 12 kommuner samt Region Sjælland og Region Hovedstaden, giver en samlet årlig CO2-reduktion på 4.800 ton og bidrager dermed til at indfri målsætningen om en national CO2-reduktion på 70 procent inden 2030.

Skiftet til el-busser på de fleste af de 30 buslinjer skete søndag 11. december. Forventningen er, at størstedelen af resterende el-busser bliver sat i drift inden årets udgang - og de sidste inden udgangen af januar 2023.

- Det er en milepæl, at de første regionale busser nu omstilles til el. De lange regionale buslinjer har gjort det udfordrende, da det stiller krav til længere rækkevidde på batterierne. Men nu er teknologien klar, og frem mod 2030 vil alle regionens buslinjer blive omstillet til nulemission, siger Lars Gaardhøj (S), der er regionsrådsformand i Region Hovedstaden.

Heino Knudsen (S), der er regionsrådsformand i Region Sjælland, kalder de første regionale el-busser for en milepæl for Region Sjælland og et vigtigt skridt for den grønne omstilling.

- Ved at gå fra diesel til el sænker vi udledningen af CO2 markant. Jeg glæder mig samtidig over, at det bliver en både mere behagelig og støjsvag oplevelse for passagerne. Vi har endnu større ambitioner, og derfor har vi i regionsrådet netop vedtaget, at vi skal have flere regionale el-busser i Region Sjælland, siger Heino Knudsen.

Fakta om indsættelsen af de 71 nye el-busser:

- De 71 nye el-busser indsættes fra søndag 11. december på 30 buslinjer i 12 kommuner og Region Hovedstaden og Region Sjælland. De fleste på dagen og de sidste forventes indsat senere i december eller i løbet af januar 2023
- De nye elbusser kommer til at køre på linjerne; 190, 192, 194, 207, 215, 219, 221, 223, 226, 227, 231, 233, 236, 315, 316, 317, 318, 332, 333, 334, 335, 336, 361, 362, 363, 385, 230R, 360R, 380R, 98N
- Kommunerne, der indfører nye elbusser er Allerød, Egedal, Frederikssund, Furesø, Gentofte, Gribskov, Hillerød, Lejre, Lyngby-Taarbæk, Roskilde, Rudersdal og Solrød Kommuner
- Omstillingen til el på de 30 buslinjer reducerer udledning af CO2 med 4.800 ton om året (udledning af CO2 er opgjort efter "tank-til-hjul"-princippet)
- Med idriftsættelsen af 71 nye elbusser vil Movia være oppe på 338 el-busser og en brintbus. Det svarer til 25 procent af Movias busser
- I alt kører otte forskellige busoperatører med el-busser for Movia: Anchersen, Arriva, Di-toBus, Keolis, Kruse, Nobina, TideBus og Umove



Østjysk busvognmand kører på tur med en ny grøn turistbus

I begyndelsen af december leverede Scania Danmark en ny grøn Scania Touring HD 13.72m luksus-turistbus til De grønne Busser i Hinnerup ved Aarhus

Her på Magasinet Bus vil vi gerne dele et par indtryk af og fra De grønne Busser's nye grønne turistbus med vores læsere.



Materiel





Ved den nye Truckstation på Jordemodervej i Ringsted er der to dieselstandere og en dobbelt AdBlue stander.

(Fotograf: Ole Hartmann Schmidt)

Energiselskab har åbnet truckanlæg i Ringsted

Vognmænd og chauffører i lastbiler og busser har fået endnu en mulighed for at tanke dieselolie og AdBlue på Sjælland efter, at energiselskabet OK har åbnet en ny truckstation i Business Park Ringsted tæt ved afkørsel 35 på Motorvej E20

- Vores nye Truckstation er placeret i Business Park Ringsted lige ved afkørsel 35 på Vestmotorvejen. Det betyder, at der er til- og afkørsel i alle retninger, siger Henrik Bruun, der er OK's kædechef for Truckstationerne, og fortsætter:
- Den nye Truckstation er placeret et godt geografisk sted i forhold til den tunge trafik, og det er vigtigt, da vores kunder nemt og bekvemt skal kunne tanke brændstof, når de er på farten.

Energiselskabet OK fremhæver, at selskabet ønsker at være bredt til stede på de danske landeveje, og derfor har åbnet den nye truckstation i Ringsted.

Busser til alle formål



Opbygning af minibusser



Polstring



Salg af reservedele



Kan vi hjælpe dig?

Ny?

Brugt?

Stor ?

Lille?

Mærke?

Turist?

By?

Rute?

Mini?

**Mød Lars Jessen
- vores nye
reservedelschef**

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



Olieselskab har åbnet nyt truckanlæg ved Vejle Syd

Mandag 19. december åbnede olieselskabet YX et nyt truckanlæg ved Vejle Syd, hvor der er både dieselstandere og AdBlue-standere. YX har oplevet øget kundetilgang i området og har derfor gennem de sidste måneder arbejdet på at etablere det nye anlæg

- Vi har glædet os utrolig meget til at byde vores kunder velkommen til det nye anlæg i dag. Vi har længe været på jagt efter den helt rigtige placering i området, siger Michael B. Hansen, der er driftsdirektør - COO - i YX.

- Beliggenheden i Erhvervsby Vejle S er helt ideel, da det ligger op ad hovedfærdselsåren på den Østjyske motorvej. Med endnu et truckanlæg i området vil det spare chauffører og vognmænd dyrebar tid, så de hurtigt kan komme tilbage på ruten, siger han videre.

På området, hvor det nye truckanlæg åbner, er der desuden en Burger King-restaurant, et Uno X-tankanlæg samt planer om yderligere to spisesteder, en vaskehal og ladestandere til el-personbiler.

- Vi skal være der, hvor kunderne kører, og vi har oplevet en stor efterspørgsel i Vejle-området. Derfor er vi meget tilfredse med at kunne tilføje endnu et anlæg til vores i forvejen store netværk. Det sikrer vores kunder en effektiv hverdag, siger Michael B. Hansen.

YX' nye truckanlæg er særligt egnet til store køretøjer og trucks, så chauffører og vognmænd altid er sikret gode tilkørselsforhold, high-speed-pumper og mulighed for at tanke både diesel og AdBlue. Da der ikke er nogen privatbiler, vil der desuden sjældent være kø.

YX har i alt over 80 dedikerede truckanlæg fordelt landet over.

Elektrisk rugbrød er kåret som Årets Bil i Danmark 2023

Volkswagens nye elektriske rugbrød, ID. Buzz, er blevet kåret som Årets Bil i Danmark 2023 af danske motorjournalister. Motorjournalisterne bag prisen fremhæver ID. Buzz for at skille sig ud fra mængden af nye elbiler med sin kombination af et karismatisk design, ekstraordinær rummelighed og gode køreegenskaber. ID. Buzz fås både som varebil og som personbil

Den sidste aften i november var den danske motorpresse samlet på Haaning Collection bilmuseum i Bagsværd for at afvikle finalen i Årets Bil i Danmark 2023. Juryen, der består af 20 motorjournalister, uddelte point til et felt bestående af syv finalebiler, og da de sidste point var delt ud, stod ID. Buzz tilbage som vinderen af prisen "Årets Bil i Danmark 2023". Ved samme event blev ID. Buzz hædret med yderligere to priser; Designprisen og Bilglædeprisen.

- Det er stort, at ID. Buzz tildeles Årets Bil i Danmark 2023. At den samtidig hædres med Designprisen og Bilglædeprisen, bekræfter, at vi har et unikt produkt i ID. Buzz. Den bliver en fantastisk ambassadør for den elektriske omstilling af Volkswagens flåde, siger direktør for Volkswagen personbiler, Michael Ebeling, der tog i mod prisen.

ID. Buzz blev især lovprist for sit charmerende design, der fusionerer design - DNA fra 1950'ernes T1 folkevognsrugbrød med et stilrent, moderne og aerodynamisk design, der peger frem i en ny digital og elektrisk æra.

ID. Buzz kan meget mere end blot charmerer med sit design. Flere jurymedlemmer fremhævede bilens ekstraordinære rummelighed, fleksibilitet og familievenlige detaljer som skydedøre i begge sider. ID. Buzz er en stor elbil, men



ID. Buzz kan opleves hos de danske Volkswagen-forhandlere i weekenden den 7.-8. januar.

Materiel

de gode køreegenskaber, en usædvanlig lille venderadius og effektive assistentsystemer gør, at den er nem at håndtere i en snæver vending, og samtidig leverer den komfort og sikkerhed, der gør den til en nydelse på de lange stræk.

