

Magasinet Bus

Fredag 28. februar 2025 - nummer 2 - 13. årgang

Den kollektive trafik har fået flere passagerer - og flere elbusser

Læs mere side 4 - 5

Højhastighedsbus kunne køre 130 km i timen

Læs mere side 22 - 29

Billigere natbusser kørte med flere passagerer

Læs mere side 15

Fjernbus kørte fire ture for 100 år siden

Læs mere side 52 - 59

Busserne i Skanderborg bliver elektriske - og længere

Læs mere side 10

Det handler stadig om at være flere i bussen

Gentagelser fremmer forståelsen - måske er det egentligt at overdrivelse fremmer forståelsen.

Ok, så tager vi følgende i en bus med overdrive - for farten skal op, når det gælder det at få flere til at køre sammen.

Der er heldigvis flere, der vælger at køre med bus og tog rundt omkring - men nogle steder er der mangel på busafgange, fordi sparekniven har været i brug.

Det lægger begrænsninger for mobiliteten - særligt i de områder i landet, hvor der er længere mellem husene, end der er i de store byer - hvor største delen af befolkningen bor.

Derfor er der gode grunde til fortsat at arbejde på at komme igennem med budskabet om, at vi skal køre sammen.

Det gør bus- og taxivognmændenes organisation Dansk PersonTransport og samkørselstjenesten Nabogo eksempelvis med en fælles erklæring om rollen for samkørsel i fremtidens kollektive transport i Danmark. Og det gør Kollektiv Trafik Forum og Transportøkonomisk Forening på en konference i Vejle i begyndelsen af april.

Her i Magasinet Bus vil vi gøre vores til at udbrede budskabet - for det er et godt budskab - et fornuftigt budskab - et bæredygtigt budskab og et økonomisk forsvarligt budskab.

Flere i samme køretøj - bus eller bil - bil eller bus - betyder mindre trængsel, mindre energiforbrug, mindre slid, færre udgifter - og så mulighed for at møde nye mennesker.

For nogle år siden var der en svensk undersøgelse, der viste, at mange havde mødt hinanden ved at køre i samme bus eller tog.

Måske kan ordsproget "Hvor godtfolk er, kommer godtfolk til" bruges til noget - hvor der er godt med folk, kommer flere til - for når vi er mange et sted, må det jo være et populært sted at være.

Og her på redaktionen tager vi gerne med tog eller bus - og nu, hvor vi kan tage cyklen med i flere busser, er det kun blevet mere tillokkende.

God læselyst med dette nummer af Magasinet Bus

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

Fra øverste hylde.

Rejsesæsonen er i fuld gang, og inden længe byder vi foråret velkommen. Med busser fra SETRA og Mercedes-Benz giver du din chauffør de bedste arbejdsforhold og de rejsende en uforglemmelig oplevelse. Hos Hessel Bus har vi altid en bred vifte af nye kvalitetsbusser på lager, klar til deres første rejse.



Besøg os på Transportmessen 2025 på stand H6200.
Brug koden "HESSELBUS2025" og få din gratis billet.

HESSEL BUS

Hessel Bus A/S | Centervej 3, 4600 Køge | info@hesselbus.dk | +45 56 37 00 00

Kollektiv transport



Rapport fra Trafikstyrelsen:

Den kollektive trafik har fået flere passagerer - og flere elbusser

Trafikstyrelsens seneste rapport om udviklingen i den kollektive trafik i 2023 viser, at flere bruger kollektiv transport - især tog. Rapporten viser også, at der kommer flere og flere el-busser ud at køre på landsplan

Sektorrapport 2023, som den seneste rapport om udviklingen i den kollektive trafik hedder, viser, at passagertallet er ved at være tilbage til niveauet fra før corona-tiden.

I alt kørte passagererne 8,7 milliarder kilometer med busser, metro, letbaner og tog i 2023, hvilket var en stigning på 200 millioner i forhold til året før, hvor tallet var 8,5 milliarder kilometer. I alt udgjorde kollektiv transport knap 11 procent af den samlede transportmængde i Danmark.

Særligt antallet af togrejser steg i 2023. Samlet set tog rejsende i Danmark toget 334 millioner gange, hvilket var 11 procent flere end i 2022.

Mere miljøvenlige løsninger

Rapporten fremhæver også, hvordan trafiksselskaberne i stigende grad skifter dieselbusserne ud med busser, der kører på el eller naturgas, biogas eller andre alternative energiformer.

Kollektiv transport

Rapporten viser, at antallet af el-busser i 2023 var oppe på omkring 1.100. Dermed udgjorde de i 2023 over en tredjedel af de cirka 3.200 busser, landets trafikskaber tilsammen rådede over.

- Det tager tid at omlægge bustrafikken, men rapporten viser, at trafikskaberne er motiverede for at overgå til grønnere løsninger. Derfor er det også positivt, når tallene bekræfter vores billede af, at fremtiden for bustrafikken i Danmark er mere el og mindre diesel, siger Trafikstyrelsens vicedirektør, Christian Vesterager.

I Magasinet Bus 1 - 2025 skrev vi, at 22 procent af de dansk registrerede busser på syv ton og derover var elektriske ved udgangen af 2024.

Udover udviklingen i antallet af passagerer beskriver rapporten også udviklingen inden for blandt andet billetpriser og tilskud fordelt på forskellige transportformer i den kollektive trafik.

Interesserede kan læse Magasinet Bus 1 - 2025 [her](#):

Interesserede kan læse den fulde Sektorrapport 2023 [her](#):

Sydsjælland: Ny busbetjening er på vej til lokalsamfund som forsøg

Buslinje 669 som i dag kører mellem Lundby Station og Kalvehave Havn, udvides til sommer til Køng og Kostræde Banker, så der bliver bedre muligheder for at handle i det lokale supermarked og komme til og fra Lundby Station, bibliotek og lægehus. Det oplyser Vordingborg Kommune

Det er et længe næret ønske fra Lundby og Køng Lokalforums side om bedre sammenhængende offentlig transport, som med forsøget bliver kørt i møde.

I forbindelse med budgetaftalen for 2025 afsatte kommunalbestyrelsen i Vordingborg Kommune 1 million kroner til udvidelsen. Nu har Region Sjælland budt ind med et forsøgsprojekt til løsningen, som ud over hyppigere afgang til Køng og Kostræde Banker, også giver mulighed for at forlænge linie 669 sydpå, så også Klarskov-området og Svend Gønge Skolen kommer med på linjen.

Det tilbud har Klima- og Teknikudvalget nikked til på et møde første onsdag i februar.

I forsøgsprojektet indsættes en minibus med plads til op til fem passagerer inklusive mulighed for kørestole på den forlængede strækning. Målet for regionen er at teste, om det er en god løsning på at supplere den normale busdrift i landområder, hvor passagerantallet er lavt.

Forsøget vil i første omgang løbe over halvandet år og blive evalueret i forhold til, om forsøget kan gøres permanent eller om behovet for løsningen har vist at behovet i området ikke står mål med udgifterne.

Skjern - Hostebro:

Busser erstatter tog under sporarbejde

Lørdag 1. marts sætter Banedanmark gang i et omfattende sporarbejde mellem Holstebro og Skjern. Det betyder, at Midtjyske Jernbaner ikke kan køre tog på strækningen og passagerne i stedet må benytte de togbusser, der holder ved stationerne. Sporarbejdet varer til 14. juli og forbereder banen til Danmarks første batteritog

Sporarbejdet omfatter blandt andet udskiftning af skinner, sveller og ballast på en stor del af strækningen, fordi sporet er slidt. Sideløbende bliver banen gjort klar til de tungere batteritog, og der bliver etableret ladefaciliteter i Holstebro og Skjern. Når sporarbejdet er færdigt, kan Midtjyske Jernbaner som de første i Danmark indsætte nye batteritog.

Rejsen med togbus tager længere tid

Der vil køre togbusser fra alle stationer, men passagerne må forberede sig på, at rejsen med bus tager længere tid end med tog.

Martha Vrist, der er direktør hos Midtjyske Jernbaner, siger, at nedlukning af togstrækningen vil være til gene for passagerne, og at det kan være besværligt.

- Derfor er der i samarbejde med Midttrafik iværksat flere tiltag, der skal gøre overgangen fra tog til bus mere smidig. Kunderne kan også forvente lidt lækkert til rejsen de første par dage i busserne siger hun fortsætter:

- Vi glæder os til at hilse kunderne velkommen tilbage i vores tog, når sporarbejdet er færdigt. Til den tid vil de få en meget mere behagelig rejse i de nye batteritog og med nye spor.

Infoside hjælper kunderne på vej

Alle informationer om, hvornår togbusserne kører, hvor de standser og billetmuligheder er samlet på en særlig infoside - midttrafik.dk/MJBAsporarbejde. Midttrafik og Midtjyske Jernbaner opfordrer passagerne til at orientere sig om togbussernes køreplaner i god tid. Der vil være information om togbusserne i togene og på perronerne fra starten af februar.

Fra lørdag 1. marts vil Midtjyske Jernbaners togpersonale være til stede på strækningen for at besvare spørgsmål og vise vej hen til togbusserne.

Forud for sporarbejdet peger Midtjyske Jernbaner og Midttrafik på følgende:

- Rejsekort-kunder kan med fordel skifte til Rejsekort som app
- Der er ingen forskel på pris og billetter, når togbusserne erstatter togene fra 1. marts
- Rejsekort-kunder skal være opmærksomme på, at de skal checke ind og ud på stationerne. Der er ikke rejsekortudstyr i togbusserne
- Midttrafik anbefaler, at passagerne allerede nu skifter Rejsekortet ud med Rejsekort som app. Det er muligt at overflytte sine rabattrin og rejse til samme pris. Med Rejsekort som app skal man som passager blot swipe på telefonen for at checke ind og ud
- Alternativt kan passagerne købe enkeltbilletter i Rejsebillet app eller bruge kontanter i billetautomaterne på stationerne



Ses vi?



**Vi glæder os til at vise jer
en lille nyhed**



**Vi byder selvfølgelig på friskbrygget kaffe mm. i messebussen,
og trænger du til et hvil, er der vores dejlige bløde stole.**

Hal H - stand 6030

Kollektiv transport



Rejekortet får nye standere til tjek ind og tjek ud

Rejekort & Rejseplan A/S har underskrevet kontrakt om levering af nye standere til check ind og ud - målrettet de Rejekort-kunder, der ikke kan bruge Rejekort som app. Løsningen bliver landsdækkende, og i 2026 forventes de første passagerer at kunne checke ind og ud på de nye standere

I 2026 forventes det, at det fysiske Rejekort lukker, da det har nået sin teknologiske levealder. Samtidig efterspørger langt størstedelen af de rejsende i den kollektive transport digitale produkter, men der er også en mindre gruppe, som har brug for et alternativ til Rejekort som app.

- Det skal til enhver tid være muligt for de rejsende at købe billet til den kollektive transport. Vi ved fra vores kundeundersøgelser, at cirka 10 procent af dem, der i dag bruger det fysiske Rejekort, enten ikke har en smartphone, er digitalt utrygge eller ønsker 100 procent anonymitet. Det er den gruppe, løsningen med de nye standere udvikles til, så de også kan købe en billet, når vi i 2026 forventer at udfase det fysiske Rejekort, siger Jens Willars, der er kundedirektør i Rejekort & Rejseplan A/S.

Erstatningen for det fysiske Rejekort er Rejekort som app, men en vigtig forudsætning for lanceringen af app'en har været også at udvikle et alternativ til dem, der ikke kan bruge app'en. Aftalen om de nye standere til check ind og ud er første skridt til at kunne tilbyde de rejsende et alternativ til app'en.

Kollektiv transport

- Vi er sammen med trafikvirksomhederne meget opmærksomme på den forandring, som de rejsende skal igennem i skiftet fra gamle til nye billettyper uanset, om det bliver til app's eller til alternativet. Derfor har der siden 2022 været et tæt samarbejde med civilsamfunds- og interesseorganisationer med det formål at få input til målgruppeforståelse, funktionskrav og skiftet til Rejsekort som app og alternativet, understreger Jens Willars.

Samarbejdet med civilsamfunds- og interesseorganisationer sker blandt andet i Forum for digital inklusion på farten, som består af repræsentanter fra Dansk Blindesamfund, Ældre Sagen, Danske Seniorer, Lev, Autismeforeningen, Folkebevægelsen for et Demensvenligt Danmark, Danske Handicaporganisationer, Bibliotekernes netværk for digital inklusion og KL.

Om leverandøren af de nye standere:

- I efteråret 2024 blev der gennemført et EU-udbud på en rammeaftale med det formål at anskaffe standere til alternativet til Rejsekort som app. Valget faldt på Prodata Mobility efter en omhyggelig vurdering ud fra objektive kriterier om kvalitet, pris og leverancehastighed
- Belgiske Prodata Mobility udvikler og leverer teknologiske løsninger til den offentlige transportsektor. Virksomheden blev grundlagt i 1985 og har eksempelvis leveret løsninger til Holland, Brasilien og Rumænien

Om Rejsekort & Rejseplan A/S:

- Rejsekort & Rejseplan A/S ejes af DSB, Trafikselskabet Movia, Metroselskabet I/S, Midttrafik, Sydtrafik, Nordjyllands Trafikselskab, FynBus og BAT
- I 2023 blev det fysiske Rejsekort brugt til over 176 millioner rejser med bus, tog, metro og letbane på tværs af landet
- Der var dagligt var 1,5 millioner rejsesøgninger på Rejseplanen i 2023
- Forum for digital inklusion på farten består af repræsentanter fra Dansk Blindesamfund, Ældre Sagen, Danske Seniorer, Lev, Autismeforeningen, Folkebevægelsen for et Demensvenligt Danmark, Danske Handicaporganisationer, Bibliotekernes netværk for digital inklusion og KL

Interessen for støtte til behovsstyrede busser var stor

SVM-Regeringen afsatte i sit landdistriktsudspil fra august sidste år i alt 50 millioner kroner til støtte af behovsstyrede busser i landdistrikterne. Første ansøgningsrunde er slut, og tre projekter - et fra Nordjylland, et fra Midtjylland og et fra Sjælland - har fået støtte fra puljen

Støtten til projekter med busser, der kommer på bestilling, er i første omgang på 20 millioner kroner, der er fordelt til tre projekter, der skal bidrage til en kollektiv trafik, der kan bestilles, når der er behov.

- Vi er nødt til at gøre noget nyt for at få en velfungerende kollektiv trafik uden for de store byer. Behovsstyrede busser er et af de forslag, der er kommet fra Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet, og den store søgning til puljen viser, at der er stor opbakning og interesse for denne alternative form for kollektiv trafik, siger transportminister Thomas Danielsen (V).

Morten Dahlin (V), der er minister for byer og landdistrikter, peger på, at bus på bestilling er en af de måder, hvorpå SVM-Regeringen forsøger at skabe bedre og mere fleksibel offentlig transport i landdistrikterne.

