

Magasinet Bus

Onsdag 30. april 2025 - nummer 4 - 13. årgang

Busvognmand sætter sin forretning til salg:

- Det er alene på grund af min alder

Læs mere side 32 - 39

Svensk busproducent
skuffede med kinesisk
produceret bus

Læs mere side 20 - 27

Generationsskifte betød
skifte til nye ejere

Læs mere side 42 - 43

Analyse fra arbejdsgiverorganisation:

Dobbelt så mange 70-74-årige
tager på arbejde

Læs mere side 46 - 47

Vejarbejde betyder færre
ulykker på motorvej

Læs mere side 62 - 63

Arbejdskraft er svær at få fat i

I dette nummer af Magasinet Bus kan vi fortælle, hvordan en busvognmand i Sønderjylland har svært ved at skaffe den fornødne arbejdskraft. Det er en udfordring, som erhvervet har stået med i flere år, og det bliver ikke mindre set i lyset af, at der kommer relativt få nye til, mens relativt flere siger farvel til arbejdsmarkedet og en teoretisk arbejdsuge på 37 timer.

Der bliver født for få børn i Kongeriget til, at vi kan køre videre som om, det hele løser sig af sig selv - og at vi kan se frem til en pensionisttilværelse - om få eller flere år - hvor vores daglige behov for eksempelvis hjemmehjælp blive imødekommet.

Uanset, hvor mange pengeressourcer vi så har på pensionskontoen og kan tære på, er der begrænsede menneskelige ressourcer til rådighed - og der bliver færre af dem. Vi kan råbe lige så meget, som vi vil. Vi vil ikke blive hørt.

Vi bliver ganske enkelt for mange om de færre.

Vi må nok indstille os på, at en fremtid, hvor pensionsalder er noget, der er mindre fast, end vi har været vant til.

I det lys må vi så hver især forsøge at holde os muntre - og holde os selv vedlige. For ligesom en velholdt bus holder længere og kan køre mange kilometer i forhold til en bus, der ikke bliver holdt vedlige, gælder det samme for os mennesker.

Vi skal passe på os selv - og især på hinanden.

Næste gang, du føler dig træt og uoplagt på arbejde og sukker over et for stort arbejdspress med mange uafsluttede opgaver, kan du tænke på sammenligningen med bussen ovenfor. Hvor bussens mekanik skal serviceres, vedligeholdes og eventuelt repareres, skal chaufføren holde pause med regelmæssige mellemrum for ikke at udgøre en sikkerhedsrisiko.

Holder vi pause - altså rigtige pause, hvor man lukker helt af, ligesom man slukker for en motor? Altså ingen kaffe - bare ro og lukkede øjne i 15 minutter.

Det er nok de færreste af os, der gør det - måske skulle vi prøve.

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.

Skal du geares til en travl sommer?

Kun det bedste er godt nok når forventningsfulde gæster skal opleve sommeren på tværs af Danmark og Europa. Den ypperste komfort kombineret med kvalitet og rentabilitet er hvad du kan forvente med allrounder turistbussen, Turismo L. Med nye Turismo L på lager, er du sikret hurtig levering af en af markedets mest pålidelige turistbusser.

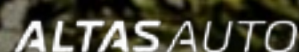
Og er du på udkig efter andre modeller? Vi har flere modeller på lager, klar til hurtig levering.

Kontakt Hessel Bus
og hør mere om din næste bus.



HESSEL BUS

Centervej 3, 4600 Køge | info@hesselbus.dk | +45 56 37 00 00 | www.hesselbus.dk



Kollektiv transport



Det bliver fremover 20 kroner dyrere at tage den kollektive transport - eksempelvis fra Københavns Hovedbanegård til - til Københavns Lufthavn. Den forventede ekstraintægt skal bidrage til finansieringen af en ny metrolinie, M5.

20 kroner pr. billet skal bidrage til ny metro-linie

Københavns Kommune og SVM-Regeringen har indgået en ny aftale om byudvikling og infrastruktur, der blandt omfatter en ny M5-metrolinie og en første etape af en østlig ringvej, der skal lede trafikken uden om det centrale København. Parterne peger på, at aftalen skal løse kapacitetsudfordringerne for det eksisterende metronet og åbne for, at store områder i Københavns Østhavn kan udvikles til by

Den nye metrolinie - M5 - skal køre mellem København H og Lynetteholm via det centrale Amager. Derved kommer M5 til at aflaste metrolinierne M1 og M2 markant og bidrage til at løse udfordringerne med overfyldte metrotog mellem Nørreport og Amager. Samtidig sikrer aftalen, at det centrale Amager får metro-forbindelser. Første etape af M5 ventes at åbne i 2036 og kommer til at gå fra København H via Sundbyøster Plads til Kløverparken på det nordlige Amager tæt på Christiania.