ID. Buzz er den fjerde model i Volkswagens ID.-familie, der alle er baseret på den elektriske MEB-modulplatform. Når ID. Buzz introduceres i Danmark til januar tilbydes den i første omgang med et 77 kWh-batteri og en 204 hk elmotor, der trækker på baghjulene. Rækkevidden er op til 417 km (WLTP), og ID. Buzz kan lynlade med op til 170 kW DC, hvor ladetiden er cirka 30 minutter under optimale betingelser.

ID. Buzz tilbydes i to udstyres versioner, Life og Style. Life-versionen kommer med udstyr som adaptiv fartpilot, intelligent Park Assist, opvarmet frontrude, navigation med 10" touchskærm og 19" alufælge. Style-versionen kommer



Materiel



Direktør for Volkswagen Personbiler, Michael Ebeling, får overrakt Årets Bil i Danmark 2023-trofæet af Karsten Lemche, formand for Danske Motorjournalister.

med avancerede og effektive assistentsystemer som Travel Assist, Area VieW med 360 grader kamera og Matrix LED IQ. Light-forlygter, og komfortudstyr som el-justerbare forsæder og el-betjente skydedøre i hver side.

Det er Volkswagen Erhvervsbiler i Hannover, der har stået for udviklingen af ID. Buzz, og den tilbydes også som varevognen ID. Buzz Cargo. Den kommer med samme elektriske drivlinje som personbilsversionen, og den leveres i to udstyrsvarianter; Comfort og Pro.

I andet halvår 2023 introduceres yderligere varianter af ID. Buzz, der har seks og syv sæder, længere akselafstand, kraftigere motorer, firehjulstræk og flere batteristørrelser.





Bornholm har fået en løve fra München

MAN Truck & Bus leverede sidst i november en ny MAN Lions Coach R08 til Svaneke Nexø Bustrafik, der må betegnes som Danmarks østligste busselskab

Selskabet, der ledes af Mads Svendsen og Morten Krogsgaard-Hansen, hvor Morten Krogsgaard-Hansen er direktør, var ivrige efter at få den klar, da den som det første skulle en tur til Østrig.

Selvom løven vel kan betegnes som kommende fra München, er bussen produceret på MAN's fabrik i Tyrkiet.





Busselskab afgav en ekstra-ordre

I forbindelse med ordren på 31 eCitaro-bybusser bestilte busselskabet Vikingbus A/S også busser til længere ture

Det er blandt andet flere Mercedes-Benz Intouro-busser, som skal bruges som skolebusser i syd-vest Jylland og 10 styk af den nye Setra TopClass S 517 HDH, som vi omtalte i novembernummeret af Magasinet Bus, som kan hentes [her](#):





100-års busjubilær har mod på mere

På sin hjemmeside kalder Edelskov Bus A/S sig "Danmarks ældste og mest erfarne busselskab" med en historie, der går tilbage til 1922. Her løste Emil Julius Anton Christoffer Edelskov tirsdag 4. juli næringsbevis som vognmand i Hillerød. Men på Edelskov's kontor i Ballerup hænger der et foto af en Edelskov-bus, der er dateret til 1920, så virksomhedens præcise startdato fortaber sig lidt i det uvisse

På trods af usikkerheden om startdatoen valgte Edelskov Bus' administrerende direktør og medejer, Carsten Baggers, at markere 100-års jubilæet her i 2022 - dog uden den store festivitas.

- Vi har simpelthen haft for travlt til at kunne afsætte tid og ressourcer på den helt store fejring af jubilæet. Vi har prioriteret at transportere vores gæster, og så må vi se, hvornår vi får tid til at fejre os selv, siger Carsten Baggers, da Magasinet Bus besøger han en dag sidst i november.

Busrejser

Måske kan han så slå fejringen af Edelskov Bus sammen med sit eget 25-års jubilæum i virksomheden.

- Edelskov Bus var i familiens eje frem til 1994. Efter en kort periode på fire år uden større succes under en ny ejer blev jeg i 1998 sammen med tre andre sjællandske busvognmænd, Jørgen Schmidt i Glostrup, Jørgen Andersen i Ballerup og Finn Sørensen i Slangerup, enige om at overtage Edelskov Bus og kan dermed fejre 25-års jubilæum i 2023, siger Carsten Baggers.

- Siden er det faktisk gået rimeligt godt, siger han med atypisk, sjællandsk beskedenhed.



Busrejser

- Undervejs i de 25 år har vi overtaget et par andre busvirksomheder her på Sjælland. Det er blandt andet Hanses Turistfart i Ringsted, Holger Danske Bustrafik i Slangerup og Ullerød Turist i Hillerød.

På trods af overtagelserne er Edelskov ikke vokset voldsomt i størrelse. Virksomheden råder i dag over 15 egne busser i forskellige størrelser - fra minibusser til 8-19 passagerer over VIP-busser med plads til 34 passagerer til klassiske turistbusser med plads til 49-60 passagerer samt 83-personers dobbeltdækkere.

De primære mærker i vognparken er Neoplan og MAN, som hovedsagligt kører på servicekontrakter, men Edelskov har også eget værksted med en fastansat mekaniker til at klare dækskift og småreparationer, der ikke er dækket af servicekontrakten. Alle busser er med Euro 6-motorer, og de udskiftes med nye efter maksimalt fem-seks år. Carsten Baggers er dog også frisk på en hurtig handel med en nyere brugt bus, hvis den er specificeret rigtigt og kan købes/sælges til den rigtige pris.

Ikke stor flåde, men mange forskellige

- Vi råder over mange forskellige typer busser for at kunne tilbyde mange forskellige løsninger til vores kunder. Det er faktisk afgørende for vores måde at drive forretning på, at vi kan skræddersy løsningerne præcist til vores kunders behov, fastslår Carsten Baggers.

Og Edelskov har mange forskellige kunder - fra Kongehuset over ministerier og organisationer til erhvervslivet og private.

- Ikke to kunder er ens, og derfor har vi ikke en masse ens busser. Vi har indrettet vores busser som mobile studier, som sendevogne, som valgbusser og meget andet. Vores mantra er ikke kun at tilbyde skræddersyede busløsninger for kunderne, men med kunderne. Der er en væsentlig forskel, understreger han.

Hos Edelskov er strategien ikke at være størst, men bedst.





- Vi ser os selv lidt som den danske busbranches Porsche i forhold til for eksempel VW. Vi ønsker at gøre det perfekte endnu bedre. Det er umuligt at have fokus på alle detaljer med en flåde på flere hundrede busser. Derfor frygter vi heller ikke den konsolideringsbølge, der er i gang i busbranchen omkring os. Nogle af de store spillere på markedet er blevet voldsomt store, men faktisk oplever vi kundetilgang, fordi nogle kunder oplever mangel på skræddersyede løsninger præcis til deres behov, påpeger Carsten Baggers.

Trækker på op imod 150 busser

- Men tag ikke fejl, vi byder skam også på store opgaver. Så trækker vi bare på gode samarbejdspartnere, der også satser på kvalitet frem for kvantitet. På en god dag kan vi vel trække på op imod 150 busser i vores netværk, og det rækker til de allerfleste opgaver, siger han.

Blandt de markante opgaver, som Edelskov har løst i de senere år, er den samlede bustransport ved den danske del af EM i fodbold i 2021. Faktisk begyndte planlægningen allerede i 2018 og med afvikling af EM i 2020, men på grund af corona-tiden blev mesterskabet som bekendt aflyst og udskudt til 2021. Her havde pandemien dog ikke helt sluppet taget i Europa, men fodboldforbundet UEFA turde godt gennemføre turneringen - dog under vanvittig skræppe corona-restriktioner.

Carsten Baggers og Edelskov Bus blev hyret til at stå for hele operationen med transport af holdene, pressen, inviterede gæster med flere - fra den overordnede planlægning af kørslen, håndtering af karantæne- og testprocedurerne for samtlige chauffører, koordinering af de mange holdbusser inklusiv reservebusser og udarbejdelse af specifikke

Busrejser



*Carsten Baggers
har flere arbejds-
pladser.*



køreplaner for de enkelte busser og chauffører. Kørslen skete med Edelskov's egne busser samt et antal busser fra Edelskov's faste samarbejdspartnere. Selv flyttede Carsten Baggers på hotel i København i seks uger før og under turneringen for dels at overholde de skrappe karantæneeregler og dels være helt tæt på selve afviklingen af kørslen. - Det var meget udfordrende, men også meget spændende at være så tæt involveret i løsningen på kundens ønsker. I løbet af de seks uger så jeg min familie én gang, men når det hele så kører efter planen til kundens store tilfredshed, er det det hele værd, fortæller han.