- Jeg har som minister et erklæret mål om at skabe et Danmark i bedre geografisk balance. En væsentlig del af det

Tre trafikskaber får støtte:

Nordjyllands Trafikskab, der får 10,8 millioner kroner til "bus på bestilling" i Løkken/Vrå-området og ved Nibe. Projektets formål er at teste en ny platform for "bus på bestilling" i Nordjylland - specifikt i Løkken-Vrå skoledistriktet og området omkring Nibe. I dag kører tre telebusser i Løkken-Vrå og fire i Nibe med en til tre afgangene morgen og eftermiddag tilpasset skolernes ringetider. Konceptet testes i to landdistrikter, hvor man bestiller kørsel via app eller telefon, og buschaufføren får tilrettelagt den mest effektive rute baseret på behovet. Projektperioden løber over 4 år

Midttrafik får 3,66 millioner kroner til "bus på bestilling" i Syddjurs. Projektets formål er at udvikle det eksisterende koncept Flexbus til et mere attraktivt tilbud for passagererne i Syddjurs. Herunder testes blandt andet øget frekvens, reduceret bestillingstid og forskellige forenklinger i bestillingen. Samtidig afprøves nye former for kommunikation af de behovsstyrede løsninger i kommunen, som gerne skulle føre til et dybere kendskab til produkterne, samt hvordan de bruges hos langt flere borgere. Projektperioden løber over to år

Trafikskabet Movia får 5,5 millioner kroner til udvidelse af pilotforsøg i Faxe, så nærbussen også kan køre om søndagen. Movia får delvist tilsagn, da der ikke er midler nok i puljen til at dække det fulde ansøgte beløb. Projektets formål er at forlænge pilotforsøget med nærbus i Faxe Kommune. Driftsperioden bliver udvidet til også at inkludere søndage. Movia ønsker at teste, om nærbusservice kan drives i stor skala, og om der kan være en driftsøkonomi, som ligger på niveau med udgifter til rutebunden betjening. Projektperioden løber over tre år.

Kollektiv transport

er muligheder for transport, hvis man bor uden for en større by. Derfor er mit håb, at ordningen bliver en succes i lokalsamfundene, siger Morten Dahlin.

Der var i alt seks ansøgere til puljen, og de søgte for samlet 49,5 millioner kroner. De tre af ansøgerne opfyldte kriterierne til at modtage midler fra puljen.

Der blev med landdistriktsudspillet øremærket i alt 70 millioner kroner i to puljer til behovsstyret kollektiv transport og frivilligbusser, der køres af lokale. Midlerne til frivilligbusser blev udmøntet kort før jul.

FynBusser får grønt lys for grønne busser

Sammen med Odense Kommune tester FynBus grøn bølge for busser i en række lyskryds på Rugårdsvej, der som Rute 303 går fra omtrent midt i Odense og mod nordvest, og Næsbyvej, der går nordud mod Otterup. Når en bus nærmer sig udvalgte lyskryds på de to veje, sender den et særligt signal til lyskrydset, der så giver busserne hurtigere grønt lys

Målet er at opnå kortere rejsetid og færre forsinkelser for busserne på Næsbyvej og Rugårdsvej.

For at teste effekten af projektet justerede FynBus køreplanerne for de busruter, der kører på Næsbyvej og Rugårdsvej, ved udgangen af januar. Det drejer sig om rute 25-26, 65, 122, 200A og 300A.

I køreplanerne for de enkelte ruter er der rykket en smule på den tid, busserne har til at køre de enkelte strækninger - eksempelvis er der flyttet nogle minutter fra Næsbyvej og Rugårdsvej til senere på bussernes rute, så FynBus får bedre mulighed for at teste, hvor hurtigt busserne kommer gennem lyskrydsene på teststrækningerne. Den samlede tid fra endestation til endestation er uændret i testfasen.

Hvis det hurtigere grønne signal for busser virker efter hensigten, vil man opleve at bussen kan komme lidt tidligere til OBC, og i modsat retning kan det ske at chaufførerne måske kommer til at holde lidt ind ved stoppesteder omkring Søhus eller på Bogensevej og Rugårdsvej, da de ikke må køre før det afgangstidspunkt, der står i køreplanen.

Hvis man hos FynBus kan se, at busserne ofte kommer foran og må holde ind, kan selskabet i en fremtidig køreplan justere tiden, så bussen kommer hurtigere frem.

FynBus oplyser, at projektet er støttet af Trafikstyrelsen.





Regional trafik og data hjælper unge vej til uddannelse

Regional kollektiv trafik på tværs af kommunegrænser kan gøre forskellen mellem at starte på en ungdomsuddannelse eller ej. Region Midtjylland bruger viden om transport og uddannelsesmønstre til at undgå, at unge ikke bliver forhindret på deres uddannelsesvej på grund af geografi

Hvis man er ung og bor i landdistrikterne med begrænset adgang til kollektiv trafik, er der tre gange så høj sandsynlighed for, at man ikke er i gang med en ungdomsuddannelse sammenlignet med unge på samme alder, der bor i byerne. Det viser en analyse fra Region Midtjylland.

Mens det i mindre byer og landdistrikterne er hver fjerde ung, der ikke er i gang med en ungdomsuddannelse, er det hver elvte ung i byerne.

- Derfor spiller regional trafik på tværs af kommunegrænser en afgørende rolle for mange unges mulighed for at tage en ungdomsuddannelse, siger Bent B. Graversen (V), formand for Udvalget for Regional Udvikling i Region Midtjylland.

- Uden den regionale kollektive trafik vil forskellen formentligt være endnu større, og antallet af unge, der ikke er i gang med en ungdomsuddannelse udenfor byerne, vil være endnu højere. Det handler om at give de unge reelle

Kollektiv transport

valg. Så når vi i Region Midtjylland sikrer gode transportmuligheder på tværs af kommuner, sikrer vi også, at muligheden for at tage en uddannelse ikke afhænger af postnummeret, siger han videre.

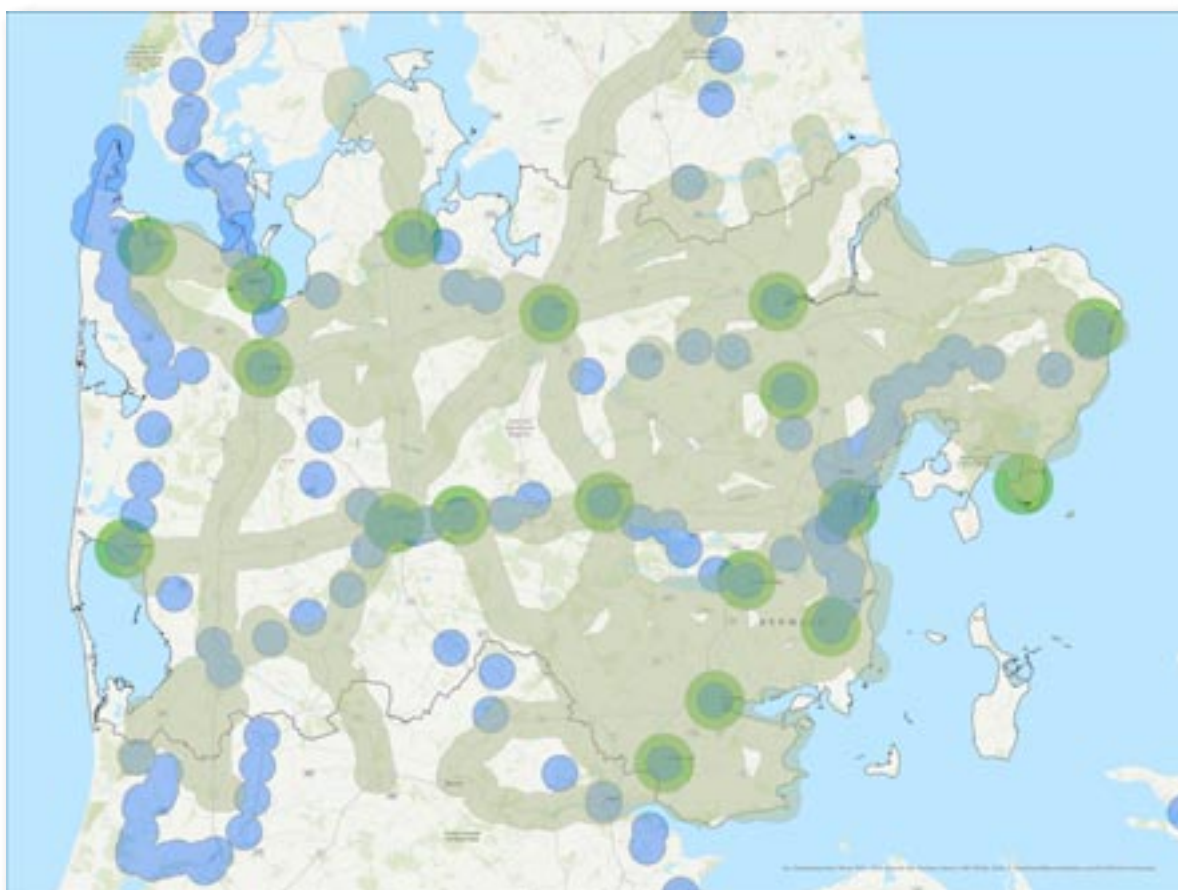
Geografi må ikke blive en barriere

Analysen understreger, at kollektiv transport er en forudsætning for, at unge kan tage den ungdomsuddannelse, de ønsker. Og når Region Midtjylland vil sikre, at uddannelse er tilgængelig for alle - også i landdistrikterne - spiller data en vigtig rolle.

- Ved at dykke ned i data kan vi se, hvor hver enkel ung i regionen ønsker at tage en ungdomsuddannelse. Samtidig har vi data, der viser, hvor transporten halter. Ved at kombinere vores viden om unges uddannelsesvalg og transportmønstre kan vi handle og sørge for, at geografien ikke bliver en barriere for uddannelse, siger Kim Kofod Hansen, der er udviklingsdirektør i Region Midtjylland.

Han forklarer, at i områder med færre uddannelses tilbud og begrænsede muligheder for at benytte kollektiv transport identificerer Region Midtjylland huller og laver tilpasninger.

- Her kan en simpel justering være forskellen mellem at starte og falde fra, siger Kim Kofod Hansen og fortsætter:



Kortet viser kommunernes primære uddannelsesbyer i Region Midtjylland samt dækningen af regionale busruter og jernbaneforbindelser. I analysen er det forudsat, at elever transporterer sig selv op til tre kilometer til en busrute eller togstation og derfra nå deres uddannelsesby. Kortet markerer en tre-kilometer buffer (brune buffere og blå cirkler) omkring ruter og stationer samt en 5-km buffer (grønne cirkler) i uddannelsesbyerne. (Illustration. Region Midtjylland)

Kollektiv transport

- Med andre ord bruger vi vores indsigt til at sikre, at ingen unge hindres af geografien, for selv en mindre justering i transporten kan gøre en kæmpe forskel.

Nødvendigt med regional trafik

I Region Midtjylland viser tallene for de unge på ungdomsuddannelser, at mange bor i én kommune, men går i skole i en anden.

Regionens bus- og togdrift på tværs af kommunegrænser bidrager dermed til, at de fleste unge i regionen kan benytte den uddannelsesinstitution, de ønsker.

Og for mange uddannelsesinstitutioner er regionens transporttilbud afgørende, for uden gode bus- og togforbindelser kan mange unge ikke komme frem, hvilket kan få alvorlige konsekvenser for gymnasier og erhvervsskoler i oplandet.

- Vi er helt afhængige af, at de unge kan komme frem til os, siger rektor på Struer Statsgymnasium, Mads Brinkmann Petersen.

- I en verden uden regional, kollektiv trafik vil vi miste elever, og i sidste ende kan det betyde, at vi ikke kan opretholde vores uddannelsesstilbud, påpeger han.

Region Midtjyllands mål er at skabe en attraktiv kollektiv trafik i regionen, så flere borgere får lyst til og mulighed for at bruge busser, tog og letbane.

Interesserede kan læse mere om Region Midtjylland's arbejde med mobilitet her:

<https://www.ru.rm.dk/trafik/regionens-arbejde-med-trafik/>

Sammenhængen mellem kollektiv trafik og uddannelse i Region Midtjylland:

- I byerne er det hver elvte ung, der ikke går på en ungdomsuddannelse. I landdistrikterne er det hver fjerde
- Andelen af unge uden uddannelse er størst i Vestjylland, hvor geografiske barrierer og manglende transport spiller en afgørende rolle
- Regionens analyse viser, at bedre transportmuligheder øger chancen for, at unge vælger og gennemfører en uddannelse
- Region Midtjylland identificerer huller i transporten og tilpasser ruter og forbindelser for at sikre, at alle unge har adgang til uddannelse
- Region Midtjylland har ansvaret for de regionale busser, togdriften på strækningerne Thyborøn-Lemvig-Vemb og Holstebro-Skjern og den regionale kørsel på Aarhus Letbane
- Kommunerne i regionen har ansvaret for at bestille og betale de busser, der kører inden for deres egne kommunegrænser

Svensk undersøgelse:

Ni ud af sikkerhedsseler hænger ubrugte på brugte bussæder

Under hver tiende buspassager i Sverige spænder sikkerhedsselen, når de bruger kollektiv transport. Det viser en ny undersøgelse, som busoperatøren Nobina har gennemført. Selvom lovgivningen siger, at man skal bruge sikkerhedsselen, er kendskabet til reglerne lavt - selvom busoperatørerne informere og skilter med reglerne

Undersøgelsen, som Nobina har gennemført, omfatter 1.616 busture med knap 25.000 observerede passagerer i Region Stockholm, Västra Götaland, Skåne, Halland, Värmland, Sörmland og Östergötland.

Ud af i alt 24.831 passagerer spændte 2.408 passagerer sikkerhedsselen.

Billigere natbusser kørte med flere passagerer

En opgørelse over passagertallene for december 2024 viser en stigning på 28 procent i forhold til året før. Hvor det tidligere kostede ekstra at rejse med natbus i Aarhus, har man siden midten af november sidste år kørt med natbus ti almindelig takst

Fremgangen vækker glæde hos Nicolaj Bang (K), der er rådmand for Teknik og Miljø, om som har ønsket af få nat-taksten ændret.

- Jeg er glad for, at så mange flere valgte at tage natbussen hjem i december. Formålet med at fjerne natbustillægget er at sørge for, at flest mulige passagerer kan komme trygt og sikkert hjem, og der er ingen tvivl om at lavere priser gør det mere attraktivt at tage bussen, siger han.

Tidligere kostede det ekstra at rejse med natbus og afhængig af billettype skulle der tilkøbes en ekstra billet. Nu kan kunderne køre med natbussen på deres pendlerkort, rejsekort eller en almindelig enkeltbillet uden at skulle betale ekstra.

- Det er blevet lettere og mere gennemskueligt for både nye og faste kunder at købe billet til natbusserne, siger Midt-trafik's direktør, Lars Berg, der glæder sig også over passagerfremgangen.

- Vores passagermålinger viser, at kunderne har taget godt imod det. Det er vi rigtig glade for. Vi håber selvfølgelig, at de nye kunder får øjnene op for, hvad den kollektive trafik kan tilbyde, så de vælger bus eller letbane en anden gang, siger han videre.