Parterne har også aftalt at anlægge første etape af en østlig ringvej fra Nordhavn til Lynetteholm på Nordamager. Det er ambitionen, at en østlig ringvej på sigt skal videreføres til Københavns Lufthavn på Amager.

Kollektiv transport

Både ringvej og metrolinie vil åbne for, at store områder i Københavns Østhavn på sigt kan udvikles til by-områder. Ud over Lynetteholm er det de nærliggende områder Kløverparken og Refshaleøen. Tilsammen skal østhavnen skabe boliger til 80.000 mennesker, når bydelen er færdigudbygget.

Anlægget af den nye metro og første etape af den østlige ringvej primært finansieres af byudviklingen på Lynetteholm. Derudover bidrager Københavns Kommune og et tillæg på kollektive transport på 20 kroner i 2025-priser på den kollektive transport til og fra Københavns Lufthavn også til finansieringen.

Fakta fra aftalen:

- Metrolinie M5 kommer til at bestå af i alt ni stationer: København H, v/Bryggebroen (ved Islands Brygge), DR Byen, v/Amagerbrogade S (ved Sundbyøster Plads), Lergravsparken, v/Prags Boulevard Øst (Kløverparken), v/Refshaleøen, v/Lynetteholm S og v/Lynetteholm N
- Den nye infrastruktur har en estimeret anlægsomkostning på i alt 33,1 milliarder kroner
- På sigt finansieres anlægget primært af byudvikling på Lynetteholm, indtægter fra den kollektive transport og et bidrag fra Københavns Kommune på 2,5 milliarder kroner fordelt over årene 2026-2045. På kort sigt bærer Staten omkostningerne for en andel af udgifterne til anlægget på samlet 15,6 milliarder kroner reserveret som led i aftale om Infrastrukturplan 2035. Disse midler forventes på sigt tilbagebetalt af indtægterne fra projektet
- Fra 2027 indføres et tillæg på 20 kroner i 2025-priser på den kollektive transport til og fra Københavns Lufthavn. Passagerer, der rejser på pendler-, unge- og pensionistprodukter undtages fra lufthavnstillægget. Passagerer der rejser på rejsekort og skifter transportmiddel i lufthavnen vil heller ikke blive berørt af tillægget
- Der indføres desuden et kvalitetstillæg på 1 krone på hele metronettet fra 2036, når 1. etape af metrolinie M5 åbner, som det kendes fra Cityringen M3
- Første etape af Østlig Ringvej vil forbinde Nordhavn med Lynetteholm med forventet åbning senest i 2037
- Københavns Kommune vil med aftalen desuden arbejde videre med projektet om at etablere en cykelbro mellem Østerbro og Refshaleøen
- Det samlede projekt skønnes at have et samfundsøkonomisk overskud på 14,5 milliarder kroner

Organisation for landdistrikter:

Fremtidens kollektive transport og mobilitet kalder på flere løsninger

Busser og tog er rygraden i den kollektive transport, men det skal suppleres med flere transportformer, såsom flextrafik, taxi, samkørsel og delebiler. Sådan lyder nogle af hovedbudskaberne i nyt udspil fra Landdistrikternes Fællesråd, som med udspillet vil vise en vej til bedre mobilitet i hele landet

Med sit nye udspil sætter Landdistrikternes Fællesråd fokus på at sikre sammenhængende og fleksible transportløsninger i hele landet. Det er ifølge organisationen nødvendigt, da knap en fjerdedel af familierne i landdistrikterne ikke ejer en bil, og derfor er afhængige af en velfungerende kollektiv transport. Det samme gør sig gældende for ældre såvel som unge, hvor bil ikke er en mulighed.

- Over de senere år er den kollektive transport i landdistrikterne ofte blevet dyrere og dårligere. Dét er en udvikling, vi gerne vil vende, så vi styrker sammenhængskraften i den kollektive transport og gør det muligt for alle - uanset bopæl - at bo, leve, arbejde og uddanne sig uden at være afhængig af egen bil, siger formanden for Landdistrikternes Fællesråd, Steffen Damsgaard.