Bustransport inklusiv særtog

Et andet eksempel, som ifølge Carsten Baggers også er et godt eksempel, hvordan Edelskov positionerer sig på markedet, er afviklingen af et meget stort firmaarrangement for en tysk IT-virksomhed med 1.500 medarbejdere i både Tyskland, Benelux og Skandinavien. Virksomheden ønskede at give medarbejderne en helt unik oplevelse, og

Busrejser

Carsten Baggers blev spurgt, om han havde nogle gode idéer. Han foreslog et besøg i Thys vilde natur, men det lød som et logistisk mareridt, da det samtidig skulle ske i coronaens skygge.

Efter flere planlægningsmøder i virksomhedens hovedsæde i Tyskland endte det med, at de fleste af gæsterne blev kørt i særtog fra henholdsvis Sverige og Tyskland til Fredericia, mens en lille del blev fløjet ind fra Benelux. Alle gæster blev hentet i busser fra Edelskov og et antal samarbejdspartnere og kørt til Thy med fest og overnatning på et stort feriecenter. Edelskov stod for planlægning, koordinering, catering med mere i Danmark.

- Kunden blev noget overrasket over, at vi som busselskab blandt andet foreslog togtransport, men vi fik stor ros for at tænke ud af boksen. Alting klappede, og kunden var meget tilfreds, fortæller han og kan han ikke dy sig for lige at nævne et sidste eksempel:

- Vi fik til opgave at koordinere afviklingen af J-Dag med besøg på ca. 600 værtshuse over hele Danmark i løbet af en periode på blot tre og en halv time. Vi stillede med i alt 56 busser, herunder en del af vores egne samt et stort antal fra vores faste samarbejdspartnere over hele landet. Det kørte som smurt, og ikke ét besøg kiksede, siger han med stolthed i stemmen.

- Når vi afgiver tilbud, er det bedste svar vi kan få, at vi ikke er billigst, men at vi alligevel er mest konkurrencedygtig. Det giver mod på mere, siger han.





Arkæologerne trækker lange søgegrøfter for at afdække området for fortidsminder.

(Foto: Museum Horsens)

Arkæologer finder fund fra fortiden langs Motorvej E45 i Østjylland

Arkæologer har fundet deres graveremedier frem og søger nu efter fortidsminder langs den strækning af Motorvej E45 mellem Aarhus og Vejle, der står til at skulle udvides. Både ved Horsens og Skanderborg har de lokale museer gjort nogle helt særlige fund. Så har du som chauffør undret dig over lange felter uden græs langs motorvejen, har du her forklaringen

Inden Vejdirektoratet går i gang med at udvide de første to motorvejsstrækninger langs E45 mellem Vejle og Aarhus Nord med et ekstra spor i hver retning, er arkæologer fra de lokale museer ude for at undersøge, om der ligger væsentlige fortidsminder gemt langs strækningen. Og det gør der.

Arkæologer fra Museum Skanderborg har i deres forundersøgelser fundet spor af sjældne genstande fra jernalderen ved Ejer Bavnehøj.

- Vi har længe kendt til en jernalderbebyggelse under mulden ved rasteplads Ejer Bavnehøj Vest, men at vi ville finde tegn på så mange spændende fund, er meget overraskende, siger museumsinspektør Ejvind Hertz fra Museum Skanderborg.

- Vi har for eksemplet lokaliseret syv ovne, der blev brugt til at udvinde jern. Ovne, som vi typisk finder mange af i Vestjylland, men kun sjældent i Østjylland. Så vi er spændte på at se, om de har brugt andre teknikker til at opbygge og bruge ovnene her, siger han videre.

Jernudvindingsovnene stammer formentlig fra samme periode som den bebyggelse, der også dukkede op af mulden.

Bebyggelsen er fra perioden fra cirka 300 efter Kristus i tiden fra yngre romersk jernalder til ældre germansk jernalder. Godt ti bygninger er indtil videre blevet registreret i museets søgegrøfter, og arkæologerne regner med at finde flere endnu.

Museum Skanderborg går i gang med de videre udgravninger om nogle uger og forsætter ind i 2023.

10.000 år gammelt jagtvåben til nedlægning af rendyr

Mod syd er Museum Horsens i gang med at trække lange søgegrøfter på hver side af motorvejen, som skal afsløre, hvor der kan være fund at finde. Her skraber arkæologerne de øverste lag muld bort, så de kommer ned til den tidligere undergrund.

Nær Hatting vest for Horsens har søgegrøfterne bragt arkæologerne over 10.000 år tilbage i tiden, hvor fundet af en sjældnen pil afslører, at datidens folk har jagtet rendyr i området.

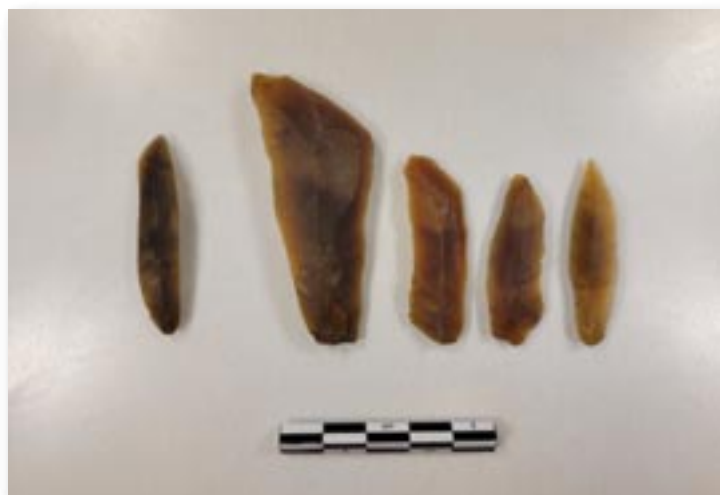
- Vi er på en meget anderledes og utrolig spændende opgave her langs motorvejen, og det er ikke tit, at vi finder genstande, der kan dateres så mange år tilbage. Pilen, som vi har fundet, stammer fra Ahrensburg-kulturen og er lavet af flintesten. Det er meget fint håndarbejde, og mon ikke pilen ender på museet en dag. Nu håber vi så bare, at vi også finder en jagtplads og måske endda skelettet af et helt rendyr, siger arkæolog Marie Rasmussen fra Museum Horsens.

Nord for Horsens har arkæologerne også fundet spor af jernalderbebyggelse og håber på flere gemte fortidsminder, når de går i gang med de egentlige udgravninger til næste år.

Flere arkæologiske undersøgelser langs motorvejen

Vejdirektoratet skal udvide E45-motorvejen på tre strækninger fra Kolding og op til Aarhus Nord, men da projektet er opdelt i flere etaper, sker de arkæologiske undersøgelser forskudt.

Mod syd har Vejlemuseerne planer om at gå i gang med forundersøgelser i uge 49, og ved Aarhus Syd er arkæologerne fra henholdsvis Skanderborg Museum og Moesgaard Museum i gang med de søgegrøfter, der skal afdække området for fortidsminder.



Skaftungepil fra Ahrensburgkulturen hvor spidsen er knækket af. Pilene blev primært brugt til jagt på rendyr, der var det vigtigste byttedyr på tundraen.

(Foto: Museum Horsens)

Vejdirektoratet forventer, at de arkæologiske forundersøgelserne omkring Aarhus Nord kan begynde i foråret 2023.

Flint fra Maglemosekulturen. Flintflækkerne er forarbejdet til Maglemosejægerens små og fine pilespidser kaldet mikrolitter. Disse blev brugt til at nedlægge skovens store byttedyr som urokse, elg og kronhjort.

Fotos: Museum Horsens.

Venstre-mand fra Vestjylland blev valgt til ny transportminister

Tidligere lastvogsmekaniker og bankrådgiver, Thomas Danielsen, er den nye SVM-regerings transportminister

Thomas Danielsen, der er udlært hos Iveco i Holstebro og i Sparekassen Holstebro, var medlem af Holstebro Byråd fra 2006 til 2013. Han har siden 2011 siddet i Folketinget for Venstre, hvor han senest har været partiet gruppeformand.

SVM-Regeringen har et punkt om en grønnere transport

Onsdag 14. december fremlagde Socialdemokraternes formand, Mette Frederiksen sammen med Venstre formand Jacob Elleman Jensen og Moderaternes formand, Lars Løkke Rasmussen, grundlaget for den regering, de tre partier er blevet enige om at danne. Grundlaget har blandt andet et punkt om en grønnere - mere bæredygtig - transport

I SVM-Regeringens grundlag står der følgende om en grønnere transport

Regeringen ønsker at fremskynde udviklingen af grøn transport i Danmark frem mod 2030.