Kollektiv transport



I 2023 var der færre busafgange at vælge i mellem vest for Storebælt.

Analyse:

Færre busser har konsekvenser for erhvervslivet

Busserne kører i dag 12 procent mindre på de danske veje end de gjorde i 2010. Faldet er sket, selvom 38 procent af familierne i Danmark ikke har en bil, viser en analyse fra Dansk Industri, som med udgangspunkt i analysens resultater mener, at mobiliteten er blevet forringet, og at det kan have betydelige samfundsmæssige konsekvenser

DI Transport kalder analysens resultater for et bekymrende billede af udviklingen i busdriften. På trods af, at befolkningens transportbehov stiger, er bussernes køreplanter faldet med 12 procent siden 2010.

Analysen, der er baseret på buskøreplandata fra de regionale trafikselskaber og Trafikstyrelsen, viser, at der i dag er flere steder, hvor kun skolebuskørslen er tilbage. Når bussen ikke kører, kan det være vanskeligt for at få hverdagen til at hænge sammen i de berørte områder.

DI peger på, at erfaringer viser, at flere afgang og afgang uden for myldretiden giver flere passagerer i busserne.

- Den kollektive transport er centralt for vores sammenhængskraft, fordi den binder Danmark sammen og giver os muligheder. Mulighed for at komme på arbejde, mulighed for at passe uddannelse, fritidsaktiviteter, fritidsjob og fæl-

Kollektiv transport

lesskaber. Alt det der får vores liv til at hænge sammen og giver den enkelte og samfundet værdi. Derfor skal vi som samfund prioritere den kollektive transport højt, siger transportpolitisk chef i DI Transport, Rune Noack.

Han peger på, at 38 procent af de danske familier ifølge Danmarks Statistik ikke en bil til rådighed. I de største byer er andelen højere, mens flere familier i landområderne har bil. En rundspørge blandt Dansk Industri's medlemsvirksomheder i 2023 viste, at kollektiv transport har betydning for at kunne rekruttere medarbejdere hos syv ud af ti virksomheder.

- Virksomheder rekrutterer ofte medarbejdere fra et stort opland, og derfor er det afgørende med sammenhængende kollektiv transport, så det også er muligt at søge arbejde i en anden kommune, selvom man ikke har bil, siger Rune Noack og peger på, at mange kommuner har udfordringer med at få pengene til at række, men investeringer i mobilitet og bedre kollektiv transport som eksempelvis relevante busforbindelser er også erhvervs- og uddannelsespolitik.

- Det er tankevækkende at se tilbage til perioden under corona, hvor busforbindelser blev opretholdt under nedlukningen, fordi det var samfundskritisk infrastruktur, siger Rune Noack.

Interesserede kan hente analysen "Færre busser i store dele af landet" [her](#):

Interesserede kan se antallet af familier med ingen eller en bil i de forskellige kommune [her](#):

Interesserede kan se antallet af timer, de lokale busser kører i de forskellige kommune [her](#):

Nøgletal fra analysen - udvalgt af DI:

- Køreplantimer for busser er faldet med 12 procent siden 2010, mens persontransportarbejdet er steget med 14,5 procent frem til 2023
- I Vestjylland er køreplantimerne faldet med 27 procent fra 2010 til 2024. I Østjylland er der en lille stigning på 1 procent fra 2019 til 2024, men samlet set er der tilbagegang alle steder vest for Storebælt
- I 2010 kørte de kommunale busser 43.600 timer på vejene i Holstebro Kommune. I 2024 var antallet af timer skåret ned til knap 16.000 -et fald på 66 procent
- I Frederikshavn og Struer er over halvdelen af timerne i køreplanen forsvundet
- Tønder Kommune har skåret alt andet buskørsel end skolebusser væk

Kollektiv transport



Samkørsel - er flere ting. Der er blandt andet brug for forbindelser til kollektiv transport.

Fælles erklæring sætter fokus på samkørselsens rolle i fremtidens kollektive transport

Bus- og vognmandsorganisationen Dansk PersonTransport og samkørselstjenesten Nabogo er kommet med en fælles erklæring om rollen for samkørsel i fremtidens kollektive transport i Danmark

Fælleserklæringen lyder:

Mobilitet er livsnerven i det moderne samfund. For den enkelte borger er muligheden for at bevæge sig frit ikke blot en bekvemmelighed, men en nødvendighed for at kunne deltage fuldt ud i samfundslivet. Det handler om at kunne nå sit arbejde, at børn kommer i skole, at besøge familie og venner og få adgang til velfærdsydelser. Mobilitet er mere end bare transport; det er det netværk, der skal væve vores samfund sammen, fra de pulserende byer til de stille landområder.

Desværre har manglende investeringer gennem årene svækket den kollektive transport. Resultatet er færre afgange og forringet service. Udviklingen går hurtigt, og derfor er der brug for at trække i den modsatte retning, så vi ikke

Kollektiv transport

ender i en situation, hvor der reelt ikke er et kollektivt transportudbud i landdistrikterne. Denne udvikling truer ikke kun mobiliteten, men også sammenhængskraften og bæredygtigheden i vores samfund.

Samtidig er det private bilejerskab konstant stigende, hvilket det har været i mange år. Dét udfordrer fremkommeligheden i myldretiden og belaster klimaet, mens bilen for den enkelte er en tung post i husholdningen – og for mange slet ikke er en mulighed.

Samkørsel er en omkostningseffektiv og klimavenlig måde at gøre danskerne til 'mobilister', altså nogen der får dækket transportbehov via flere transportformer.

Vi mener, at mobiliteten i landdistrikter styrkes ved at investere i klassisk kollektiv transport som bus og tog. Og ved at supplere med samkørsel, der hvor der er behov, for at bringe mennesker til det kollektive hovednet og for at fastholde dem som kunder i den kollektive transport i stedet for, at de køber en bil. Formår vi at bremse eller mindske det voksende bilsalg, vil det have en positiv effekt på

Danmarks samlede CO₂-udslip.

Dansk PersonTransport og Nabogo er to organisationer med forskellige udgangspunkter, men med en fælles vision om at skabe en bedre fremtid for mobiliteten i Danmark. Vi er ikke enige om alting, og det er heller ikke målet. Men vi tror på, at ved at samle vores styrker og fokusere på det, vi er enige om, kan vi skabe positive forandringer.

Vores fælles forståelse

1. Kollektiv transport som fundamentet for et sammenhængende samfund

Kollektiv transport er hjørnestenen i vores velfærdssamfund. Den sikrer, at alle borgere, uanset indkomst eller bopæl, har adgang til de samme muligheder. Forestil dig en ældre borger i en landsby, der uden busforbindelse mister kontakten til omverdenen, eller en elev på landet, der ikke har råd til en bil. Uden en stærk kollektiv transport bliver mobilitet et privilegium frem for en ret. Vi opfordrer derfor politikere og beslutningstagere til at investere i den professionelle kollektive transport. Det handler om at genopbygge og forbedre mobiliteten, øge antallet af afgang og sikre, at transporten er attraktiv for de fleste. Ved at styrke fundamentet kan vi bygge et bæredygtigt transportsystem for fremtiden. Samtidig opfordrer vi til at styrke samkørsel, så det i endnu højere grad bliver et reelt mobilitetstilbud de steder, hvor borgere ikke er mulighed for at benytte sig af øvrig kollektiv transport – samt på måder, der styrker den kollektive transport.

2. Samkørsel som et værdifuldt supplement, ikke en universalløsning

Samkørsel er som et ekstra redskab i værktøjskassen; nyttigt i de rette situationer, men ikke egnet til alle opgaver. Det er positivt, når flere bilture kan samles til én, hvilket reducerer trængsel og CO₂-udledning. Samkørsel kan grundlæggende bruges til tre formål:

- At forbinde landområder med det kollektive hovednet, så borgere får adgang til større transportkorridorer og knudepunkter
- Som supplement til pendling, hvor busser og flextrafik måske ikke giver mening, og hvor samkørsel kan være med til at undgå behovet for at anskaffe flere biler i husstanden
- At tilbyde ekstra mobilitetsmuligheder, hvor en person skifter mellem kollektiv transport og samkørsel, eventuelt suppleret af cykling

Samkørsel kan dog ikke erstatte den kollektive transport. Vi ønsker at undgå, at samkørsel bliver fremstillet som en snuptagsløsning, der kan løse alle transportudfordringer eller retfærdiggøre besparelser på den kollektive transport.

Kollektiv transport

Samkørsel skal bruges klogt og under de rette omstændigheder, hvor den kan supplere og styrke den professionelle kollektive transport, ikke underminere den.

3. Samkørsel skal forblive en frivillig og ikke-kommerciel ordning for den enkelte chauffør

Samkørsel bygger på princippet om fællesskab og deling, ikke profit for den enkelte chauffør eller passager. Selvfølgelig er samkørsel en kommerciel aktivitet for de platforme, som faciliterer samkørslen, som har brug for ressourcer til at investere i udviklingen af platformen, partnerskaber, markedsføring og andet.

Men det er vigtigt, at samkørsel forbliver en frivillig ordning, hvor borgere ikke kan tjene penge på at køre andre. Det økonomiske incitament består derimod i, at udgifter til for eksempel brændstof deles af de samkørende. Det sikrer, at samkørsel ikke udvikler sig til en ureguleret konkurrent til professionelle transporttjenester som flextrafik og taxikørsel.

Vi mener, at den gældende lovgivning er tilstrækkelig til at få samkørsel til at spille en større rolle for mobiliteten i landdistrikterne i fremtiden. Ved at holde samkørsel ikke-kommerciel undgår vi risikoen for pirattaxikørsel og sikrer, at passagererne er beskyttet under klare regler og standarder. Det handler om at bevare tilliden og sikkerheden i transportsektoren. Nuværende aftaler med kommuner og regioner er desuden med til at sikre, at samkørsel tilbydes lokalt og i en form, der er godt for samfundet.

Man kan med fordel arbejde for bedre rammer om samkørslen for at gøre den mere brugbar for flere. Her skal trafik-selskaber og arbejdspladser have bedre mulighed for at arbejde med samkørsel, så vi kan få flyttet endnu flere væk fra individuel bilkørsel og få integreret samkørsel meget bedre i den eksisterende kollektive transport.

4. Samarbejde og synergi for bedre mobilitet

Samarbejdsaftaler mellem regioner, trafikselskaber, kommuner og samkørselstjenester er med til at sikre, at samkørsel tilbydes på en klog, samfundsnyttig måde til de mest oplagte målgrupper og geografier. For offentlige organisationer har et ansvar for at sikre mobilitet til borgerne, også hvor det mangler, samt for at mindske klimaaftryk og reducere trængsel for at sikre bedre fremkommelighed i myldretiden. Brugere kan få en gnidningsfri oplevelse, når f.eks. samkørsel integreres i rejseplaner og billetsystemer. På den måde kan vi skabe en god interaktion mellem samkørsel og den eksisterende kollektive transport og dermed en god oplevelse for brugerne.

Forestil dig en rejse, hvor en passager har adgang til bus, tog og samkørsel på én billet. Det har Nabogo testet i Nordjylland, Vestsjælland og Norge, og det var en meget stor succes af den oplagte årsag, at passagererne ikke betaler ekstra for at udnytte den fleksibilitet, der ligger i at kunne benytte flere transportformer. På den måde bliver det bæredygtige valg også det billige valg, og det fastholder kunder i den kollektive transport.

5. Bæredygtighed og reduceret bilafhængighed som fælles mål

Klimaforandringerne kræver handling nu. Transportsektoren står for en betydelig del af CO₂-udledningen, og det er vores fælles ansvar at reducere den. Ved at styrke den professionelle kollektive transport og integrere samkørsel på en intelligent måde kan vi tilbyde attraktive alternativer til privatbilismen.

Målet er at skabe en situation, hvor færre familier føler behov for at eje flere biler, fordi de har adgang til pålidelige og effektive transportmuligheder. Det vil ikke kun gavne miljøet, men også husholdningernes økonomi og livskvaliteten.

6. Respekt for forskellige behov i by og land

Danmark er mangfoldigt, og mobilitetsbehovene varierer fra tætbefolkede byområder til tyndtbefolkede landområder.

Kollektiv transport

I byerne bør fokus udelukkende være på at styrke og udvide den kollektive transport, så den bliver det oplagte valg for flest mulige.

Det er i landdistrikterne, at samkørsel kan spille en vigtig rolle som supplement til den kollektive transport. Her kan samkørsel hjælpe med at forbinde afsidesliggende områder med de større transportkorridorer, knudepunkter og byer. Det er dog afgørende, at samkørsel ikke bruges som en undskyldning for at nedlægge andre kollektive tilbud, men derimod som en måde at styrke mobiliteten i områder, hvor traditionelle transportløsninger ikke rækker.

Vores forskelligheder og fælles ambition

Dansk PersonTransport og Nabogo kommer fra forskellige udgangspunkter og repræsenterer forskellige aspekter af transportsektoren. Men vi er forenet i ambitionen om at forbedre mobiliteten i Danmark på en bæredygtig og retfærdig måde. Ved at anerkende vores forskelligheder og fokusere på vores fælles mål kan vi bidrage til at skabe et transportsystem, der lever op til de udfordringer og behov, vores samfund står overfor.

Lad os tage ansvar nu, så vi kan bevæge os mod en fremtid, hvor mobilitet er tilgængelig, bæredygtig og retfærdig for alle. Vi står nemlig ved en afgørende skillevej. De valg, vi træffer i dag, vil forme mobiliteten for kommende generationer. Det er tid til handling.

Vores fælles mål er at vinde markedsandele til den kollektive transport i landdistrikterne. Flere skal opleve, at de får et attraktivt mobilitetstilbud i form af et stærkt kollektivt hovednet – suppleret af samkørsel. På den måde, mener vi, at vi over en årrække kan mere end fordoble markedsandelen for den kollektive transport, så den kommer op på 8-10 procent i landdistrikterne.

Vi skal have et samfund, hvor der er et reelt alternativ til bilejerskabet, og det skal være muligt at være mobilist i stedet for solobilist. Så vinder både samfundet og den enkelte borger.

- Dansk PersonTransport organiserer taxi- og busvognmænd
- Nabogo blev etableret i 2018 og har siden skabt et nyt marked for samkørsel i hverdagen. Nabogo's kunder er kommuner, regioner og trafikelskaber
- Nabogo's tjenester er baseret på en app
- Nabogo har kontorer i Aalborg, Vejle, Odense og København - og i Holland og Norge
-



Kollektiv transport



BMMO C5-prototypen, ca. 1960.

(Fotograf ukendt, Midland Red)

Højhastighedsbus kunne køre 130 km i timen

En engelsk busproducent fra 1905 producerede i 1950'erne og 1960'erne højhastighedsbusser, som kørte mellem London og Birmingham. Den hurtige forbindelse blev populær, men mangel på chauffører og teknisk personale begrænsede succesen

Af Rolf Brems

Normalt var efterkrigstidens busser i England begrænset til en hastighed på ca. 50 km/t. Med åbningen af Englands første motorvej i 1959 blev der ikke fastsat en øvre hastighedsgrænse. Her øjnede en busfabrikant en mulighed for at udvikle en højhastighedsbus, som langt overstiger nutidens hastighedsgrænser for busser.