Flere og grønnere løsninger

Udspillet lægger blandt andet vægt på at fremme flere alternative transportløsninger, såsom flextrafik, taxi og delebiler, samt miljøvenlige transportløsninger.

- Det er vigtigt, at vi binder landet bedre sammen gennem den kollektive transport, hvor vi ser på en bred vifte af transportformer. For selvom busser og tog fortsat skal udgøre rygraden i den kollektive transport, så kan bus-på-bestilling, flextrafik samt delebiler og landsbybusser supplere de faste ruter og sikre transportmuligheder og mobilitet til områder, der ikke dækkes af det lokale rutenet og hovednettet, siger han og tilføjer:

- Det gælder også transportformer, som understøtter den grønne omstilling og reducerer CO2-udledningen i landdistrikterne - eksempelvis el-busser og samkørsel.

Et udspil med fem pejlemærker:

Udspillet for fremtidens mobilitet i landdistrikterne bygger på fem pejlemærker, som blandt andet skal gøre det muligt at komme fra ens hjemby på landet og videre med det lokale rutenet og hovednettet, såsom tog- og busforbindelser. Pejlemærkerne er følgende:

- Busser og tog bør være rygraden i den kollektive transport regionalt og kommunalt
- Kollektiv transport i kombination med supplerende mobilitetsformer
- Afstanden til nærmeste skifepunkt bør maksimalt være 5 kilometer eller 15 minutter
- Kollektiv transport bør være lokalt og regionalt forankret
- Gennemskuelige og overkommelige priser på kollektiv transport

Med udspillet håber Landdistrikternes Fællesråd at bidrage til en fremtid, hvor det er muligt at bo, leve, arbejde og uddanne sig i hele Danmark uden at være afhængig af egen bil.

Interesserede kan læse udspillet **her**:

Kollektiv transport

Hos Landdistrikternes Fællesråd understreger formanden, at der skal politisk vilje og økonomiske investeringer til, for at sikre en bæredygtig og effektiv transport og mobilitet i hele landet.

- Det handler ikke kun om at komme fra A til B. Det handler om livskvalitet for borgere i alle aldre, også de svage befolkningsgrupper, og om at sikre bosætning, erhvervsliv, uddannelse og udvikling i landdistrikterne. Derfor opfordrer vi politikerne til at tage ansvar og sikre de nødvendige investeringer i den kollektive transport i hele landet, så det bliver et reelt alternativ eller supplement til bilen - uanset ens postnummer, siger Steffen Damsgaard.

Fremtidens mobilitet og kollektive transport kræver flere løsninger end busser og tog, for at binde landet bedre sammen, mener formand for Landdistrikternes Fællesråd, Steffen Damsgaard. (Foto: Mads Krabbe)



Ny busrute skal forbinde København med Göteborg

Med op til 20 ugentlige afgang og syv strategiske stoppesteder vil Kombardo Expressen - der kørte ud og forbandt Aarhus og København i juli 2017 - fra fredag 8. maj forbinde København og Göteborg via færgerne mellem Helsingør og Helsingborg. Kombardo Expressen vil med den nye forbindelse, der bliver kørt af busselskabet Vikingbus, tilbyde en ny, fleksibel og prisbillig transportløsning Øresundsregionen.

Kombardo Expressen, der har haft succes med fjernbusruter i Danmark, kalder den nye forbindelse for Øresund Expressen.

- Vi håber, vi kan tage det svenske marked med storm, som vi har gjort det i Danmark. Vi er de eneste, som kan tilbyde komforten fra en fjernbus med en afslappende færgetur, siger Molslinjens administrerende direktør, Kristian Durhuus.

Busserne på den nye fjernbusrute vil få op til 20 afgang om ugen med start i Københavns Lufthavn (CPH) mod Göteborg og med stop undervejs i København, Lyngby, Helsingør, Helsingborg og Halmstad. Turen hele vejen fra busterminalen i København til Göteborg ventes at ville tage fire timer og 40 minutter.

- Fjernbusser er et fleksibelt koncept, som ganske hurtigt kan skaleres op og ned i forhold til efterspørgslen - og ved succes kan rutenetværket udvides med nye destinationer og stoppesteder, siger Kristian Durhuus.

Turene bliver kørt af danske Vikingbus, som også kører busserne for Bornholm Expressen. Der vil kun blive benyttet dobbeltdækkerbusser, og priserne vil begynde fra 119 danske kroner eller og 179 svenske kroner.