Regeringen vil:

- Belyse effekterne af aftalen om grøn omstilling af vejtransporten med henblik på at gøre den mere effektiv i lyset af teknologiudviklingen. Her skal mulighederne for at øge ambitionerne på antallet af rene elbiler undersøges
- Sætte yderligere handling bag fremme af nulemissionslastbiler med afsæt i puljen til drivmiddelinfrastruktur til tung vejtransport fra Infrastrukturforliget i 2021. Det skal for eksempel fremme omlægning af flåder og opsætning af ladestandere
- Indføre en passagerafgift på flyrejser på gennemsnitligt 100 kroner. Provenuet herfra anvendes blandt andet til tiltag for lufthavnene og områderne omkring, finansiering af den grønne indenrigsrute samt en forhøjet ældrecheck
- Gøre det muligt at etablere en grøn indenrigsrute i 2025 og senest i 2030 fuld grøn indenrigsflyvning finansieret af passagerafgiften samt øge tempoet i omstillingen af den tunge transport samt søfart og luftfart blandt andet ved at fremme elektrificering og grønne brændstoffer

Interesserede kan læse grundlaget for den nye SVM-Regering [her](#):

SVM-Regeringen har et punkt om trængsel og persontransport

Onsdag 14. december fremlagde Socialdemokraternes formand, Mette Frederikssen sammen med Venstre formand Jacob Elleman Jensen og Moderaternes formand, Lars Løkke Rasmussen, grundlaget for den regering, de tre partier er blevet enige om at danne

I SVM-Regeringens grundlag står det om trængsel, støj og offentlig transport

Regeringen vil tage initiativer, der bekæmper støj og trængsel og gør den offentlige transport mere attraktiv. Understøtte busdækningen for både byer og yderområder. Regeringen vil nedsætte et ekspertudvalg, der skal komme med anbefalinger til en ny struktur for busbetjening i Danmark. Den nye struktur skal understøtte dækningen for både byer og yderområder. Ekspertudvalget skal også se på den nuværende organisering med trafikskaber ejet af kommuner og regioner. Regeringen vil konkret tage initiativ til at understøtte, at flere unge med langt til uddannelse kan få billigere adgang til offentlig transport

Interesserede kan læse grundlaget for den nye SVM-Regering [her](#):

SVM-Regeringen har et punkt om skatterne

Onsdag 14. december fremlagde Socialdemokraternes formand, Mette Frederikssen sammen med Venstre formand Jacob Elleman Jensen og Moderaternes formand, Lars Løkke Rasmussen, grundlaget for den regering, de tre partier er blevet enige om at danne. Grundlaget har blandt andet et punkt om skatter og afgifter

I SVM-Regeringens grundlag står der følgende om skatter og afgifter:

Regeringen vil samlet set nedbringe de danske skatter og afgifter. Regeringen vil ikke gøre det dyrere at være dansker eller drive virksomhed. Vi vil skabe fremgang for Danmark ved at stille danske lønmodtagere og dansk erhvervs- liv bedre i forhold til fremtidens vækst og arbejdspladser.

Det vil ske med afsæt i et skattestop: I det omfang, at regeringen træffer beslutning om at hæve skatter eller afgifter, skal andre skatter eller afgifter tilsvarende reduceres, så der samlet set ikke opkræves mere i skat eller afgift. Tobaks- og nikotin- afgifter er undtaget fra dette princip

Princippet gælder ikke for erhvervsbeskatning, hvis proventet – som med den kommende CO2e-afgift på landbruget - føres tilbage krone for krone til erhvervene

Allerede aftalte indekseringer af satser og beløbsgrænser, der fastholder de enkelte skatter og afgifters reale økonomiske virkning, er ikke omfattet af skattestoppet

Det danske velfærdssamfund finansieres over skatten. Det gør det særligt nødvendigt, at der opbygges bedre tillid til,

(Fortsættes på næste side)

Transportpolitik

at skattevæsenet på retfærdig vis indkræver de skatter, som staten på nuværende tidspunkt går glip af. Den tillid ud-springer af handling. Regeringen vil arbejde for, at den kommende flerårsaftale for skattevæsenet gør skattevæsenet i stand til at udnytte egne systemer mere optimalt og anvende de mulige inddrivelsesværktøjer bedre end i dag

Regeringen vil fortsat øge indsatsen mod skattely samt slå ned på og lukke skattehuller. Det kan eksempelvis være i forhold til at komme ulovlige transaktioner til livs ved at udvide kravet om brug af digitale kasseapparater til flere brancher eller ved, at der indføres en licensordning for leasingselskaber. Der tages initiativ til en særlig indsats for at sætte ind over for økonomisk kriminalitet, og myndighedernes indsats skal forstærkes

Interesserede kan læse grundlaget for den nye SVM-Regering her:



Den kollektive transport er nævnt i SVM-Regeringens grundlag. Dansk PersonTransport finder mange gode elementer i regeringsgrundlaget.

Dansk PersonTransport: SVM-Regeringens grundlag indeholder mange gode elementer

Danmarks nye SVM-Regering præsenterede torsdag sit politiske grundlag "Ansvar for Danmark" som efter organisationen, Dansk PersonTransport, indeholder mange gode elementer i forhold til grøn omstilling, arbejdsudbud og ikke mindst fokus på offentlig transport

Dansk PersonTransport ønsker den nye regering tillykke og ser frem til et godt samarbejde med regeringen, og ikke mindst transportminister Thomas Danielsen (V). Organisationen mener, at regeringsgrundlaget tegner godt og

Transportpolitik

lægger især mærke til, at der er særligt fokus på at gøre den kollektive transport mere attraktiv, hvilket glæder Dansk PersonTransport.

Af regeringsgrundlaget fremgår, at regeringen vil arbejde på at understøtte busdækningen for både byer og yderområder. Regeringen vil nedsætte et ekspertudvalg, der skal komme med anbefalinger til en ny struktur for busbetjening i Danmark. Den nye struktur skal understøtte dækningen for både byer og yderområder. Ekspertudvalget skal også se på den nuværende organisering med trafikselskaber ejet af kommuner og regioner.

- I Dansk PersonTransport ser vi meget frem til dette arbejde. I DPT har udviklingen af den kollektive transport længe været et af vores vigtigste fokusområder og den viden, som vi har opbygget på området, håber vi naturligvis, at vi kan bidrage med i forhold til det arbejde, som nu skal sættes i gang, siger organisationens administrerende direktør, Michael Nielsen.

Ud over arbejdet med den offentlige transport indeholder regeringsgrundlaget også et ønske om at fremskynde udviklingen af grøn transport i Danmark, hvor der blandt andet skal ses på at øge ambitionerne på antallet af rene elbiler.

Her peger Dansk PersonTransport på, at taxierhvervet allerede er i gang med den grønne omstilling, hvor antallet af el-taxier er stærkt voksende.

- I DPT forstår vi derfor godt regeringens grønne ambitioner, hvor det dog er vigtigt at de øgede ambitioner kommer i takt med opsætning af ladeinfrastruktur og puljemidler til omlægning af busflåder inden for det private busmarked, som for eksempel turistbusser, siger Michael Nielsen.

Dansk PersonTransport er også meget positive over for SVM-Regeringen planer for at øge arbejdsudbuddet - eksempelvis at gøre det mere attraktivt for flere seniorer at blive på arbejdsmarkedet.



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!

Tilfredshedsundersøgelse:

Kunderne er godt tilfredse med Movia's flextrafik

Kunderne er generelt godt tilfredse med kørselsordningerne i Movia's flextrafik. Den årlige kundeundersøgelse fra analyseinstituttet Megafon viser, at godt otte ud af ti kunder overordnet er tilfredse eller meget tilfredse med flextrafikken hos Movia

83 procent af kunderne er overordnet tilfredse eller meget tilfredse med de forskellige kørselsordninger i Movia's flextrafik. Det fremgår af en ny kundeanalyse, som Megafon har foretaget for Movia i slutningen af 2022.

86 procent af kunderne oplever, at Movia i høj grad eller meget høj grad giver dem en tryk og sikker rejse. Det er i forhold til tryk en lille stigning på tre procentpoint i forhold til sidste års kundeundersøgelse.

Overordnet ligger andelen af meget tilfredse og tilfredse kunder i Movia's flextrafik på niveau med 2021 og årene 2018 og 2019. Mens kundetilfredsheden toppede i 2020 med 88 procent, hvor Movia under samfundets corona-nedlukninger indførte solokørsel med blot én kunde i hver vogn.

Ser man på kørselsordningen med flest kunder - flexhandicap - kan man se en fremgang af "meget tilfredse" kunder. Ud af de 83 procent tilfredse kunder i flexhandicap er 47 procent meget tilfredse. Det er en fremgang på syv procentpoint.