Det startede i Birmingham i 1905

Birmingham og Midland Motor Omnibus Company Limited (BMMO, en del af Midland "Red" Motor Services) blev etableret tirsdag 1. august 1905. Til at begynde med blev selskabets ruter drevet med en blanding af heste- og motoromnibusser. Men motoromnibusserne på den tid viste sig at være for upålidelige, og derfor gik man tilbage til hestetrukne busser i oktober 1907, men fra maj 1912 forsøgte man - nu med bedre held - at indsætte motoromnibusser.

I 1923 begyndte virksomheden at bygge deres eget design af busser og denne praksis fortsatte indtil 1970, selvom produktionen blev afbrudt under Anden Verdenskrig.

Kollektiv transport

Det var ikke usædvanligt i England, at store busoperatører byggede og vedligeholdte deres egne busser, hvilket man også så i London. For at supplere sin egen produktion købte BMMO-virksomheden også køretøjer fra eksterne producenter - også efter at produktionen af deres egne køretøjer stoppede. De nye køretøjer blev for det meste leveret af Leyland, der havde hjemsted i byen Leyland Nordvest for Manchester, og i dag er hjemsted for DAF's produktion i England.

I marts 1970 blev BMMO omdøbt til Midland Red Omnibus Company Limited (MROC) og ophørte som køretøjsopbygger - og busoperatør ved slutningen af 1981. Det kom under kontrol af National Bus Company (NBC).

Tilbage til tiden efter Anden Verdenskrig og fuld fart frem

BMMO udviklede i årene fra 1945 til 1970 mange modeller. Det blev til knap en snes forskellige rutebiler kaldet S-modeller, en håndfuld dobbeltdækkere, kaldet D-modeller, og så tur- eller turistbusser, kaldet C-modeller.

Produktionen af en prototype af BMMO C5 begyndte i 1957. Den blev bygget på en BMMO S14 model, og hvor nogle af S14's forbedringer, såsom helstøbt glasfibertag, blev videreført. I foråret 1958 blev prototypen indsat på depotet i Birmingham og i efteråret samme år blev det første parti på 24 eksemplarer indsat i trafik. De 24 enheder af C5-modellen indeholdt nogle detaljeændringer, herunder forruder i lanternestil. Det var for at modvirke reflekser og som siden blev et meget karakteristisk træk for bustypen, men generelt lignede den prototypen. Denne første C5-serie blev leveret med fire-trins manuelle gearkasser og en 8,028-liters motor. Det gav den en ydelse på 138 hk ved 1.800 omdrejninger/minut. Bussen var ca. 9,10 meter lang, 243 cm bred og sædeantallet var 37. Typen havde uafhængigt forhjulsophæng.

I starten kunne chaufførerne ikke lide C5-busserne fra det første parti med de fire-trins manuelle gearkasser, da de ikke levede op til ydeevnen fra de ældre BMMO C3- og C4-busser. Men det skulle siden ændre sig efter en opgradering til højhastighedsbusser.

Første motorvej

Storbritanniens første motorvej, M1, der forbinder London og Birmingham, åbnede mandag 2. november 1959. I en tid hvor, biler havde svært ved at nå op over hastigheder på 120 km/t, indførte man fri hastighed på den nye motorvej - og det gjaldt også for busser. BMMO øjnede en mulighed for nye områder og ansøgte om de nødvendige rutetilladelser og licenser.

Ingeniørerne på BMMO begyndte at eksperimentere med C5-busserne for at opnå en højere hastighed - blandt andet blev motoren udstyret med en CAV-turbolader, som gav den 37 hk ekstra. Man skiftede senere gearkassen til en fem-trins overgear (crash box) og ændrede forholdet i differentialet.

Testkørslen, som var temmelig omfattende, fandt sted på MIRA-banen nær Nuneaton i Warwickshire og faldt godt ud. Man nåede hastigheder på op til 137 km/t, men fastsatte tophastigheden til 122 km/t. Brændstofforbruget var overraskende godt - bussen kørte mellem fem og seks kilometer pr liter.

Efter den vellykkede test byggede BMMO yderligere ni busser af C5-typen, der blev "Motorvejsklassificeret" og betegnet som CM5T (T=Toilet). Busserne var ekstra lydisolerede og blev udstyret med bløde plyssæder, ligesom bussens sider indvendigt var stofbeklædt. Bussen fik monteret et toilet, så sædeantallet kom ned på 34.

MIRA Ltd. (Motor Industry Research Association) er et bilingeniør- og udviklingskonsulentfirma med hovedkontor nær Nuneaton i Warwickshire i Storbritannien. Virksomheden leverer produktteknik, forskning, test, information og certificeringstjenester til bilindustrien

Med den høje hastighed var der også et sikkerhedsspørgsmål, da mange bilister måske uforvarende ville trække ud

Kollektiv transport

foran en bus, da man ikke forventede, at den kom i så høj hastighed. Derfor var CM5T busserne udstyret med skivebremser på alle hjul.

Den berømte engelske tåge lagde også hindringer i vejen. Chaufføren måtte selvfølgelig aldrig køre stærkere end at standselængden kunne overholdes. Men ved en løbende opgradering blev busserne udstyret med tågeforlygter. Busserne nåede at blive færdige til indvielsen af motorvejen - som blev en landsdækkende nyhed - som også BMMO høstede frugterne af.

BMMO havde al mulig grund til at være stolte, og ingeniørerne - som kom fra en relativt lille busfabrik i Birmingham - viste sig at være utroligt talentfulde og i stand til at konkurrere med datidens store producenter såsom Leyland og AEC.

Mere asfalt

Siden krigens slutning havde der været en daglig afgang mellem London og Birmingham - syv dage om ugen - med en rejsetid på 5 timer og 30 minutter hver vej. Nu var rejsetiden reduceret til 3 timer og 25 minutter og kunderne strømmede ind i busserne - og man udbød derfor tre daglige dobbeltture.

Afstanden mellem London og Birmingham er 120 miles - godt 190 kilometer - og tager i dag 1 timer og 18 minutter med offentlig transport - og knap 2 timer og 30 minutter i bil.

Motorway Express udgik fra Digbeth i Birmingham, men her var der ikke optimale forhold for de rejsende. Derfor lejede BMMO i 1961 et stykke land for 99 år, hvor man byggede en terminal med vaske- og tankningsfaciliteter, og hvor busserne kunne stå natten over. Den stod færdig i 1963.



*CM5T ankommer højest sandsynligt til Birmingham ca. 1961.
Igen en variant med dobbelte vertikale forlygter.
(Fotograf ukendt, Midland Red)*



En flot og skinnende C5 afventer næste tur ca. 1960.

(Fotograf ukendt, Midland Red)

Kollektiv transport

Her er prototypen efter 10 års tjeneste, men undergået flere omfattende ændringer.



I London kørte man til Victoria Coach Station, som er en fjernbusterminal tæt på den store jernbanestation af samme navn.

Med færdiggørelsen af M5-motorvejen mellem Birmingham og Worcester udvidede BMMO sit Motorway Express-netværk - og forbandt senere også Coventry. Til Worcester betød den øgede hastighed en reduktion af rejsetiden fra 93 minutter til 50, og var dermed hurtigere end jernbanen.

Med tiden fik man omkring 10 daglige afgang på Linje X44 mellem de to byer, og derfor havde BMMO brug for flere køretøjer. Man fik derfor fat i fire standard BMMO C5-busser, som blev ombygget til motorvejsspecifikation.

Senere blev ruterne fra Coventry til London udvidet til at betjene Nuneaton, og yderligere seks standard C5-busser blev konverteret til motorvejsspecifikation. Det var dog ikke alle busser, der blev udstyret med turbolader, da den var temmelig bekostelig. BMMO-ingeniørerne havde efterhånden også fået så meget erfaring, at de kunne få busserne til at yde så meget, at de kunne bruges som højhastighedsbusser.

Motorway Express-ruterne var som før nævnt meget succesrige, og dette kan i høj grad tilskrives det vellykkede design og den fremsynethed, som BMMO udviste. Men CM5T blev dog også et offer for sin egen succes, da de egentlig næsten fra begyndelsen blev for små. Der blev rullet nogle kilometer - strækningen mellem London og Birmingham var ca. 200 km - og de høje hastigheder sled hårdt på materiellet.

Så allerede i 1962 begyndte man at udvikle et køretøj med en større kapacitet, BMMO CM6T. Trods det kørte de sidste af C5 modeller helt op til starten af 1970erne.

Vokseværk

BMMO CM5T blev nok den mest kendte af alle BMMO-byggede køretøjer, men den var dybest set ikke andet end en modificeret type C5-bus, som var bygget til almindelig rutetrafik. I 1963 satte man en prototype, BMMO CM6T, på gaden. Bussen var designet og bygget specifikt til højhastighedsmotorvejskørsel og var i forhold til forgængeren ændret på en række områder.

CM6T ydede med sin seks-cylindrede motor på 10,45 liter 163 hk ved 1.700 omdrejninger/minut. Turboen havde man

Kollektiv transport



En CM5 i ombygget udgave med dobbelte forlygter i Selly Oak ca. 1963.

(Fotograf ukendt, Midland Red)

kun monteret på prototypen. Tophastigheden er ikke officiel, men den må have været noget voldsom, for uden turbo kunne CM6T snildt holde en hastighed på ca. 130 km/t. Gearkassen var en fem-trins David Brown med overgear, men efter prøvekørslerne blev den erstattet med en SCG semi-automatisk fem-trins gearkasse.

Den aparte forrude i lanternestil blev erstattet med en traditionel i buet glas, og samtidig fik bussen et mere moderne design. Den var knap 11 meter lang og havde nu fået et ekstra panoramavindue i siderne- seks vinduer mod fem i C5-versionen- Og bredden var også øget, så den nu målte det maksimale, ca. 250 cm. Det gav modellen plads til 44 siddepladser plus et toilet - eller 46 uden toilet. Busserne uden toilet blev mest indsat på Birmingham - Worcester ruten, da køretiden her ikke var så lang.

I takt med flere motorveje indsatte BMMO flere højhastighedsbusser, men almindelig rutekørsel var stadig en stor del af firmaets forretning. De højhastighedsbusser, som man tog ud af drift, blev "nedgraderet". Man fjernede eksempelvis toilettet og turboen, og busserne blev nu fordelt imellem BMMO's 36 depoter og indsat på de øvrige ruter. Det skete dog ikke for CM6T-modellerne, de kørte hele deres levetid som højhastighedsbusser.

Op gennem 1960'erne var man kommet op over 1.400 busser, og de problemer med rekruttering af personale, som man fik efter anden verdenskrig, blev kun værre.

Krise på krise

I midten af 1960'erne var personalemanglen blevet akut. Man prøvede at fastholde chaufførerne ved at købe og indrette boliger ved endestationerne. Men udover chaufførmangel var der også mangel på ingeniørpersonale til at vedligeholde og udføre eftersyn af BMMO's køretøjer, så arbejdet blev ofte udliciteret.

BMMO var siden 1930 halvt ejet af forskellige jernbaneselskaber, blandt andet Great Western, og de aktier var nu kommet på regeringens hænder igennem en større nationalisering i 1968. BMMO kom under Transport Holding Company. Det holdt dog kun kort, for i 1969 blev National Bus Company oprettet, og BMMO blev et datterselskab, hvilket resulterede i beslutningen om at indstille produktionen af BMMO-køretøjer til fordel for kommercielt producerede busser. Den sidste BMMO-bus kom ud af produktionslinjen i 1970.

Kollektiv transport

I 1974 blev BMMO omdøbt til Midland Red Omnibus Company (MROC), men forinden var gassen gået lidt af højhastighedsbusserne. Den maksimale hastighed blev i 1967 sat ned til 112 km/t, og da oliekrisen kom i 1973, blev hastigheden yderligere sat ned til 80 km/t for at spare på brændstoffet. Den blev sat op igen til ca. 100 km/t efter oliekrisen.

Kombinationen af, at karrosseriet ikke var tilstrækkeligt rustbehandlet - mange af modellerne rustede simpelthen op - og sliddet på motor og undervogn efter de mange kilometer med høj hastighed - sendte dem tidligt til ophuggeren. Men alt i alt var busserne af en høj standard og meget driftssikre, men livet i overhalingsbanen tog hårdt på dem.

I starten af 1960'erne købte BMMO 100 Leyland Leopard-busser. De skulle være de første af 550 køretøjer, som skulle bruges på alle ruter. De kom i puljer i 1960'erne og -70'erne, de sidste blev sat i drift i 1982. De var udstyret med en seks-cylindret 9,8 liters motor, siden en 11,1 liters, og det er nok fra den udgave, at et begrænset antal i



En CM5 på depotet i Digbeth, hvor en inspektør stiger ombord. (Birmingham. Chris Martin collection, Midland Red)



Prototypen af BMMO CM6T ca. 1972. (Fotograf ukendt, Midland Red)

Kollektiv transport

1970'erne blev ombygget til motorvejsbrug med flere siddepladser, smallere døre og måske et toilet. Hastigheden opgives ikke, men mon ikke de har kunne køre ca. 100km/t.

I 1974 var der kun fire CM6T'er i drift, og det er nogenlunde det antal, der er bevaret. MROC blev opløst i 1981, og dermed forsvandt BMMO over i historien.

Epilog

BMMO-motorvejssekspresbusserne fik en kort, men i England berømt status med tanke på, at de var bygget udenfor enhver national standard og af en efter forholdene lille karrosserifabrik. En anekdote fra starten af driften med CM5-modellen fortæller om en politipatrulje, der endelig får indhentet en bus - som ofte kunne køre hurtigere end en personbil - og betjenten spørger chaufføren, "hvad i alverden er det for en motor, du har under denne bus...?"

I Guinness bog om rekorder finder man ikke noget om BMMO-busserne. Heraf fremgår det, at verdensrekorden for en bus oplyses at være 123km/t, foretaget på testbanen Millbrook i 2015. Det var en Scania på Biogas med et karrosseri fra ADL, og udsmykket som en ko.

I dag er hastighedsgrænsen for engelske busser 100 km/t. og underlagt samme krav som i EU. I Danmark har vi ikke været vant til, at busvognmænd selv har bygget deres buskarrosserier udover Københavns Sporveje og Odense Omnibus.

I dag udgiver Corgi-modeller af de forskellige varianter.