Kollektiv transport



Passagertal:

Plusbussen i Aalborg er populær

Da Plusbussen - der er en række busser på en særlig rute - nogle steder med eget sport - begyndte at køre i Aalborg i efteråret 2023, var formålet at skabe en nemmere, hurtigere og bedre kollektiv trafik i byen. Aalborg Kommune har set på, hvor mange passagerer, der har plusset den nye rute til deres dagligdag og kan konstatere, at der er behov for flere afgang og flere busser

Aalborg Kommune oplyser, at passagertallet efter de første 12 måneder er steget med godt 25 i forhold til den tidligere kollektive transport på samme rute. I 2024 rejste knap 3,8 millioner med Plusbus-forbindelse, der forbinder det vestlige Aalborg med Væddeløbsbanen via midtbyen til Hospitalsbyen i øst, er 12 kilometer lang, har 22 stop og hele turen tager omkring 34 minutter.

- Plusbussen er rigtig populær, og flere og flere hopper på. I dag har Plusbussen ca. 13.500 passagerer på hverdage - og nogle dage rejser over 16.000 med. For at kunne følge med efterspørgslen udvider vi med flere afgang og indsætter flere Plusbusser. Dermed bliver den kollektive trafik endnu mere grønt kørende, siger borgmester Lasse Friemand Jensen (S).

En bus med mange plus'er

På strækningen fra busterminalen til universitetet kører Plusbussen i sin egen bane - kun for busser. Samtidig har den grøn fortrinsret i kryds med lysregulering. Det betyder, at Plusbussen kommer hurtigere frem end bilerne og har færre forsinkelser. Det betyder, at der især i myldretiden er tid at spare ved at lade bilen stå og tage Plusbussen, hvis

Kollektiv transport

man skal på tværs af Aalborg mellem vest og øst. Busserne på plus-ruten kører med et interval på 7,5 minutter til universitetet.

Anna Aaen (EL), der er rådkvinde i Klima og Miljø og har ansvaret for den kollektive trafik i Aalborg Kommune, glæder sig, over at 25 procent af Aalborgs buspassagerer tager Plusbussen. Hun peger også på, at den også er en fordel for byens mange bløde trafikanter.

- Vi ved, at byens borgere og besøgende nyder, at den el-drevne bus hverken støjer eller forurener. Desuden fylder den mindre i bybilledet end det tilsvarende antal biler, hvor der ofte kun sidder én person i hver. Dermed bliver der mindre trængsel på vejene for bilister og større trafikikkerhed for cyklister og gående. Plusbussen bidrager altså både til et roligere og sundere bymiljø med færre partikler, siger rådkvinden.

Også bussernes økonomi går næsten i plus. Søren Kusk, der er formand for Nordjyllands Trafikselskab (NT) og medlem Klima- og Miljøudvalget, peger på, at billetindtægterne dækker omkring 95 procent af udgifterne.

- Det gælder alle ugens dage - også i weekenden - morgener og aftener. Det er jeg meget tilfreds med, siger han.

Flere afgang og flere busser

Aalborg er med sine 120.000 afhængige af en velfungerende kollektiv transport at byen fungerer.

I takt med, at flere og flere sygehusfunktioner flytter fra de eksisterende sygehuse i Aalborg og åbner i Hospitalsbyen i Aalborg Øst, er der brug for flere afgang til endestationen ved det nye sygehus.

Det er eksempelvis ambulante patienter til Diabeteshuset og studerende, der læser sundhedsvidenskab, som kører med bussen til stoppene ved det nye sygehus.

For at imødekomme den stigende efterspørgsel bliver antallet af afgang til Hospitalsbyen fordoblet fra august i år. Her kommer Plusbussen til at køre hvert kvarter i stedet for hver halve time.

- Plusbussen skal også betjene medarbejdere, patienter og besøgende til Hospitalsbyen, så færre bliver fristet til at tage bilen. Derfor er vi allerede nu i gang med at forberede indkøbet af to nye Plusbusser for at være klar, når behovet for offentlig transport til Hospitalsbyen for alvor stiger. Det er vigtigt for os at sikre, busserne ikke kører forbi, fordi de er fyldte, siger rådkvinde Anna Aaen.