Movia spørger i den årlige kundeundersøgelse om blandt andet kundernes tilfredshed med chaufførens service og kørsel, om man blive afhentet og ankommer som aftalt, om kunderne har en tryk og sikker rejse og om flextrafikbilerne fremstår rene, vedligeholdt og sikre.

Movia's flextrafikchef Jens Peter Langberg glæder sig over det stabilt høje niveau af kundetilfredshed i flextrafikken.

- For Movia er det vigtigt, at kunderne oplever, at de får en tryk og sikker rejse med flextrafik. Vi glæder os derfor over, at kundernes tilfredshed overordnet ligger stabilt og pænt og på den rigtige side af de 80 procent Især kan vi se, at kunderne generelt er meget tilfredse, når vi spørger til forholdene under den senest kørte tur. Her får chaufførerne en rigtig fin bedømmelse, og det vil vi gerne rose dem for, siger Jens Peter Langberg.

Fakta om undersøgelsen:

Megafon har gennemført kundeundersøgelsen for Movia i perioden 2. til 10. november 2022. Undersøgelsen baserer sig på 1.001 telefoninterview.

Når kunderne bliver spurgt til deres seneste tur med flextrafik, ligger tilfredsheden i top:

- 97 procent af kunderne svarer, at de er helt eller delvist enige i, at bilen fremstod vedligeholdt, ren og sikker
- 95 procent er delvist enige/helt enige i, at chaufføren kørte forsvarligt
- 94 procent svarer, at chaufføren var villig til at hjælpe dem ind/ud af bilen, hvis de havde behov for det. 98 procent følte sig korrekt og forsvarligt fastspændt under turen
- Knap 8 ud af 10 kunder - 79 procent - svarer, at de i høj/meget høj grad synes, at Movia er god til at hente og bringe dem til tiden. Tilfredsheden i forhold til Movia's regelmæssighed er steget med fire procentpoint siden 2021
- Kundeundersøgelsen omfatter Movia's flextrafik kørselsordninger: Flexhandicap, Flexkommune, Flextur, Flexrute, Plustur og Flexpatient for de to regioner Region Sjælland og Region Hovedstaden
- Megafon vurderer generelt for undersøgelsen i 2022, at Movia's flextrafiks resultater må anses som meget flotte. De samlede resultater for alle ordninger er enten på samme niveau eller forbedret i forhold til 2021

Bornholmske patienter skal skifte bus - eller næsten

Når bornholmske patienter efter årsskiftet skal til hospitalerne i Region Hovedstaden, skal de med Kombardo Expressen, da Rute 700 ApS ikke længere ønsker at sælge billetter på ruten. Rute 700 ApS, der er ejet af Larsenbus ApS, som er et selskab i Vikingbus Gruppen A/S, har hidtil sammen med flyselskabet DAT stået for opgaven med at få borgere på Bornholm transporteret til deres aftaler på hospitalerne i Region Hovedstaden

I sommeren 2019 ophørte Rute 700 med selv at køre busserne. I stedet blev selskabets ture booket hos Kombardo Expressen, der er et samarbejde mellem Molslinjen og Herning Turist. Med beslutningen om helt at trække sig ud af patientrejserne forlader busselskabet Bornholm.

- Derfor falder opgaven helt naturligt hos os, og vi vil nu gå i gang med at udvikle på konceptet til gavn for bornholmerne, forklarer kommerciel direktør hos Molslinjen, Jesper Skovgaard.

Rundtur til regionens hospitaler

Bornholmske patienter vil fortsat kunne stå på bussen samme steder som med Rute 700, når de rejser mod København.

Bussen vil fortsat stoppe ved fem af hovedstadens hospitaler: Herlev, Glostrup, Bispebjerg, Gentofte og Rigshospitalet. Derudover søges der om tilladelse til også at stoppe ved Hvidovre Hospital, som mangler på turen.

Det er Bornholms Hospital, som booker turene, og der vil det være muligt at booke patientrejser helt som normalt på den ene afgang dagligt.

- Vi har haft et rigtig godt samarbejde med Rute 700. Vi ser frem til det kommende samarbejde og er glade for, at Molslinjen tilbyder samme vilkår i den fremtidige aftale, så vores patienter ikke vil mærke forskel, når de rejser med bus til hovedstadens hospitaler, siger Lene Frigaard, der er leder af Patientrejser på Bornholms Hospital.





Undersøgelse blandt brugerne af letbanen i Odense:

Tilfredsheden er høj - og der er plads til forbedringer

Over 3.900 har deltaget i en undersøgelse af, hvordan brugerne af Odense Letbane ser på byens nye kollektive transportform. Undersøgelsen blev gennemført i uge 43 og 44. Odense Letbane peger på, at selvom der ikke er tale om en videnskabelig undersøgelse med statistisk vægtet udvælgelse af respondenterne, giver undersøgelsen alligevelet fingerpeg om, hvordan letbanepassagerne oplever og bruger Odenses nye transportmiddel

- Vi er meget imponerede af passagernes engagement i undersøgelsen, og jeg vil gerne sende en stor tak til alle, der har brugt lidt tid på at besvare vores spørgsmål. Formålet for os er at bruge materialet til at stille skarpt på alle de punkter, hvor vi er i kontakt med passagererne – både hvor det går godt, og hvor der er plads til forbedringer, siger Dan Ravn, der er administrerende direktør i Odense Letbane.

Blandt andet fremgår det, at godt 70 procent af passagererne i undersøgelsen er "tilfredse" eller "delvist tilfredse" med deres seneste letbanetur. Der er dog flere kritiske kommentarer - at undersøgelsen løb i en periode præget af driftsproblemer som følge af blandt andet strømnedbrud på Nyt OUH (Det nye universitetshospital i Odense), glatte skinner og fejlmeldinger på flere togsæt.

- Det er indlysende, at når driften driller, så går det ud over passagerernes rejseoplevelse. Det ser vi afspejlet i undersøgelsen, og her er vi meget opmærksomme på, at relevant og effektiv trafikinformation er helt afgørende for, at du som passager føler dig godt hjulpet. Trafikinformation er et område, vi har stort fokus på, men lige nu også et område, hvor systemfejl giver udfordringer, som vi skal have løst, forklarer Dan Ravn.

På trods af driftsproblemerne svarer:

- 79 procent, at de forventer at køre letbanen igen
- 70 procent vil "i høj grad" eller "i nogen grad" anbefale venner, familier og kolleger at køre med letbanen
- 84 procent er "tilfredse" eller "delvist tilfredse" med letbanens daglige frekvens på 7,5 minutter, mens 70 procent er tilfredse med køreplanen om aftenen og i weekenden, hvor letbanen kører enten hvert 10. eller 15. minut

En stor del af letbanens passagerer er nye i den kollektive transport

Udover at tage temperaturen på passageroplevelserne, skulle undersøgelsen også afdække, hvem der især bruger letbanen og til hvilke formål.

- Ved at få indsigt i transportvaner og bevæggrunde for at køre med letbanen, bliver vi bedre i stand til at tilpasse og udvikle vores produkt, så letbanen kan blive endnu mere relevant for nuværende og kommende passagerer. På det punkt giver vores survey virkelig meget nyttig viden, siger Dan Ravn.

Undersøgelsen viser blandt andet, at de hyppigste brugere af letbanen også tidligere har været brugere af den kollektive trafik i Odense. Således svarer 31 procent af letbanens daglige brugere, at de "i høj grad" benyttede kollektiv trafik, eksempelvis busser, før letbanens åbning.

Udvalgte tal fra undersøgelsen:

- 34 procent benytter letbanen dagligt eller flere gange ugentligt
- 26 procent (den højeste andel) benytter letbanen til byliv, kultur eller oplevelser
- 56 procent (største andel) vælger letbanen, fordi den er nem og praktisk - og næstflest (36 procent) fordi den er hurtig
- 71 procent er tilfredse eller delvist tilfredse med deres seneste letbanetur
- 70 procent vil i høj grad eller i nogen grad anbefale letbanen til andre
- Der er høj tilfredshed (mellem 58 procent og 68 procent) med rengøring, oplevelse af tryghed samt faciliteter på stationer
- 27 procent er utilfredse eller delvist utilfredse med information om forsinkelser og aflysninger, hvilket er højt i lyset af, at det ikke er alle, der har oplevet uregelmæssigheder
- 58 procent af respondenterne bor mindre end 1 km fra nærmeste letbanestation
- Der er flest (31 procent) unge mellem 18 og 25 år, som har besvaret undersøgelsen

Odense Letbanes undersøgelse er udarbejdet internt. Svarene repræsenterer de respondenter, som har valgt at deltage - materialet er ikke vægtet i forhold til befolkningssammensætning med videre.