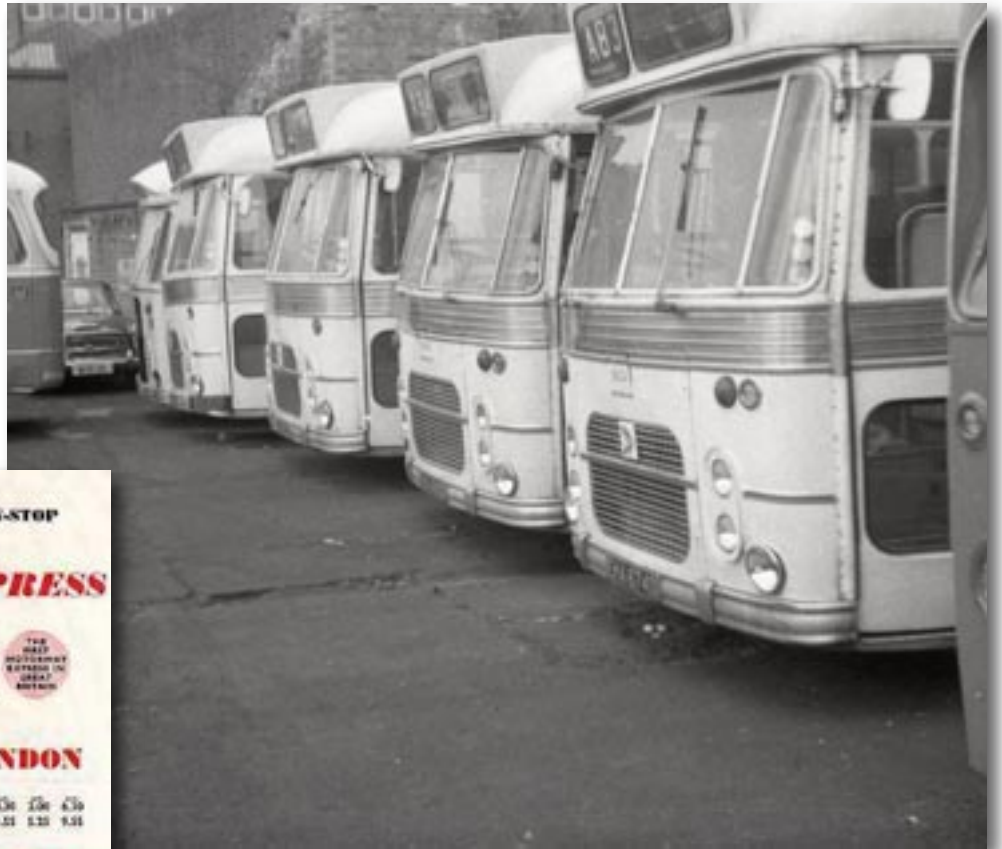
Kilder:

Midland Red-net
Stuart Jones
David Cole
London Bus Museum



*Den første CM6T, som fik den hvide farve efter overtagelsen af NBC, her fotograferet på Victoria Fjernbus Terminal i 1972. Læg mærke til destinationsskiltet - nu hedder den M1.
(Chris Martin Collection, Midland Red)*

Kollektiv transport



NON-STOP MIDLAND NON-STOP

MOTORWAY EXPRESS

THE FAST MOTORWAY EXPRESS IN GREAT BRITAIN

THE FAST MOTORWAY EXPRESS IN GREAT BRITAIN

BIRMINGHAM to LONDON
DAILY

BIRMINGHAM (DIGBETH COACH STATION)	depart	6.30	1.00	6.30
LONDON (VICTORIA COACH STATION)	arrive	11.55	5.55	9.55

LONDON to BIRMINGHAM
DAILY

LONDON (VICTORIA COACH STATION)	depart	6.30	1.00	6.30
BIRMINGHAM (DIGBETH COACH STATION)	arrive	12.55	4.55	9.55

FARES £3/3 single 21/3 return
(Saturdays - June to September inclusive: 15/- single 34/- return)

ALWAYS AHEAD

The Friendly Midland Red

Midland Red & Historical (1988)

Midland Red BMMO CM6T'er i Digbeth.

I Guinness bog om rekorder finder man ikke noget om BMMO-busserne. Heraf fremgår det, at verdensrekorden for en bus oplyses at være 123km/t, foretaget på testbanen Millbrook i 2015. Det var en Scania på Biogas med et karrosseri fra ADL, og udsmykket som en ko.





Fra juni næste år ændrer busserne i Skanderborg Kommune længde for at fastholde kapaciteten, når driften lægges om fra diesel til el. Det betyder, at det fremover bliver led-busser, der kører på ruterne i kommunen.

Busserne i Skanderborg bliver elektriske - og længere

Fra slutningen af juni 2026 bliver Midttrafiks busser i Skanderborg Kommune elektriske. Skiftet, der skærer CO₂-udslippet fra driften ned med omkring 95 procent, er et led i kommunens strategi for bæredygtig transport

Skanderborg Kommune har for at opretholde kapaciteten besluttet, at de nye el-busser skal være 18 meter lange ledbusser, men det kræver nogle justeringer på Møllegades Busterminal i Skanderborg Midtby. Politikerne i Skanderborg har derfor besluttet at skære ned på buskørslen i midtbyen ved at lade rute 309 og 331 have endestation på Skanderborg Station i stedet for i Møllegade.

Skanderborg Kommune har i forbindelse med udbuddet af kommunens buskørsel forpligtet sig til at stille arealer til rådighed, hvor en udbyder kan på- og afsætte passagerer samt oplade de eldrevne busser.

- Det er supergodt, at busserne i hele kommunen bliver el-drevet. Men med beslutningen følger et dilemma for os politikere. Enten skal en stor del af p-pladserne ved Møllegade inddrages, eller også skal vi skære ned på mængden af

Besøg Skandinaviens førende transportmesse

*Transport 2025 samler endnu en gang
udstillere fra hele transportbranchen.*

*Oplev nyheder, spændende aktiviteter og
følg med i den grønne omstilling i branchen.*

3.-5. april 2025



*Bestil din billet på
transportmessen.dk*

busser i midtbyen ved at lade passagerer med rute 309 og 331 stige om ved Skanderborg Station, hvis de skal ned til midtbyen, siger formand for Klima-, Miljø- og Planudvalget, Claus Leick (SF) og fortsætter:

- Det vil gå ud over de få passagerer, der kører med på ruterne, at de skal skifte bus på stationen, hvis de skal ned til Skanderborg midtby. Men vi ønsker også at bevare handelslivet og tilgodese bilister i den forbindelse. Derfor har vi vurderet, at vi med buskifte på stationen gør det mindste indgreb, fordi der stadig er busser minimum hvert 20. minut, der kører fra stationen til midtbyen.”

Claus Leick pointerer desuden, at beslutningen bidrager til en grønnere kollektiv trafik og vil mindske støj- og forureningsgener i midtbyen.

Den eller de kommende busoperatører får mulighed for at oplade busserne cirka 100 meter fra Møllegades Busterminal, hvor Byrådet i Skanderborg har peget på et parkeringsareal ved Møllegade som mulig lokation for ladestation. Arealet ejes af Skanderborg-Hørning Fjernvarme, som har givet tilsagn om, at pladsen kan benyttes til opladning af el-ledbusser.

Indkøringen af de nye elektriske ledbusser sker i slutningen af juni 2026 – og det er også omkring juni 2026, at passagerer med rute 309 og 331 skal stige om på Skanderborg Station for at komme til midtbyen.



Buspassager i Skanderborg har i nogle år kunnet køre med el-busser.

43,6 kilometer ny motorvej på langs af Jylland lægges vest for Viborg

Med Infrastrukturplan 2035 blev det besluttet at anlægge en ny motorvej mellem Klode Mølle og Løvel i Midtjylland. På baggrund af miljøkonsekvensvurderingen af projektet er forligskredsen blevet enige om, at der skal arbejdes videre med en vestlig linjeføring den nye motorvej i Jylland

De 43,6 kilometer motorvej mellem Klode Mølle lidt nord for Engesvang og Løvel lidt nord for Viborg har et anlægsbudget på cirka 5,1 milliarder kroner (2025-priser).

I forbindelse med den nye 43,6 kilometer motorvej i Jylland - der har projektnavnet Ny Midtjysk Motorvej - er flere linjeføringer blevet undersøgt i en miljøkonsekvensvurdering.

Miljøkonsekvensvurderingen var i offentlig høring i 2024, og i den forbindelse har der vist sig behov for at gennemføre en supplerende vurdering af forholdene for den beskyttede damflagermus, der overvintrer cirka 8 kilometer fra den vestlige linjeføring. Den supplerende vurdering ventes færdig til sommer og forventes ikke at påvirke den samlede proces, hvor forslag til anlægslov af Ny Midtjysk Motorvej fremsættes i efteråret 2025. Arbejdet med udbud, projektering og ekspropriation forventes at begynde i 2026. Motorvejen forventes at være færdiganlagt i 2032.

Fakta om motorvejen:

- 43,6 km ny motorvej
- 2 kørespor + nødspor i hver retning
- 5 tilslutningsanlæg
- 5 dalbroer - i alt 750 meter
- 8 store faunapassager
- Ca. 38 ha erstatningsnatur
- Anlægsbudget: 5,1 milliarder kroner

Taxi-kørsel



Taxiholdpladsen på Banegårdspladsen i Aarhus bliver forsynet med sensorer, der kan fortælle, om der er plads eller optaget.

Pilotforsøg med sensorer skal optimere taxikørsel

Sensorer i asfalten på udvalgte taxiholdpladser skal hjælpe chauffører derhen, hvor der er kortest ventetid på nye kunder. Det er ideen med et projekt i Aarhus, som Teknik og Miljø i Aarhus Kommune, Papp Mobility, Aarhus Taxa, Dantaxi, Taxi 4x27, Viggo og Byens Taxa står bag

Som en del af projektet bliver 12 taxi-holdepladser på Banegårdspladsen, Europaplads, Vestergade, Store Torv og Park Allé i Aarhus udstyret med sensorer, der via en app fortæller taxichauffører, om pladserne er optagede eller ledige.

Chaufførerne kan så bruge den viden til at optimere på deres kørsel rundt i byen. Håbet er, at det vil nedbringe CO₂-udledningen og reducere mængden af udstødningsgas i den aarhusianske luft.

- I Aarhus Kommune er vi altid åbne for nye ideer og for at samarbejde med private om initiativer, der kan forbedre vores by. Derfor var vi selvfølgelig lydhøre, da Aarhus Taxa kom med en idé, der forhåbentlig kan gøre en positiv forskel for branchen og kunderne og samtidig reducere taxiernes udledning i byen, siger rådmand for Teknik og Miljø, Nicolaj Bang (K).

Taxi-kørsel

- Jeg ser frem til at følge forsøget og til at få tilbagemeldinger fra branchen og aarhusianerne, siger han videre.

Det toårige forsøg blev officielt sat i gang fredag 31. januar, da de involverede parter, Teknik og Miljø i Aarhus Kommune, den aarhusianske taxibranche og Papp Mobility, skrev under på en samarbejdsaftale.

Alle byens taxiselskaber er med

Det var Jesper Paludan, ansvarlig for grøn omstilling i Aarhus Taxa, der fik ideen til at optimere taxikørslen ved hjælp af sensorer i asfalten. Men forsøget er ikke begrænset til Aarhus Taxa. Alle byens taxiselskaber var hurtige til at bakke op om forsøget, da Teknik og Miljø henvendte sig.

- Vi arbejder i forvejen med intelligente transportløsninger og AI, der er med til at øge vores service og forbedre vores effektivitet. Så vi har store forventninger til dette projekt. Vi håber, at sensorerne kan optimere på taxaselskabernes kørselsmønstre og derved reducere unødvendig kørsel fra de aarhusianske taxaer. Vi ser det som et vigtigt skridt mod mere bæredygtig og intelligent taxitransport, siger Jesper Paludan.

Mobilitetsrådgiveren og softwarevirksomheden Papp Mobility står for datadelen i projektet. For Papp Mobility handler forsøget om at afprøve et koncept og afsøge en mulig værdi for taxiselskaber i hele landet, siger Tan Minh Nguyen Tran, der er medstifter og administrerende direktør i Papp Mobility.

- Vores mål er at teste, hvordan vi kan gøre en forskel for taxiselskaberne, så vi undgår unødigt søgetrafik i byen uden at gå på kompromis med kundernes oplevelse. Vi håber selvfølgelig at få en masse gode erfaringer, som vi kan bruge til at videreudvikle konceptet. På sigt er vores ambition at udrulle det i storskala, så det kan gøre en forskel for taxaselskaber og kunder i hele Danmark, siger Tan Minh Nguyen Tran.

Pilotprojektet løber til 1. december 2026. Senest i oktober 2026 afklarer de involverede, om projektet skal føres videre. Der bliver løbende afsøgt andre muligheder for pilotforsøg og samarbejde om en grøn omstilling af den aarhusianske taxibranche.

Fakta - Sensorer i asfalten på aarhusianske taxaholdepladser:

I forsøget bliver der lagt i alt 12 sensorer ned i asfalten på taxaholdepladser:

- Banegårdspladsen, 6 sensorer (ud af 16 pladser, placeres forrest, midt, bagerst)
- Europaplads, 2 sensorer (ud af 6 pladser)
- Vestergade, 2 sensorer (ud af 7 pladser)
- Hotel Royal, 1 sensor (ud af 3 pladser)
- Park Allé/Rådhuspladsen, 1 sensor (ud af 3 pladser)

Bag projektet står:

- Teknik og Miljø i Aarhus Kommune, Papp Mobility, Aarhus Taxa, Dantaxi, Taxi 4x27, Viggo og Byens Taxa
- Teknik og Miljø i Aarhus Kommune betaler for sensorer og installation
- Papp Mobility stiller gratis deres IT-plattform til rådighed i forsøget
- Taxi-selskaberne har ingen omkostninger i forbindelse med pilotprojektet



Politiet i Østjylland fik fat i flere taxi-chauffører under kontrol

Fredag aften i sidste uge gennemførte Østjyllands Politi færdselskontrol i Aarhus V og efterfølgende i Aarhus C. Under færdselskontrollen i midtbyen i Aarhus fik flere taxi-chauffører en hilsen med hjem fra politiet

Under kontrollen i midtbyen i Aarhus havde politiet lagt hovedvægten omkring Busgaden - og det udløste sigtelser mod 27 personer for følgende forseelser:

Taxi-området:

- Fire om lov om taxikørsel
- En om erhvervskørselsforbud i taxa
- Fem om standsning i forgængerfelt (taxi i busgaden)

Derudover:

- En for hastighedsovertrædelse til klip
- En for kørsel mod ensretningen til klip
- En for manglende sikkerhedssele
- En for forkert lygteføring
- Seks for overtrædelse af indkørsel forbudt
- To for fejl og mangler
- To for overtrædelser af standsning forbudt

- Tre kørte på el-løbehjul uden hjelm
- En cyklede og talte i håndholdt mobiltelefon
- En overtrådte reglerne for gående

To mænd kørte i taxi fra Nyborg til Nakskov - stak af fra regningen, men...

Politiet på Sydsjælland og Lolland-Falster skrev i sin døgnrapport for døgnnet mandag 17. - tirsdag 18. februar, at to mænd natten til tirsdag stak af fra en taxi i Nakskov - og dermed en stor taxiregning for taxituren, der var startet i Nyborg - en strækning på cirka 180 kilometer via Storebæltsbroen - eller cirka 90 kilometer via Langeland og færgen til Lolland

Ifølge politiet havde de to passagerer - en 22-årig og en 24-årig mand - hyret taxien i Nyborg og var blevet kørt til Nakskov. Da de nåede frem, stak de af uden at betale for turen.

Taxichaufføren havde imidlertid sikret sig oplysninger om de to kunder, inden han begyndte på turen, så politiet kunne ret ubesværet opsøge dem i en lejlighed i Nakskov.