Fakta om Plusbussen i Aalborg:

- Plusbussen er Danmarks første BRT-løsning (Bus Rapid Transit) - der i Aalborg delvist kører i en særlig busbane kun til busser
- Plusbusserne er knap 25 meter og dermed dobbelt så lange som almindelig to-akslede busser og har plads til 153 passagerer
- Ruten fra Væddeløbsbanen i vest via midtbyen til Hospitalsbyen i øst er 12 kilometer med 22 stop. Turen tager ca. 34 minutter
- Der er 7,5 minutter mellem Plusbusserne til universitetet i myldretiden, 10 minutter midt på dagen og 15 minutter om aftenen og i weekenderne
- De i alt 13 Plusbusser kører på el og bliver ladet op om natten.
- Plusbusserne kørte det første år 719.354 kilometer og var på gaden i 34.837 timer

Metro åbner for 24-timers billet til 50 kroner

Frem til udgangen af juni kan man hver weekend køre med den københavnske metro lige så meget, man vil for 50 kroner for 24 timer uden at skulle tænke på tid, zoner eller antal ture. Metroselskabet introducerer den nye billet forud for en periode med events, arrangementer og oplevelser i byen - fra polterabender og maraton til cykelløb og koncerter

Metroselskabet peger på, at den særlige weekendbillet, der giver ubegrænset rejse i Metroen i 24 timer for 50 kroner, er oplagt til både vennegrupper, familier og enkeltpersoner, der vil nemt og fleksibelt rundt i byen hele dagen.

Den er også ideel til grupper som eksempelvis sportshold, studiegrupper - eller polterabender, som er i fokus i Metroselskabets kampagne "Pias Polter", der kører online og i biografene i Hovedstadsområdet.

- Uanset, om du skal fejre noget, opleve byen eller bare hurtigt fra A til B, gør den nye 1-dagsbillet det nemt og fleksibelt for alle. Den passer perfekt til alt fra familier og vennegrupper på udflugt til polterabender, der skal rundt fra brunch til bobler og bytur - uden at tænke på zoner eller udløbstider. Med denne billet får man en enkel og prisvenlig løsning til en hel dag i København, siger Eva Lind, der er kommerciel chef i Metroselskabet.

Billetten gælder enten lørdag eller søndag og giver fuld frihed til at tage Metroen så meget, man vil hele dagen og natten med. Man kan hoppe af og på, som det passer og slippe for at tænke på, om billetten stadig er gyldig.

Fakta om 1-dagsbilletten:

- Billetten er tilgængelig i en begrænset periode - fra april til juni
- Gyldig i hele Metroen en hel dag (lørdag eller søndag)
- Prisen er 50 kroner
- Kan købes i Rejsebillet-appen under "Specialbilletter"

Transportministeren på transportmesse:

- Vi skal have en ny taxi-lov

- Rent politisk skal vi have en ny taxalov, vi skal sikre bedre offentlig transport, og her kommer busser til at spille en kernerolle, og vi skal sikre effektivisering inden for den tunge vejtransport, samtidig med at vi har fokus på den grønne omstilling

Det var noget af det, transportminister Thomas Danielsen pegede på, da han åbnede transportmessen - Transport 2025 - i MCH Messecenter, der fandt sted i dagene 3. - 5. april.

Han betegnede i den sammenhæng transportmessen som afgørende i forhold til at få den nyeste viden.

3,7 millioner rejser bliver elektriske

Fem af trafiksselskabet Movia's buslinier skiftede før påske fra diesel- til eldrift. Med 25 nye elektriske busser på linie 14, 123, 216, 220 og 358 kører Movia's yderligere 3,7 millioner passagerer frem til deres bestemmelsessted uden direkte udslip af CO2. Ved årsskiftet havde Movia nået et mål om 50 procents eldrift

Movia har sammen med kommuner og regioner i dag et fælles mål om, at alle Movia's busser skal køre fossilfrit i 2030, og det er forventningen, at over 90 procent vil køre på el.

El-busserne på buslinie 14, 123, 216, 220 og 358 giver Region Hovedstaden og Region Sjælland samt Ballerup, Egedal, Københavns, Roskilde og Solrød Kommuner en årlig CO2-besparelse på 2.200 ton.

De nye el-busser vil være udstyret med elramper.