Men der er også kommet nye passagerer til. Over 60 procent fortæller, at de "i mindre grad" eller "slet ikke" benyttede kollektiv trafik førhen. Ifølge undersøgelsen er hver femte letbanepassager helt ny bruger af den kollektive trafik i Odense.

Letbanen benyttes bredt

At dømme på de mange fyldte morgen- og eftermiddagstog mellem centrum og særligt Syddansk Universitet, SDU, kunne man have en formodning om, at passagerne især bruger letbanen til at komme til og fra uddannelse og arbejde.

Det er der også mange, der gør - henholdsvis 18 og 14 procent ifølge undersøgelsen. Men derudover svarer 14 procent, at de bruger letbanen til shopping/indkøb, mens 26 procent svarer, at deres primære årsag til at køre med letbanen er "til og fra byliv/kultur/oplevelser".

- Det er måske lidt overraskende for os, at så stor en andel af passagerne bruger letbanen til kultur- og shoppingaktiviteter. Men omvendt bekræfter det nogle tal, vi har fået fra Rosengårdcentret, som fortæller, at ganske mange af centrets kunder kommer med letbanen. Det understreger, at letbanen ikke blot leverer pendlertransport, men også understøtter odenseanernes fritid og byens liv, siger Dan Ravn.

Aarhus' letbane har genoptaget normal drift - næsten

Siden torsdag 8. december har letbanen i Aarhus kørt normaldrift efter fire uger med mangel på letbanetog - og dermed stærkt nedsat drift på især Grenaabanen. Dog vil køreplanernes ekstra afgang fra Hornslet først komme i gang igen mandag 2. januar

Normaliseringen betyder, at der køres halvtimesdrift på L1 mellem Grenaa og Aarhus H, og almindelig køreplan på L2 mellem Odder/Aarhus H og Lisbjergskolen/Lystrup. De ekstra afgang fra Hornslet vil ikke blive kørt i denne omgang, men er tilbage efter nytår fra mandag 2. januar 2023. På den måde vil Aarhus Letbane sikre, at værkstedet kan følge med i de kommende løbende eftersyn uden, at det går ud over driften.

Togvedligeholderselskabet, Stadler Rail ServiceStadler, oplyser, at de har foretaget eftersyn af alle hjul og aksler på de syv Tango-tog, der blev taget ud af driften 10. og 11. november 2022, og der er ikke fundet hverken skader eller defekter. Alle de syv Tango-tog er dermed tilbage i driften.

De involverede parter har efter misdæren med manglende eftersyn arbejdet på, at der kan anvendes en anden og hurtigere metode til eftersynet, nemlig ultralydsmålinger. Det er nu faldet på plads i et godt og tæt samarbejde mellem togvedligeholderen Stadler Rail Service, operatøren Keolis Letbaner og Aarhus Letbane. Det er den metode, Stadler har anvendt til de sidste seks af de syv tog.

- Det er ikke godt, at vi har haft en stærkt nedsat drift i så lang tid. Og hele sagen er ulykkelig for alle parter, især for de berørte passagerer. Jeg glæder mig på trods over, at det nu er lykket at få togene ud at køre igen, så vi kan levere den service, passagererne fortjener, siger direktør ved Aarhus Letbane Michael Borre.

- Årsagerne bag de manglende eftersyn kender vi fortsat ikke, før årsagsanalysen er færdiggjort, men det har været en vigtig indsats at få togene ud at køre, siger han videre.

Aarhus Letbane forventer at årsagsanalysen er færdig inden årets udgang, hvorefter der skal findes og aftales eventuelle korrigerende handlinger.



(Illustration: Hovedstadens Letbane)

Letbane-økonomi i Hovedstaden er under pres

Byggeriet af Hovedstadens Letbane har i en længere periode været udfordret af den globale mangel på ressourcer, materialer, kvalificeret mandskab og stigende priser på råvarer, komponenter og jorddeponering, hvilket er blevet yderligere forstærket af krigen i Ukraine. Det betyder, at økonomien er kommet under et så stort pres, at det ikke længere er sandsynligt, at byggeriet kan gøres færdig inden for rammerne af det nuværende anlægsbudget

Hovedstadens Letbane strækker sig over 28 kilometer mellem Lyngby og Ishøj og går igennem otte kommuner med 29 stationer undervejs.

Projektet er så fremskredent, at størstedelen af anlægsarbejdet er gennemført, mens de mere transportrelaterede arbejder med skinner og tog er begyndt. Med dette faseskift er der nu et grundlag for at vurdere, hvordan de tidligere forsinkelser af ledningsomlægninger og anlægsarbejder eksempelvis slår igennem i den sidste del af anlægsfasen.

- Faseskiftet giver indsigt både bagudrettet og frem til åbningen af Letbanen og er derfor det rigtige tidspunkt at genevaluere projektets risikoprofil. Der er mange faktorer, som påvirker projektets risici, bl.a. de uventede globale faktorer med covid og krigen i Ukraine, der har gjort det ekstremt udfordrende for os at sikre fremdriften og økonomien på

projektet. På baggrund af den ændrede risikoprofil vurderer vi derfor nu, at det ikke er sandsynligt, at Letbanen kan færdiggøres med det nuværende budget, siger Erik Skotting, der er direktør i Hovedstadens Letbane.

Først efter en nærmere gennemgang af økonomien vil det konkret kunne vurderes, hvor meget det samlede budget til at færdiggøre anlægget vil stige. Opskrivningen af niveauet for risici svarer til en forøgelse på 10-15 procent af det samlede anlægsbudget. Den eventuelle forøgelse af anlægsbudgettet vil skulle finansieres af Letbanens ejere.

- Når vi kommer med denne risikovurdering nu, er det ikke, fordi pengene er brugt, men det er en early warning. Med en forhøjelse af budgetrammen har vi fortsat en forventning om, at Letbanen vil kunne åbne som planlagt. Men som med andre tilsvarende komplekse projekter er der selvfølgelig vedvarende usikkerhed, lyder det fra Erik Skotting.

Hovedstadens Letbane orienterer derfor ejerkredsen om, at der som følge af den gennemgribende revurdering af projektets risikoprofil sættes gang i en detaljeret gennemgang af projektets økonomi og budgetgrundlag. Gennemgang forventes at blive forelagt bestyrelsen i løbet af 2023. I mellemtiden arbejder selskabet målrettet i tæt samarbejde med projektets entreprenører og myndigheder på at håndtere de mange risici optimalt og at sikre fremdriften på letbaneanlægget, så den som planlagt kan åbne i 2025.

Projektets komplicerede rammevilkår har været kendt fra starten, men er blevet forstærket af udfordringerne i de globale forsynings- og leverancekæder. Byggeriet af Letbanen blev sat i gang i 2018 med rammevilkår, der fra starten indeholdt stor kompleksitet - ikke mindst i relation til de mange interessenter, da projektet berører ni vejmyndigheder,

Fakta om økonomi for Hovedstadens Letbane:

- Letbanens økonomi er tilrettelagt som en samlet økonomi, der inkluderer både udgifter til anlægsomkostninger (anlæg af banen), driftsrelaterede anlægsomkostninger (eksempelvis køb af tog og kørestrømsmaster), reinvesteringer, driftsomkostninger og passagerindtægter
- Anlæggsbudgettet er på 8,2 milliarder kroner
- Banens ejere betaler årligt et fast beløb til Hovedstadens Letbane med henblik på, at selskabets samlede gæld for betaling af anlægget skal være tilbagebetalt i 2059
- Driftsøkonomien indgår som en del af det samlede langtidsbudget, som kan findes i selskabets årsrapporter
- Forud for idriftsættelse udarbejdes en opdateret passagerprognose og et opdateret driftsbudget

over 50 forskellige ledningsejere, adskillige jernbanekrydsninger og otte kontrakter. Der måtte desuden forhandles en ny tidsplan allerede før anlægsstart på grund af procesmæssige forsinkelser i forbindelse med ejergodkendelsen. Samtidig blev ledningsomlægningerne ikke som vanligt foretaget forud for kontraktindgåelse med entreprenørerne, hvilket har betydet, at lednings- og anlægsarbejder i vidt omfang har skullet foregå parallelt.