Den 22-årige og 24-årige mand blev begge sigtet for overtrædelse af straffelovens bestemmelser om at "bortfjerne sig uden at betale", som politiet på Sydsjælland og Lolland-Falster formulerer det i døgnrapporten med henvisning til Straffelovens paragraf 298 stk 3, hvor der står:

Med bøde eller fængsel indtil 6 måneder straffes den, som:

"bortfjerner sig uden at betale logi, fortæring, befordring eller anden ydelse, ved hvilken det har været en kendelig forudsætning, at betaling erlægges forinden bortfjernelsen".

De to mænd havde ikke umiddelbart midler til at betale for taxituren, så der venter dem også et erstatningskrav fra chaufføren.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Sverige vil indføre krav om snekæder

Hvis det står til den svenske regering, skal alle tunge køretøjer - lastbiler og busser - medbringe snekæder i perioden fra 1. november til 15. april. Det fremgår af et forslag til skærpede regler for brug vinterdæk og snekæder, som den svenske regering har sendt i høring

Formålet med at skærpe reglerne er at gøre trafikanter bedre forberedt på skiftende vejforhold.

- Alle, der færdes på vejene, har et ansvar for at bruge dæk, der er tilpasset vejforholdene. Den lovgivning, der findes i dag, er for snæver, og perioden, hvor der er krav om vinterdæk, er for kort. Vi foreslår nu, at reglerne for vinterdæk skærpes, og at tunge køretøjer skal medføre snekæder, siger infrastruktur- og boligminister Andreas Carlson (Kristdemokraterna) i forbindelse med, at forslaget sendes i høring.

Den svenske regering præsenterer to forslag til nye regler for vinterdæk, som høringsinstanserne kan kommentere.

1. At datointervallet for krav om vinterdæk for personbiler afskaffes. I stedet indføres generelle året-rundt-regler om tilstrækkeligt vejgreb i forhold til vejforholdene og krav om vinterdæk, hvis der er vintervejforhold. Formålet er, at trafikanterne skal tage større ansvar uanset årstid. For tunge køretøjer foreslås et krav om vinterdæk eller tilsvarende udstyr i perioden 1. november - 15. april.

2. At de nuværende regler om krav om vinterdæk bibeholdes, men at datointervallet forlænges for både lette og tunge køretøjer til perioden 1. november - 15. april ved vintervejforhold.

I begge forslag indgår, at tunge køretøjer skal medføre snekæder i perioden 1. november - 15. april.

De nye regler foreslås at træde i kraft 1. november 2025.

Fakta om gældende regler for vinterdæk i Sverige:

Fra 1. december til 31. marts skal personbiler af klasse I, personbiler af klasse II, lette lastbiler, tunge lastbiler, tunge busser og lette busser samt påhængskøretøjer ved kørsel på vej være forsynet med vinterdæk eller tilsvarende udstyr, når der er vintervejforhold.

Der er i øjeblikket ingen regel om, at tunge køretøjer skal medføre snekæder.

(Kilde: Den svenske regering)





MAN Lions Coach L - 1. reg. marts 2016

Km. 371.483 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 57+1+1

ABS, ASR, ESP, EBS, Klima,
Toilet, justerbare stole,
køkken, armlæn mm.

Pris: 1.100.000 Kr.



Mercedes Sprinter - 1. reg. februar 2016

Km. 411.842 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 19+1

Fartpilot, magasinet,
anhængertræk, soltag mm.

Pris: 250.000 Kr.



Mercedes Sprinter 519 - 1. reg. marts 2015

Km. 415.003 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 20+1

Fartpilot, klima, magasinet,
justerbare sæder, soltag,
elskydedør mm.

Pris: 265.000 Kr.



Kontakt:

Salg: Jylland & Fyn

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

Salg: Sjælland

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

Værksted/Lager

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

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

Svend K. Pedersen • Tlf. +45 4017 4791



En handel bliver afsluttet med et håndtryk

Hvad siger man til en ny Mercedes-Benz Tourismo L med varmemadras i sovekabinen, de nyeste sikkerhedssystemer og to 40-koppers kaffemaskiner? Hos Ballerup Turistfart siger de ja tak

Kamilji Ismailaki fra Ballerup Turistfart er blevet indehaver af en ny Mercedes-Benz Tourismo L turistbus udstyret med 57 pladser plus førersæde og to rejselederstole. Bussen har 220 V i sidevæggene ved hver stolerække, køkken med



Materiel

to 40-koppers kaffemaskiner samt to køleskabe - og det meste inden for sikkerhedssystemer.

Og når chaufføren skal have et hvil, kan han lægge sig i sovekabinen, hvor der er varme i madrassen.



Turistbussen har fire stjerner - og en stjerne foran

Ballerup Turistfart er ikke den eneste, der har fået leveret en ny Mercedes-Benz Tourismo L. Sidst i januar leverede Hessel Bus A/S også en ny af slagsen til Silkebus i Silkeborg, hvor busvognmand Brian Hansen tog mod det nye køretøj i klassen med fire stjerner - og så den foran

Den nye Mercedes-Benz Tourismo L er fire-stjernet model med 52 Luxline-stole plus en stol til en rejseleder og den uundværlige plads til chaufføren. Bussen er blandt andet udstyret med toilet, køkken, to køleskabe samt 220 V ved hver stolerække - og så et bredt udsnit af det nyeste sikkerhedsudstyr fra Mercedes-Benz.

Chaufførarbejdspladsen er indrettet med gode aflægningsmuligheder. Og lidt anderledes end andre busser, har Silkebus' nye - udover de normale bagagerum - også små sideklapper over hjulene med opbevaringsmuligheder til eksempelvis snekæder, rengøringsartikler m.m. Så er det lidt nemmere at få fat i.



Køre- og hviletider:

Den svenske regering vil vejlede mere og straffe mindre

Regeringen i Sverige, der består af partierne Moderaterna (M), Kristdemokraterna (KD) og Liberalerna (L), har besluttet flere ændringer af, hvordan brud på køre- og hviletidsreglerne skal håndteres. Blandt andet skal overtrædelser i visse tilfælde kunne føre til en advarsel i stedet for en sanktionsafgift

- De nye regler er en længe ventet reform for mange transportvirksomheder. Med en advarsel i stedet for en sanktionsafgift får virksomhederne mulighed for at rette fejlene og forstå, hvad de skal gøre for ikke at begå nye overtrædelser. Det er vigtigt, at de virksomheder, der ønsker at overholde reglerne, får denne mulighed samtidig med, at trafiksikkerheden og fair konkurrence beskyttes, siger infrastruktur- og boligminister Andreas Carlson (KD).

Ved overtrædelser af reglerne om køre- og hviletider samt fartskrivere skal transportvirksomheder i visse tilfælde kunne modtage en advarsel i stedet for en sanktionsafgift forudsat, at en advarsel er tilstrækkelig under hensyn til overtrædelsens alvor og de øvrige omstændigheder. Ændringen træder i kraft torsdag 1. januar 2026.

Lidt om sanktionsafgifter og bøder i Sverige:

Sanktionsafgifter og bøder er økonomiske straffe, der kan pålægges ved overtrædelse af regler og love.

En sanktionsafgift er primært en administrativ afgift, der pålægges af en myndighed på baggrund af en overtrædelse af bestemte regler eller forskrifter. Formålet er at sikre, at reglerne bliver overholdt og opnå en ændring i adfærd.

En bøde er en straf, der udstedes af politiet eller domstolene som følge af en kriminel handling eller en overtrædelse af loven. Formålet er både at straffe og afskrække fra fremtidige overtrædelser. Bøder udstedes i forbindelse med kriminelle handlinger - eksempelvis overtrædelser af færdselsloven, mindre tyveri eller andre lovovertrædelser, der ikke er alvorlige nok til at udløse en fængselsstraf.

Både sanktionsafgifter og bøder har til formål at sikre, at love og regler bliver overholdt. Hvor sanktionsafgifter er mere rettet mod at rette op på administrative overtrædelser eller overtrædelser af regler, er bøder en del af det strafferetlige system.

Arbejdsforhold

Den svenske regering oplyser videre, at der fra onsdag 12. marts i år ikke blive udstedt sanktionsafgift ved visse forkerte anvendelser af diagramark eller førerkort, der ikke påvirker registreringen af oplysninger.

Samtidig har den svenske regering besluttet skærper, der betyder, at der udstedes sanktionsafgifter for overtrædelser af reglerne om fartskrivere begået i et andet land. Disse ændringer træder også i kraft onsdag 12. marts 2025.

Regeringen i Sverige har også besluttet, at overtrædelser af anmeldelseskrav i yrkestrafikförordningen og taxitrafikförordningen skal føre til en sanktionsafgift i stedet for de nuværende bøder. Formålet er at forbedre regelefterlevelsen og sikre, at sanktionen rammer den rette person. Ændringen gælder fra tirsdag 1. juli 2025.

Den svenske regering består af partierne Moderaterna (M), Kristdemokraterna (KD) og Liberalerna (L). Regeringen ledes af statsminister Ulf Kristersson (M) og er en mindretalsregering med parlamentarisk støtte fra Sverigedemokraterna (SD).

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



Jernbanen mellem Skjern og Holstebro skal bygges om til batteritog

Lørdag 1. marts går Banedanmark i gang med at ombygge spor på jernbanen mellem Skjern og Holstebro, så den bliver klar til de batteritog, som Midtjyske Jernbaner har bestilt. Banestrækningen bliver den første på det statslige jernbanenet, der bliver klar til at lægge spor til el-tog, der får deres energi fra et batteri

Sporombygningen betyder, at der skal skiftes skinner, sveller og ballast på en stor del af strækningen. En anden del af arbejdet består i at gøre sporet klar til at håndtere batteritogene, der er markant tungere end de dieseltog, der kører på strækningen i dag.

- Sporet er ved at være nedslidt, og sporfornyelsen bidrager til en mere stabil og behagelig togdrift. Risikoen for fejl i sporet bliver markant mindre, når sporet er nyt, og samtidig forbereder vi strækningen til fremtidens klimavenlige batteritog. Banens bæreevne bliver bedre, og sideløbende med arbejdet i sporet etablerer vi de ladefaciliteter, der er nødvendige, for at batteritogene kan lade op, siger projektleder Morten Sylvest Hansen fra Banedanmark.

Nye perroner, broarbejder og nyt underlag i overkørsler

Ud over sporet omfatter arbejdet langs den 67 kilometer lange strækning mellem de to jyske byer nyt underlag i 16

På sporet

overkørsler og tre perronovergange. På Lem Station bygger Banedanmark nye perroner og opgraderer afvandings-systemet. På stationerne i Lem, Ringkøbing, Ulfborg og Vemb bliver sporene desuden lagt om for at gøre trafikafviklingen lettere.

Hele sporombygningen foregår i tre etaper og varer frem til 14. juli. I den periode vil togene være erstattet af togbusser.

- Vi ved, at vi kommer til at trække på passagerernes og naboernes tålmodighed, imens vi er i gang. Derfor gennemfører vi også en lang række andre nødvendige arbejder, mens togtrafikken står stille, så der kommer til at gå en hel del år, inden vi igen skal forstyrre trafikken i Vestjylland med så omfattende et projekt, siger Morten Sylvest Hansen.

Det er Midtjyske Jernbaner, der er ansvarlig for togbusserne, der erstatter togene, imens sporarbejdet står på. Banedanmark og Midtjyske Jernbaner opfordrer passagererne til at benytte Rejseplanen eller Midttrafik.dk, når de skal planlægge deres rejse under sporarbejdet.

Når sporet står klar midt i juli, kan der igen køre tog på strækningen. Samtidig med sporfornyelsen etablerer Banedanmark ladefaciliteter i henholdsvis Skjern og Holstebro, hvorefter Midtjyske Jernbaner kan indsætte batteritog mellem de to vestjyske byer.

Fakta om Banedanmarks sporombygning mellem Skjern og Holstebro:

- Sporkassen, sveller, ballast og skinner udskiftes på store dele af strækningen
- Banen opgraderes til at kunne håndtere de noget tungere batteritog, der har et akseltryk på 22,5 ton
- Den nuværende bane kan klare akseltryk på 17,5 ton
- Banedanmark bygger nye perroner på Lem Station og opgraderer afvandingsystemet
- Banedanmark gennemfører sporarbejder og ændringer i sporgeometrien på Lem, Ringkøbing, Ulfborg og Vemb stationer
- Ni sporskifter udskiftes
- Broarbejder ved Tim Å bro og Store Å bro
- 16 overkørsler skal fornyes
- Tre passagerovergange på Lem, Vemb og Ringkøbing stationer fornyes
- Banedanmark etablerer ladefaciliteter i Skjern og Holstebro



Letbanen i Odense kørte med knap syv millioner passagerer i 2024

Odense Letbanes samlede passagertal kom sidste år op på i alt 6.937.000, hvilket er en fremgang på godt 19 procent sammenlignet med 2023, hvor passagertallet endte på 5,8 millioner. Hos Odense Letbane forventer man også passagerfremgang i 2025, men på et lidt lavere niveau

- Syv millioner påstigere er et tal, vi kan være meget tilfredse med. Fremgangen er på over én million passagerer, eller hvad der svarer til 3.000 flere, der steg på letbanen hver eneste dag. Det er en virkelig positiv udvikling, siger Dan Ravn, der er administrerende direktør for Odense Letbane.

Han peger på, at 2024 på mange måder var et definerende år, hvor letbanen i Odense for alvor blev en integreret del af den kollektive transport i Odense.

- Vi kører med godt fyldte tog fra tidlig morgen til sidst på eftermiddagen de fleste af ugens dage. Letbanen er blevet det naturlige transportvalg i mange menneskers hverdag, og bilen har fået en værdig konkurrent, når odenseanerne tager på restaurant i centrum, til fodbold på stadion eller på shoppingtur i centrene, fremhæver Dan Ravn og tilføjer:

- Sammen med busserne er der nu rundt regnet 11 millioner påstigere i den kollektive trafik i Odense. Det er det højeste tal i mange år - og vigtigt i forhold til byens overordnede vision om, at den kollektive trafik skal udgøre en væsentligt større del af den samlede transport i Odense.

QR-billetten rundede 1 million

De særlige QR-billetter i Odense rundede en milepæl nytårsaftensdag, hvor antallet kort før midnat rundede én million solgte billetter.

Det daglige salg af QR-billetter er rundt regnet fordoblet i løbet af 2024. Både julehandelen og de store julefrokost-dage i begyndelsen af december gav salget et ekstra løft. Sommerens Bruce Springsteen-koncert og efterårets HCA Marathon resulterede også i rekordhøje QR-salg.

- QR-billetterne har vist sig helt afgørende i forhold til de passagerer, der kun en gang i mellem benytter kollektiv trafik. Vi ved i dag, at passagerne i stor udstrækning finder det nemt at få billet til letbanen, og i det helt taget har vores løbende måling af kundetilfredshed holdt et stabilt, højt niveau hen over hele året, siger Dan Ravn.

- At vi samtidig har en meget høj pålidelighed, hvor 99 procent af alle planlagte ture bliver gennemført, udgør en helt afgørende forudsætning for, at kunderne kan have tillid til letbanen som et stabilt og effektivt transporttilbud, siger Dan Ravn.

Flere afgang i myldretiden

Odense Letbane har i løbet af efteråret sat gang i flere tiltag, som skal imødekomme det øgede pladsbehov, der følger af flere passagerer.

Hver morgen på hverdage er der indsat et ekstra såkaldt myldretidstog fra centrum mod SDU - Syddansk Universitet - så der i tidsrummet mellem 7.30 og 7.40 er tre letbaneafgange med få minutters mellemrum.

Derudover bliver letbanens feriekøreplan med 10 minutters drift afkortet i 2025, så både vinterferien i uge 7, hverdage i påskeugen og uge 33-34 i august afvikles som almindelige hverdage med 7,5 minutters drift.

Odense letbane har også indført en særlig eventkøreplan, som på udvalgte søn- og helligdage øger frekvensen fra 15 til 10 minutters drift. En aktuel kampagne, der opfordrer cyklister til at lade cyklen stå på stationen, når toget er fyldt, handler om at optimere pladsforholdene i toget.

- Den gode kundeoplevelse er tæt forbundet med pladsforholdene i toget. Det er vi meget opmærksomme på, og vi har hele tiden fokus på at skabe løsninger, der imødekommer den øgede efterspørgsel, som vi heldigvis oplever, siger Dan Ravn.

Odense Letbane forventer fortsat passagervækst i 2025 - om end formentlig med lidt lavere stigningsprocenter end i 2024.





Et letbanetog på stationen i Odder. Region Midtjylland vil investere i et nyt krydsningsspor nord for Odder, der vil åbne for kvartersdrift mellem Odder og Aarhus.

Region investerer i flere letbanetog og afgang

Den stigende passagertrafik på letbanen i Østjylland, som via Aarhus forbinder Odder i syd med Grenaa på det østlige Djursland, har udløst behov for nye tog. Derfor stiller Region Midtjylland nu en lånegaranti på 500 millioner kroner til rådighed

Sidste år kørte over 6,3 millioner mennesker med Aarhus Letbane. Med stigende efterspørgsel og udvikling af boligområder, er der behov for mere kapacitet. Hos Aarhus Letbane og Region Midtjylland vurderer, at letbanen i 2030 årligt skal kunne betjene mellem 8 og 10 millioner passagerer.

Derfor har Forretningsudvalget i Region Midtjylland besluttet at yde en lånegaranti på op til 500 millioner kroner, der blandt andet skal gå til at købe otte nye letbanetog. De nye letbanetog skal sikre borgerne et bedre transporttilbud med hyppigere afgang. Beslutningen skal endeligt vedtages af regionsrådet på mødet onsdag 26. februar.

- Vi oplever en stigende efterspørgsel på letbanen, og det er afgørende, at vi kan tilbyde borgerne et attraktivt og effektivt kollektivt transportmiddel. Med denne investering sikrer vi, at letbanen med sine el-drevne tog kan følge med udviklingen og fortsat være en stærk, bæredygtig transportløsning for regionens borgere, siger regionsrådsformand Anders Kühnau (S).

Investering i nye tog og infrastruktur

Sammen med Aarhus Kommune stiller Region Midtjylland en samlet lånegaranti på en milliard kroner. Regionen ejer halvdelen af Aarhus Letbane, mens Aarhus Kommune ejer den anden halvdel. Derfor deles de to parter om regningen.

Af Region Midtjyllands bidrag går cirka halvdelen til køb af otte nye letbanetog. Heraf reserveres 20,4 millioner kroner til etablering af blandt andet et krydsningsspor ved Rude Havvej i Odder. Et krydsningsspor giver mulighed for, at to letbanetog på en et-spolet banestrækning kan passere forbi hinanden.

- I Region Midtjylland tager vi ansvar for den kollektive trafik. Investeringen i et nyt krydsningsspor er afgørende for at kunne implementere kvartersdrift på Odderbanen, hvilket vil gøre letbanen til et endnu mere fleksibelt og attraktivt transportmiddel for pendlere i området, siger Bent B. Graversen (V), der er formand for regionens Udvalg for Regional Udvikling.

Den resterende del af regionens lånegaranti - 235,3 millioner kroner - dækker mulige infrastrukturændringer, et nyt depot og et usikkerhedstillæg. Disse midler vil dog først blive frigivet, når udbuddet af de nye tog er gennemført.

Fakta om Aarhus Letbane:

- Siden 2019 har 30 millioner passagerer rejst med Aarhus Letbane
- Prognoser for passagervæksten på Aarhus Letbane viser, at den eksisterende bane skal kunne betjene mellem 8 og 10 millioner passagerer i 2030. Væksten skyldes primært den store bosætningsudvikling langs letbanen - eksempelvis i Hornslet og i Odder
- Aarhus Letbane råder i dag over 26 letbanetog, som er fuldt disponerede med den nuværende drift. Kapaciteten er i stigende grad udfordret i spidsbelastningsperioder
- Otte nye letbanetog vil kunne understøtte den forventede passagervækst
- Lånegarantien på 500 millioner kroner fra Region Midtjylland dækker køb af de nye tog, etablering af nyt krydsningsspor ved Rude Havvej, infrastrukturændringer og et nyt depot



Rederi med hurtigfærger fra og til Bornholm:

Sejltid kan bevares

Bornholmslinjen, der er en af rederiet Molslinjens forskellige færgeruter, har meddelt Transportministeriet, at den nuværende kendte sejltid kan bevares. Det er resultatet af mødet mellem rederiet og Trafikkontaktrådet for Bornholm i sidste uge. Bornholmslinjen havde ellers ønsket at forlænge sejltiden på grund af ændrede forhold i Rønne Havn

Bornholmslinjen har meddelt Transportministeriet, at rederiet accepterer sidste uges høringsvar i Trafikkontaktrådet for Bornholm, som ikke ønskede en sejltid med overfarter med forlænget sejltid. Derfor vil Bornholmslinjen finde andre løsninger på de problemer, som færgerne står overfor.

- Vi havde ønsket os en lidt længere overfart på grund af de helt åbenlyse forandringer, der er sket for vores færger omkring ombygningen af Rønne Havn samt de nye krav fra myndighederne, som den ændrede sejlroute har udløst.

Flydende forbindelser

Men det giver ingen mening for os at indføre en sejlplan, som Bornholm ikke ønsker, siger Molslinjens administrerende direktør, Kristian Durhuus.

Hos Molslinjen peger man på, at ændringer af havnen i Rønne har betydet, at færgerne har skullet sejle meget hurtigt for at overholde sejlplanen, hvilket har resulteret i et øget pres på færgernes motorer og et øget forbrug af brændstof på hver dobbelttur på små 10 procent.

- Problemerne med et kraftigt øget olieforbrug og et stort pres på vores maskineri forsvinder jo ikke. Længere sejltid var vores veldokumenterede og bedste bud på en løsning, så nu går vi i tænkeboks sammen med Transportministeriet for at finde en anden vej rundt om de problemer, som vi er nødt til at adressere og få kompensation for, siger Kristian Durhuus.

Udover de allerede dokumenterede og påviste forhold har Molslinjen desuden sat gang i uvildige simuleringer af ind- og udsejlingsforholdene ved havnen i Rønne i sin fremtidige ombyggede form med henblik på at fastslå, om der vil komme sikkerhedsmæssige udfordringer i forhold til besejlingskontraktens krav om sejlads i vind op til 16 m/s for hurtigfærgerne og op til 23 m/s for rederiets konventionelle færger.

Bornholmerne rejste 30 procent billigere i 2024

Bornholmslinjen ramte meget tæt de kontrakt-fastsatte gennemsnitspriser i 2024, som blev endnu et år, hvor de dynamiske priser sikrede bornholmerne billigere rejser

Bornholmslinjen har afleveret de realiserede gennemsnitspriser for den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm i 2024. Det blev et år, hvor 79.707,73 kroner på tværs af alle billetkategorier skilte gennemsnitspriserne fra de mål, kontrakten sætter. Beløbet indregnes nu i billetpriserne i 2026, som kontrakten foreskriver.

Et nærmere kig på priserne i 2024 viser et år, hvor den dynamiske prismodel sikrede, at bornholmerne rejste billigere end andre rejsende til og fra Bornholm. Rejsende med bornholmsk postnummer på den mest benyttede billet (almindelig lav bil) rejste 29,5 procent billigere i forhold til andre rejsende. I gennemsnit rejste bornholmerne til 341,10 kroner.

Andre rejsende opnåede en gennemsnitspris på 483,92 kroner. Set i forhold til den samlede gennemsnitspris for den almindelige lave bil, så rejste bornholmerne 24,4 procent billigere.

- Det betyder jo ikke, at en bornholmsk rejsende ikke kan møde en billet, som kan føles dyr. Men set fra et samfundsperspektiv og i et gennemsnit for alle så er en dynamisk prismodel den fordel for Bornholm, som det så ofte før er slået fast. Modellen sikrer bornholmerne billigere rejser, siger Kristian Durhuus, der er administrerende direktør i Molslinjen.

I 2024 nåede Bornholmslinjen for første gang over to millioner rejsende i et kalenderår





Fjernbussen Rollo i København der, hvor Strøget - Frederiksberggade - munder ud i Rådhuspladsen.

Fjernbus kørte fire ture for 100 år siden

Det første Bilrute til Paris, ja måske den første ud over landets grænser, kørte for 100 år siden. Ruten udgik fra København og var planlagt til at vare i fire dage. I bussen var der plads til 10 passagerer, som undervejs ville blive indkvarteret på første klasses hoteller

Af Rolf Brems

Ophavsmanden var vognmand Aage Østerlund født i 1890. Han kom fra en landmandsfamilie i Store Heddinge på Stevns. Som voksen flyttede han til København, hvor han fik et kørekort – og i en ung alder blev taxavognmand. Han var ferm på fingrene og havde forstand på mekanik, hvilket senere i livet gjorde ham til opfinder og endnu senere, det ældste medlem af DAFFO (Dansk Forening til Fremme af Opfindelser).

Han havde også gode talegaver og kombineret med det mekaniske talent, begyndte han hos en forhandler at sælge Ford biler.

Med kørekortet så han mulighederne i at rejse, og i 1924 begyndte han at arbejde på at få en bus, målet var var at arrangere busture til Paris.

”Strækningen fra København til Paris er Europas ”Strøg” og kommer til at gå igennem de smukkeste egne af Tyskland, Holland, Belgien og Frankrig” udtalte Aage Østerlund til avisen København, da han luftede de første planer.

Busrejser

Sagen var måske også, at Paris var kendt som en livlig by, de brølende tyvere slog også igennem i Europa, men i Paris kaldte man dem for "années folles" (de skøre/gale år).

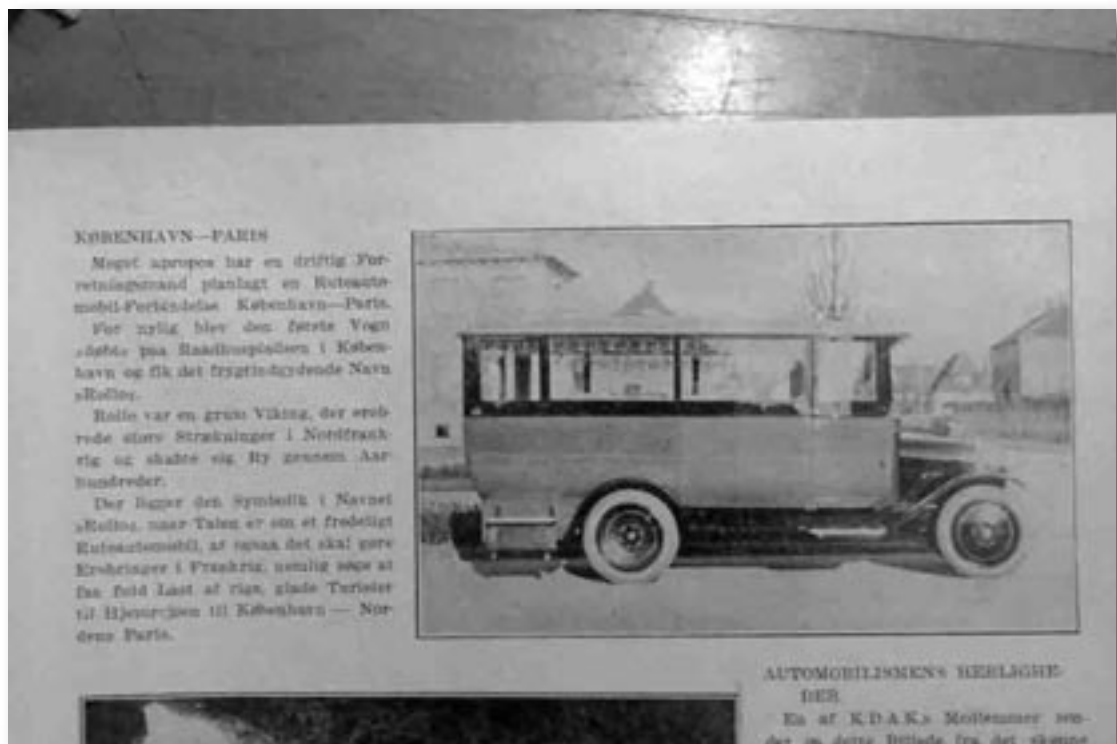
I marts 1925 skrev Nationaltidende om den "driftige forretningsmand, Direktør Østerlund", at bussen var under opbygning hos Brødrene Sørensen, Larsens Vognfabrikker i Smallegade. Vognes chassis var en "Yellow Cab", som var et verdenskendt amerikansk mærke på den tid. Motoren var på 13,8 hk, og karrosseriet blev bygget i aluminium, hvilket ikke var så almindeligt på den tid. Faktisk havde Aage Østerlund planer om to busser, som skiftevis skulle afgå fra København og Paris. Planen var ca. 20 afgangene i løbet af en sommer.

Bussen var bygget til at medtage 18 passagerer, men på grund af den lange afstand og de fire dage, man havde planlagt at skulle bruge til at nå Paris, blev bussen ifølge avisen København "indrettet med al moderne komfort". Det betød også at sædeantallet kun blev til 10, men som til gengæld var magelige lænestole. Der ville være en tjener med på turen som ville tilbyde forskellige forfriskninger fra bussens isskab.

Hver passagerer måtte frit medtage 25 kg bagage.

"Forenede danske Motorejere lader udarbejde et smukt Rejsehæfte, så passageren altid kan være orienteret på Turen", skrev avisen København.

Aage Østerlund havde lavet en aftale med Bennets Bureau, som stod for billetsalget. Bennets Bureau, der havde kontor i Paris, havde truffet nogle aftaler med første klasses hoteller inklusiv kost til de tre overnatninger formedelst



Busrejser

170 kroner. Selve billetten ville blive udbudt til 225 kroner - og skrev avisen "København" - at "i betragtning af, at det varer fire døgn, må det vist kaldes billigt at rejse gennem de nysnævnte lande for 395 kroner, eller 750 kroner tur-retur".