- Når vi sammen med vores entreprenører kigger tilbage på opstarten og vores indledende prioriteringer, kan vi i dag se, at vi nok har undervurderet konsekvenserne af kompleksiteten i projektet. På papiret kan det måske se enkelt ud, men i realiteten må vi erkende, at vi ikke havde erfaring med at skulle anlægge letbane samtidig med, at der blandt andet skulle flyttes vand-, gas- og el-ledninger i et så massivt omfang, siger Erik Skotting, der fremhæver, at antallet af ledningsejere, vejmyndigheder og entreprenører har gjort processerne mere komplekse end forventet, særligt i lyset af de globale udfordringer.

- Det har ikke været enkelt, og det er en læring, som vi vil gøre meget brug af i de afsluttende faser, siger han.

Fakta om Hovedstadens Letbane:

- Hovedstadens Letbane strækker sig over 28 kilometer mellem Lyngby og Ishøj og går igennem otte kommuner med 29 stationer undervejs
- Der bliver omstigning til S-tog på seks stationer: Lyngby, Buddinge, Herlev, Glostrup, Vallensbæk og Ishøj
- Letbanen skal køre hvert femte minut i dagtimerne og hvert tiende minut om aftenen og i weekenden
- 11 kommuner og Region Hovedstaden står bag Hovedstadens Letbane. Kommunerne er Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Albertslund, Rødovre, Glostrup, Brøndby, Hvidovre, Vallensbæk, Ishøj og Høje-Taastrup
- Den største letbanestation bliver Glostrup med over 6.000 passagerer på et hverdagsdøgn. Herefter følger Lyngby, Herlev, Buddinge, Lyngby Centrum og Herlev Bymidte
- Letbanen får en forventet tophastighed på 70 km/t. Gennemsnitshastigheden vil være på ca. 30 km/t, inklusiv stop ved stationer
- 13-14 millioner passagerer ventes at bruge letbanen årligt - og ca. 4.000 daglige personture forventes at flytte fra bilerne og over i letbanen, når den åbner
- Hver passager forventes at rejse gennemsnitligt 5,5 kilometer på en tur med letbanen
- Der kan være ca. 260 mennesker i et letbanetog. Det svarer til cirka fire bybusser
- Letbanens kontrol- og vedligeholdelsescenter ligger i Glostrup, hvor der er etableret spor og værkstedshal til drift og vedligehold af 29 togsæt, arbejdskøretøjer samt faciliteter til ca. 250 medarbejdere



Norsk holdingselskab for færgerederier får dansk rederi-direktør

Molslinjens ejere i svenske EQT Infrastructure henter Molslinjens administrerende direktør, Carsten Jensen, til en stilling som administrerende direktør i det nyetablerede selskab Nordic Ferry Infrastructure, der har base i Oslo. Selskabet er et holdingselskab, som fremover ejer både det danske færgerederi Molslinjen og det norske færgerederi Torghatten. Rederiet ForSea skal efter planen også ind under Nordic Ferry Infrastructure, når Molslinjens varslede overtagelse af ForSea har opnået den forventede godkendelse hos konkurrencemyndighederne begyndelsen af næste år

Carsten Jensen har siden 2016 været administrerende direktør i Molslinjen. Når han tiltræder posten som administrerende direktør for Nordic Ferry Infrastructure, skal Molslinjen skal have ny topchef.

- Nordic Ferry Infrastructure skal understøtte selskabernes fremtidige udvikling og drift, realisere synergier samt støtte den fortsatte grønne omstilling. Begge selskaber kommer fortsat til at operere som selvstændige enheder, siger Carl Sjølund, der er ansvarlig partner på EQT Infrastructure.

EQT Infrastructure købte Molslinjen i 2020, og parallelt blev også det norske færgerederi, Torghatten, indlemmet i porteføljen hos EQT. Dengang annoncerede EQT Infrastructure den fælles platform, som nu er skabt med Nordic Ferry Infrastructure. NFI vil også omfatte ForSea, når den varslede handel med Molslinjen har opnået den forventede godkendelse hos konkurrencemyndighederne i første kvartal af 2023.

Carsten Jensen tiltræder stillingen som administrerende direktør i Nordic Ferry Infrastructure med det samme. Han vil i en overgangsperiode stadig have ansvaret for Molslinjen, indtil der er fundet en ny administrerende direktør.

Rederi sætter fokus på usynlige handicap

Hvis man skal med en af Molslinjens færger - og har et usynligt handicap - kan man fra 15. december bære Solsikkesnoren, der er et symbol på usynlige handicap. Molslinjen har tilsluttet sig den række af virksomheder, der er en del af Solsikkeprogrammet med fokus på usynlige handicap

Fra torsdag 15. december 2022 har Molslinjens færgегæster i hele landet kunnet sejle og bære Solsikkesnoren, der gør det nemmere for både andre rejsende og medarbejdere at se, at der kan være behov for ekstra tid, tålmodighed eller hjælp.

Når Molslinjen tilslutter sig Solsikkeprogrammet, betyder det blandt andet, at alle rederiets medarbejdere trænes, så de ved, hvad et usynligt handicap er, hvad Solsikkesnoren betyder og hvordan man bedst møder en person, der har valgt at gøre det usynlige handicap synligt med Solsikkesnoren.

Det skal gøre det nemmere for personer med udfordringer som øjet ikke kan se, og samtidig gøre det tydeligt for både medarbejdere og færgегæster, at der kan være behov for noget ekstra.

- Molslinjens færger er flydende broer, der forbinder Danmark, og som i mange tilfælde sikrer forbindelsen mellem øerne. Bevægelsesfrihed er et nøgleord hos os, og derfor er det også meget vigtigt for os, at vi kan byde alle velkommen på en tryk måde ombord på Molslinjens færger, siger Molslinjen's kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Solsikkesnoren kan bæres ombord på færgen og i havnene, og kan give alle med et skjult handicap, mulighed for at gøre det synligt, når der er behov for det.

- Der er mange elementer, der skal tages højde for, når man rejser med kollektiv transport som Molslinjen. Ved at udanne og træne rederiets medarbejdere sikrer vi ikke kun, at de hurtigt kan spotte en person med et skjult handicap, men vi håber og tror også på, at det kommer til at give en tryk for alle, siger Jesper Skovgaard.

Molslinjen vil sætte gang i en kampagne med information til alle færgегæster, så de kan bidrage til en mere tryk færgerejse for alle.

Solsikkesnoren bliver tilgængelig i Molslinjens havne i Aarhus og Rønne og kan afhentes gratis.





Foto: BaneDanmark

Vestlig limfjordsbro har fået nye skinner

Den 84-årige Oddesundbro, der fører vej og jernbane over Oddesund mellem Thyholm med det jyske fastland, er blevet opgraderet med nye spor, som sikrer togdriften mange år frem

Siden maj har Banedanmark skiftet det udtjente jernbanespor ud med et helt nyt spor hen over broen, som skal holde driften kørende de næste 50 år.

Opgraderingen sker i forbindelse med et omfattende fornyelses- og vedligeholdelsesprojekt på Oddesundbroen. Projektet blev forsinket, da der har været udfordringer med at skaffe de rigtige komponenter på grund af problemer med de globale forsyningslinjer.

- Vi er glade for, at der igen kan køre tog over Oddesundbroen, og at vi nu har en forbindelse, der kan fungere i mange år frem, siger Hanne Egeris Svendsen, der er projektchef i Banedanmark.

Faste forbindelser

Forsinkelserne på projektet skyldes, at en række komponenter har været massivt forsinket, blandt andet på grund af krigen i Ukraine, som har gjort det vanskeligt at få leveret jern- og stålkomponenter.

- Derfor var vi nødt til at forlænge sporarbejdet, og det synes vi også var ærgerligt, men desværre nødvendigt, siger hun videre.

I forbindelse med sporfornyelsen har Banedanmark malet brokonstruktionen under sporet. Herudover er broklappen og de to første buefag blevet afrenset og vedligeholdt gennem de seneste år.

Togene kører igen

Mens arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanespor på Oddesundbroen stod på, indsatte Arriva togbusser på Thybanen. Nu, hvor Banedanmark åbner det nye spor, kan passagererne igen tage toget mellem det jyske fastland og Thyholm.

- Vi er rigtig glade for, at det igen er muligt for Arrivas passagerer på Thybanen at tage den direkte togforbindelse mellem Thy og fastlandet, siger Therese Christensen, der er kommerciel chef i Arriva.