I 1925 tjente en faglært arbejder 1,79 kroner i timen.

Dåb og et vikingenavn

Inden den første rejse skulle bussen fremvises og døbes. Det skulle foregå på Rådhuspladsen i København. Efter dåben skulle den på en prøvetur til Nordsjælland og retur med indbudte gæster. Aage Østerlund må have brugt sine oratoriske evner til at sprede budskabet, for der var samlet en vældig menneskemængde lørdag anden maj, da køretøjet ankom klokken 12.

**Automobil-Ruten paa
Paris aabnet.**

I straalende Sol og under en Regn af Risengryn
startede „Rollo“ fra Raadhuspladsen i Morges.



Da „Rollo“ startede.

I Gaar Formiddags aabnedes Automobilmobil-Ruten Kobenhavn-Paris, og mange Mennesker havde samlet sig paa Raadhuspladsen ved 8 $\frac{1}{2}$ -Tiden, da Starten fandt Sted. I sidste Ojeblik havde Ben- netts Rejsebureau faaet Anmodning om

"Gudmoderen" var en dansk-norsk kvinde, Sara Nielsen Stevns, som havde taget København-Paris turen på cykel og udgivet bogen, "Nilles og min cykeltur til Paris".

Avisen København skrev:

"Fruen holdt på sit fornøjelige norsk-danske mål en smuk tale om det nye foretagende, og idet hun knuste en flaske champagne mod kølerproppen, gav hun vognen, der blev smykket med blomster og flag, navnet "Rollo".

Derefter gik det mod Nordsjælland. Med ombord fandt man pressens repræsentanter, en Kaptajn Rosencrone, et forfatterpar, fuldmægtig Fabricius fra Bennetts Bureau, digteren Anker Poulsen, ingeniør Hein fra Yellow Cab-fabrikken og endelig Proprietær Østerlund (sikkert Aage Østerlunds far).

Navnet Rollo var ikke tilfældigt valgt. Rollo var en grum og frygtindgydende viking, der erobrede store dele af Nordfrankrig og efterlod sig et ry hundredvis af år efter, skrev en avis.

Det var dog mere fredelige erobringer, Aage Østerlund havde i tankerne med Rollo. Han ville give danskerne mulighed for at opleve Paris og samtidig se en del af Europa. Han ville så også forsøge at lokke franskmændene til København - byen, som af nogen blev kaldt "Nordens Paris". Man kunne forestille sig at turen var temmelig strabadserende, og passagererne valgte toget hjem, derfor ville det være rentabelt at få franske passagerer med retur.

Afgangen var fuldt booket

Flere aviser skrev i begejstrede vendinger nogle dage inden afgang, at nu gik det løs. Men der var kun solgt seks ud af de ti billetter, hvoraf en passager kom fra Sverige og en anden fra Finland. De fire danskere var fabrikant Taarnby og frue, og en muremester Svendsen og frue. Men Bennetts Bureau mente, at de nok alle skulle blive solgt, og det holdt stik. Faktisk måtte et selskab på fem vente til næste tur.

Lørdag 16. maj 1925 klokken 08.30 gik det løs fra Rådhuspladsen i København. Under hurraråb og en regn af risengryn satte Rollo i gang besmykket med vimpler i dansk-franske farver på køleren. På turen havde Aage Østerlund en reservechauffør med. Det har formentlig været den samme person som tjeneren.

Frokosten indtoges på færgen mod Fyn, og eftermiddagsteen nød man i Faaborg inden, man nåede færgen mod Als. Flensborg var første stop, her indtoges middagen klokken 19.

Aage Østerlund må have revideret sin køretid på de planlagte og ovennævnte fire dage, for turen indebar nu fire overnatninger og ankomst til Paris den femte dag om aftenen.

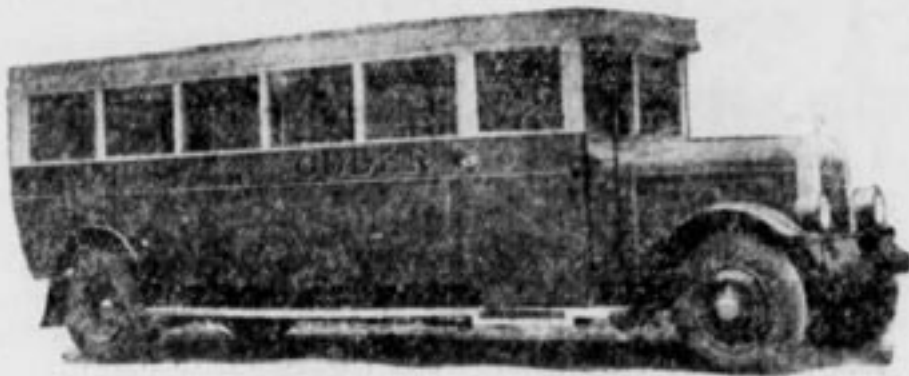
Næste stop var Bremen, derefter Utrecht, Lille, og sidste dag nåede man Bennetts Bureau i Rue Sceribe i byernes by.

Efter to dages ophold i "Seinestaden" satte Rollo atter kursen mod Danmark. Nu gik turen over Luxembourg, Köln, Hannover og Flensborg med ankomst til København onsdag 27. maj klokken 19 om aftenen. Turen var på 1.500 kilometer, så man tilbagelagde ca. 300 kilometer om dagen, hvilket også var Aage Østerlunds mål.

Allerede lørdag 30. maj gik det løs igen. Turen var udsolgt, hjemturen var dog præget af en lille forsinkelse, da man først nåede København ved midnatstid i stedet for klokken 19.

Den tredje tur var også udsolgt, "så successen er fastslået", skrev Nationaltidende. Med retur havde Rollo dog kun seks-syv passagerer og turen havde været meget regnfuld, "men vi sidder jo godt tørt indendørs i vognen", udtalte Direktør Aage Østerlund til Nationaltidende.

En ny Rutebils-Type.



Yellowcab'en, der skal løbe paa Aarhus—Odder-Ruten.

Skærtorsdag demonstreredes en ny Rutebils-Type, der skal køre paa Aarhus—Odder-Ruten. Bilen er en amerikansk Vogn, en Yellowcab, som er anskaffet af Brødrene Hedegaard, Aagade. Den nye Vogntypes Fordele er dens Rummelighed og dens ualmindelig store Axelaflæng, der bevirker, at den ligger særlig godt paa Vejbanen. Vognen er forsynet med en 6-cylindret ventilløs Motor, som giver en næsten lydløs Gang. Den er indregistreret til 20 Personer.

Det smukke Karosseri er leveret af Fabrikant Frandsen, Sønderalle, som har gjort Rutebilkarosserier til Speciale. Frandsen har siden Januar leveret Karosseri til 9 Rutebiler og afleverede bl. a. i sidste Uge Vogne til

Ruterne Aalborg—Hals, Randers—Hobro, Hobro—Hvalpsund, Aarhus—Rønde—Ebeltoft og Randers—Ørsted. Virksomheden har efterhaanden taget et saa stort Opsving, at Lokalerne i Sønderalle er bleven for smaa, og Frandsen har derfor i disse Dage købt Ejendommen Vesterport 8, hvor der i Løbet af et Aarstil vil blive indrettet en moderne Karosserifabrik, som er i Stand til at modtage selv de største Vogn typer.

Ejerne af den nye Rutebil har ogsaa købt Passagerbilen »Rollo«, der sidste Sommer gik mellem København og Paris. Det er Meningen at arrangere en Række Turistture til Paris nu i Sæsonen med den rummelige Vogn, der er bygget specielt til dette Formaal.

Demokraten Aarhus - 1926.

Den fjerde tur var ikke udsolgt, og om der var planlagt en femte tur er uvist, eller at den måske blev aflyst. Men Aage Østerlund foretog ikke flere Pariserture i Rollo - uvist af hvilken grund.

BT skrev i forbindelse med salget af Rollo, at "der blev ingen rigtig gang i foretagendet" og Aarhus Stiftstidende skrev, at "arrangementet ikke klappede, på grund af fejl indenfor ledelsen", det vil sige. Aage Østerlund.

Rollo blev solgt til brødre i Aarhus

Rollo blev solgt til brødrene Hedegaard i Aagade i Århus. Og inden de overhovedet modtog bussen, fik den en gratis omtale - dog af en noget fornærmende karakter. Det var Middelfart Avis som skrev: "Der er snart ikke længere nogen grænse for Rutebilernes virkeområde. I dag overførtes således med Snoghøjfærgen en stor rutebil med påskriften Danmark-Frankrig. Den tilhører et Århus firma, der har etableret en rutebilforbindelse mellem denne by og Paris. Bilen udfører to ture frem og tilbage om måneden, og rejsen, der varer fem dage, koster 125 kroner".

Så vidt Middelfart Avis, men Brødrene Hedegaard havde også andre planer med bussen, som også skulle bruges til turistture til Fanø, Blokhus og Løkken.

Busrejser

denne gang Bennetts Bureau, der stod for hotel og forplejning - og annoncerede, at en bustur kunne gøres 40 kroner billigere end med 2. klasses tog.

Med på turen var der en skribent, Hans Hartvig Seedorf Pedersen fra Aarhus Stiftstidende, hvis beretning fortæller om turens strabadser. De var nået til Paris, skrev han, "som kimbriske helte" i bedste vikingestil, da kun eet punkt var opfyldt i rejseplanen, og man havde mistet en dag som dog blev kompenseret i Paris.

"Men var man ikke vant til at rejse, lurede farerne for en Viking, den tyske øl, det belgiske toldvæsen, og Frankrigs drue", skrev han højstemt. De rejsende fik så tre dage i Paris.

Nu skulle truppen hjem. Den indfandt sig på Bennetts kontor i Rue Scribe, og Paris havde ændret på Normannernes gamle stormhuer med klædestykker af frankisk snit.

På vej nordover tabte de et baghjul. "Det sker jo i de bedste familier" skrev Hans Hartvig, "da vi tabte det andet, blev vi betænkelige og da det tredje slog smut efter vognen - mens passagererne blandedes som til en Rasle-L'Hombre, sagde vi tak for kosten. Til alt held havde man en reserveaksel med på turen, og man fik Rollo bragt på hjulene igen".

Næste slag blev slået i Thionsville tæt ved Verdun, og Rollos motto, "held i uheld", reddede hele truppen, for netop efter kørsel på smalle og snoede veje i det stærkt kuperet terræn "skød Rollos venstre baghjul ind under sit agterparti, bremserne skraste, verden slingrede, og så stod vi der, midt på (sporvogns)skinnerne til Thionsville", skrev Hans Hartvig.

Truppen blev med sporvognen bragt ind til byen, og man forventede at skulle hjem med toget. En af de kvindelige passagerer var kommet lettere til skade.

Men truppen lod sig overtale til at blive. Det blev til to dage og tre nætter, så havde man smedet en ny bagaksel. Det var fra stålet af en tysk Mörser-kanon, "ja selve lårstykket fra "die dicke Bertha", skrev Hans Hartvig.

Rollo forlod nu Thionsville, "og så fint, det nu gik", causerede Hans Hartvig.

"Rollo fortsatte mod Koblenz, hvor Rhinen møder sin datter Mosel og bærer hende ud i sine arme til havet, vi spandt - eller dundrede - alt efter vejens beskaffenhed".

Rollo og dens passagerer kørte uden uheld en lang dag, foretog endnu en overnatning, kørte ind i delstaten Hessen og nåede Kassel.

"Livet smilte til os, men ak hvor trofast og hvor længe," skrev Hans Hartvig.

"Et sving, der ikke blev taget uforsigtigt, og pludselig, den kendte lyd af skærmenes skraben i sten og grus, "tykke Berthas" lårben var knækket igen".

Truppen var sikkert rystet godt sammen igen, men ingen var kommet til skade, bussen var standset på otte meter, målte Hans Hartvig, og turen blev nu opgivet. Passagererne blev sendt hjem med toget, ligeså blev Rollo - såret efter en fejlslagen erobring af Frankrig.

Bussen ankom til Aarhus spændt fast på en godsvogn nogen tid efter.

Epilog

Således endte Paris eventyret, motorkøretøjerne og den almene infrastruktur var nok ikke helt klar til at foretage sådanne rejser, som vel nærmere må betegnes som ekspeditioner. Kun omkring byerne kunne man forvente nogen-

Busrejser

lunde jævne veje med hård belægning, ellers har rejsen foregået på gamle "romerveje" på grus og sten.

Der meldes ikke om punkteringer, men mon ikke det har været tilfældet. Det har nok været en relativ normal foretelse, for Rollo var udstyret med luftgummiringe.

I april 1921 afgav Folketingets udvalg angående ændringer i automobilloven en betænkning i hvilken, man nu skelnede imellem personomnibusser, vare- og lastautobiler med luftgummiringe overalt, henholdsvis helt eller delvis massive gummiringe, og hvor køretøjer med luftgummiringe overalt dels måtte køre hurtigere end køretøjer med helt eller delvis massive gummiringe og betale lavere afgift.

Der er ingen tvivl om at Aage Østerlund har begået en stor bedrift - selv med nutidens komfort - at køre fire gange til Paris uden alle de hjælpemidler og kommunikation, vi kender i dag. Det har været slidsomt. Bare det at skulle være sikker på at finde tankstationer, forplejning med mere.

Da der i årene derefter blev indsat sovevognstog mod Paris, og rejsen kunne foretages på under to døgn, forsvandt incitamentet for at skramle i en bus.

Aage Østerlund bosatte sig siden i en årrække i Amerika hvor han blev herskabschauffør, og hans kone Valborg blev kogekone. De fik en datter, og alle tre bosatte sig siden på Bornholm.

Aage Østerlund døde i 1987 - en måned før han ville være fyldt 97. Han udtalte til Bornholms Tidende i 1980, at han var for tidligt ude, "havde det været den rette tid, ville jeg have siddet som en Tjæreborg-præst i dag. Man kan ærgre sig over, at det slog fejl, men fortryder, det gør jeg ikke".

Interesserede kan eksempelvis læse mere om Rollo på Wikipedia - klik **her**:

Og om Rollos tiptipoldebarn, Vilhelm Erobreren **her**:

Og om Hans Hartvig Seedorf - Hans Hartvig Otto Seedorff Pedersen - **her**:

Fjernbus til Paris 2025:

I dag kan man eksempelvis komme med bus fra København til Paris på cirka 18 timer. Hos tyske Flixbus koster den billigste billet - februar 2025 - 426,00 kroner. FlixBus kører seks ture dagligt mellem København og Paris.

Magasinet Bus

Fredag 1. januar 2025 - nummer 1 - 13. årgang

Faglig voldgift:

Det var ikke berettiget at bortvise en buschauffør, der var involveret i et færdselsulykke

Læs mere side 3-4

Busaktiviteter i Hovedstaden koster ejer

Læs mere side 16

Busselskaberne har sikret sig en ny og nok så god lov plus seks andre

Læs mere side 10

Skalruter oplevede passagerstigning på 46 procent

Læs mere side 8

Knap 90 procent er tilfredse med flextrafikken på Sjælland

Læs mere side 14

Gik du glip af Magasinet Bus 1 - 2025? Så hent det her!