Fakta om broen over Oddesund:

- Oddesundbroen åbnede for trafik i 1938
- Broen er 472 meter lang, og hver enkelt af de tre buefag er 70 meter. Broen er en klapbro, og klapfaget spænder over en 30 meter bred sejlrende
- Vedligeholdelsesarbejderne på Oddesundbroen er en kontinuerlig proces. Broklappen blev malet i 2017, de to første buer blev malet i 2020 og 2021 og den sidste skal males i 2023
- I 2022 blev brokonstruktionen malet under sporene i forbindelse med, at broens gamle spor blev fornyet
- Malingen beskytter broens stålkonstruktioner og forventes at holde i 25-40 år
- Det nye jernbanespor har en forventet levetid på ca. 50 år



Dynamiske skilte skal stoppe spøgelsesbilister ved Øresundsbron

Flere digitale og dynamiske skilte ved betalingsanlægget på Øresundsbron skal stoppe bilister, der kører mod kørselsretningen og udsætter sig selv og andre for stor fare i trafikken. Ved hjælp af sensorer aktiveres lysende beskeder på skiltene, når der sker afvigende bevægelser på vejen

- Skiltene er allerede blevet aktiveret flere gange og har afværget potentielt farlige situationer, så vi ser allerede en positiv effekt af, at skiltene virker, siger Jopas Wulff, der er chef for trafikledelsen på Øresundsbron.

Skiltene er dynamiske og lyser op med beskeder i begge retninger ved hjælp af sensorer. Hvis man som bilist vender om, møder man fire skilte, der tydeligt signalerer, at det er den forkerte kørselsretning. Og medtrafikanterne møder to skilte, der samtidig advarer om, at der kan komme en bilist - en spøgelsesbilister - Falschfahrer eller Geisterfahrer - kørende i den forkerte retning.

- Med skiltene forsøger vi at gøre spøgelsesbilister opmærksomme på situationen, så de agerer på en måde, der reducerer faren i trafikken. Og samtidig advarer vi andre bilister om en ubehagelig situation, da det jo er endnu farligere at møde en spøgelsesbilist, hvis man ikke er forberedt, siger Jopas Wulff.

Den sidste afkørsel på motorvejen i Sverige, før betalingsanlægget ved brofæstet, har i mange år været markeret med almindelige vejskilte og blinkende lys. Men alligevel er der jævnligt trafikanter, der misser afkørslen og vender om eller bakker på motorvejen, når de kommer til betalingsanlægget.

Når denne situation opstår, findes der sikre og nemme måder at løse fejltagelsen på i stedet for at vende om og køre mod kørselsretningen til Malmø.

- Vores personale hjælper gerne døgnet rundt, hvis du er kørt forkert, og guider dig til en sidevej, så du kan forlade betalingsanlægget. Mange bilister ved det godt og kontakter betalingsanlægget, men der er desværre også nogle, der hurtigt vælger at vende om og køre tilbage ad motorvejen mod kørselsretningen i stedet for, siger Jopas Wulff.

Hver uge opdager trafikcentralen spøgelsesbilister og slår alarm hos politiet. Hvis det ender godt, standser bilisten af sig selv eller bliver gjort opmærksom på situationen af andre, inden der sker en ulykke. Men det kan i værste fald ende med en ulykke.

Når de dynamiske skilte aktiveres, får trafikcentralen yderligere en hjælp til at overvåge trafikken.

- Sikkerhed er meget vigtigt for os, og derfor er vi landet på denne løsning med dynamiske skilte. Det er glædeligt, at skiltene har en positiv effekt og bidrager til en mere sikker forbindelse, siger Jopas Wulff.

Fakta om dynamiske skilte:

- Digitale skilte ved Øresundsbron's betalingsanlæg skal gøre spøgelsesbilister opmærksomme på, at de kører mod kørselsretningen. Samtidig skal de informere medtrafikanter om, at der kan komme modkørende i den forkerte kørselsretning
- Ved hjælp af sensorer aktiveres lysende beskeder på skiltene, når der sker afvigende bevægelser på vejen - for eksempel en bil, der bakker eller vender om og kører mod trafikken
- Der er placeret seks dynamiske skilte ved betalingsanlægget i retning mod Danmark
- Skiltene blev taget i brug i efteråret 2022. Når de aktiveres, bliver trafikcentralen informeret med det samme, og de er dermed et supplement til overvågningen



Actibump, som er navnet på de nye fartbump, står klar to steder på Sjælland.

(Foto: Vejdirektoratet)

Nye fartbump er flade, når hastigheden er lovlig

Vejdirektoratet afprøver fra tirsdag de første intelligente fartbump på en almindelig dansk vej. De nye fartbump adskiller sig fra andre typer af fartbump ved, at de kun er til gene for trafikanter, der overskrider hastighedsgrænserne. Holder man sig på den rigtige side af færdselsloven, kan man køre ganske uforstyrret

På udvalgte forsøgsstrækninger i Lejre og Vordingborg kommuner vil Vejdirektoratet afprøve såkaldte Actibump, som nogle trafikanter måske kender fra betalingsanlæg ved Øresundsbroen.

Actibump adskiller sig fra de klassiske fartbump, hvor trafikanten kører op over en forhøjning i køresporet. Actibump består i stedet af en flad metalplade, der udløser en fordybning på seks centimeter, når den bliver aktiveret som følge af en hastighedsoverskridelse registreret af en fartmåler.

- De fleste vil uden tvivl kunne mærke det, hvis de kører over et Actibump i for høj fart, så på det område er det ikke spor anderledes end et almindeligt fartbump. siger afdelingsleder Maria Lønsmand Sande fra Vejdirektoratet.

- Actibump er dog ganske ufarlige, og fordelene er jo, at man ikke mærker noget, hvis man overholder den tilladte hastighed. Bumpene er gennemtestet for alle mulige slags køretøjer og også i forhold til nordiske vejforhold. I Sverige

har de haft Actibump i mere end 10 år, og så vidt vi er oplyst, er der ikke sket uheld. Fra svenske undersøgelser ved vi samtidig, at bumpene rent faktisk virker efter hensigten, da hastigheden er faldet betragteligt de steder, hvor man har taget Actibump i brug, siger hun videre.

De to fartbump - det ene i Osted nær Lejre, det andet i Stensved ved Vordingborg - blev installeret i efteråret og er nu klar til at blive aktiveret. Forsøget strækker sig over det næste års tid, hvorefter en evaluering skal vise, om Actibump lever op til forventningerne.

Nedbringer risiko for ulykker

Det første Actibump blev taget i brug i Sverige i 2010, og i dag kan man også finde de intelligente fartbump på stats- og kommuneveje i Norge, Finland, Island og Australien. Bag produktet står det svenske firma Edeva, som også leverandør af vejbumpene til Vejdirektoratet.

Politiet har prøvekørt og givet grønt lys de nye fartbump, der forventes at skabe en mere glidende trafikafvikling og samtidig nedbringe risikoen for ulykker.

- Erfaringerne med Actibump viser, at det er et effektivt redskab til at nedbringe hastigheden. Allerede nu kan vi se, at hastigheden er faldet, og folk er begyndt at lette på speederen de steder, hvor fartbumpene er blevet sat op. Og det er endda inden, at vi overhovedet har aktiveret dem. Det er fuldt forståeligt, hvis nogle trafikanter er en smule bekymrede for deres bil eller motorcykel, men vi kan berolige med, at der ikke er en øget risiko for at komme galt afsted eller beskadige sit køretøj, når man kører over et Actibump, siger Maria Lønsmann Sande.

I forbindelse med etableringen af de nye fartbump har Vejdirektoratet designet to nye vejskilte, så trafikanter på forhånd kan se, at de nærmer sig den særlige trafikchikane, der altså kun er aktiv ved høj hastighed. Skiltene skal bidrage til, at bilisterne bliver informeret om bumpene - ligesom det er tilfældet ved almindelige bump - og også til, at så få som muligt vil overskride hastighedsgrænsen.

Erfaringer fra udlandet viser, at gennemsnitshastigheden nær et Actibump ligger omkring fem km/t under den gældende hastighedsbegrænsning. Denne effekt er stabil efter blot en måned.

Der vil løbende blive holdt øje med Actibumpene tekniske funktioner, og skulle der ske en teknisk fejl, så bliver det automatisk registreret, og fejlen bliver rettet.



Magasinet Bus

Onsdag 30. november 2022 - nummer 11 - 10. årgang

Første november foregik med facelift og folketingsvalg

Læs mere side 24 - 33

Elektriske bybusser skal
køre langdistance og nye kortlægger
Læs mere side 12 og 13

Læs mere side 55 og 56

Belgisk buscent løftede sløret
for nye busmodeller

Læs mere side 34 - 47

Skibbeltdækker holdt parat - og kørte til Thy

Læs mere side 20 - 22

Fjernbusselskab kører billetter
sammen med trafikelskab

Læs mere side 8

Fem minibusser kører med
solceller på taget

Læs mere side 18 og 19

Gik du glip af Magasinet Bus 11 - 2022?
Så hent det her!