Fakta om el-busser og de ruter, de er sat ind på:

- De 25 nye el-busser i Region Hovedstaden og Region Sjælland samt Roskilde, Københavns, Egedal, Ballerup og Solrød Kommuner blev sat i drift søndag 13. april
- Det er trafiksselskabet Movia, der udbyder busdriften
- De nye elbusser kører på linie 14, 123, 216, 220 og 358, der tilsammen havde 3,7 mio. passagerer i 2024
- El-busserne vil være udstyret med elektriske ramper
- Omstillingen til el på linie 14, 123, 216, 220 og 358 reducerer udledning af CO2 med 2.200 ton om året opgjort efter "tank-til-hjul"-princippet
- Med de 25 nye elbusser vil Movia være oppe på 593 elbusser i den daglige drift. Det svarer til 53 procent af Movia's busser
- Omstillingen til emissionsfri busdrift startede i 2019 og ved udgangen af 2024 var halvdelen af Movia's busser el-busser





Trafikselskab åbner for ekstra kørsel til arrangementer

Midttrafik indsætter igen i år ekstrabusser i forbindelse med sommerens forskellige forlystelser og arrangementer. Ekstrabusserne på bybuslinie 18 kører blandt andet til Tivoli Friheden i Aarhus, hvor der i påsken blev taget hul på sæsonens række af forskellige koncerter. Sidste år kunne Midttrafik registrere over 60.000 ekstra passagerer i forbindelse med koncerter i Tivoli Friheden

Ekstrabusserne på linie 18 kører direkte mellem Park Allé og Tivoli Friheden to timer før og to timer efter koncerterne. Dermed kan koncertgæsterne lade bekymringer om parkeringsplads, bilkøer og en eventuel alkoholpromille blive på hattehylden

Tiltaget med ekstrabusser startede som et pilotforsøg i 2023 på bestilling af Aarhus Kommune, der ønskede at undersøge, om ekstra busafgange kunne motivere koncertpublikum til i højere grad at bruge kollektiv trafik til byens arrangementer.

- Det er vigtigt, at den kollektive transportform er et reelt og fleksibelt alternativ, hvis vi skal have passagererne til at vælge den til, siger Nicolaj Bang (K), rådmand, Teknik og Miljø.

Kollektiv transport

- Derfor er meget positivt, at så mange har fået øjnene op for, at det er både trygt og nemt at tage bussen både til og fra koncerterne i Friheden. Det er også oplagt, at vi samarbejder med arrangørerne af andre større arrangementer, så man som deltager ved, at det er let at komme frem og tilbage, når man tager bussen, siger han videre.

Transport som en ekstra service

I 2024 benyttede 61.812 ekstra passagerer Midttrafik's busser til koncerter i Tivoli Friheden. Tiltaget viste sig ikke kun at være en succes for gæsterne, men også økonomisk rentabelt for Aarhus Kommune, der finansierer ekstrabusserne.

- Vi oplever generelt både i og uden for Aarhus, at kunderne tager godt imod tilbuddet om nem og sikker kørsel til arrangementer. Det er rigtig positivt, at vi på den måde får flere til at rejse med kollektiv trafik. Vi håber derfor, at flere arrangører vil tænke transport ind i et samlet tilbud til gæsterne fremadrettet, siger Midttrafik's direktør Lars Berg, der glæder sig over succesen med kørsel til arrangementer.

Ekstrabusser til alle koncerter

Ekstrabusserne på linie 18 kører direkte fra Park Allé i Aarhus Midtby til Tivoli Friheden i Aarhus' sydlige bydel tæt ved byens store stadion, der er under ombygning, og retur igen efter koncerten. Første Fed Fredag-koncert var i påsken og der vil være ekstrabusser i forbindelse med koncerter i Tivoli Friheden hen over foråret og sommeren.

Ud over ekstrabusserne til koncerterne i Tivoli Friheden i Aarhus bliver der indsat ekstrabusser eller ekstra letbaneafgange i forbindelse med følgende arrangementer i 2025:

- Northside 5. til 7. juni
- Aarhus Halvmarathon 15. juni
- ABC Beach Party 12. juli
- Grøn Koncert 19. juli
- Smukfest 3. til 10. august
- Alle AGF-kampe på Ceres Park Vejlbj

Interesserede kan læse om Tivoli Friheden på Wikipedia - klik [her](#):





(Foto: Movia)

Trafikselskab:

Bedre forhold for cyklister gavner også den kollektive transport

Mens der arbejdes på højtryk for at finde løsninger, der kan mindske trængslen på vejene, sætter trafikselskabet Movia ekstra fokus på at skabe bedre mulighed for kombinationsrejser mellem cyklen og den kollektive transport. Som nye ambassadører for Cyklistforbundets kampagne - Vi cykler på arbejde - vil Movia gøre det nemmere at vælge den kollektive transport til i kombination med cyklen

Cyklistforbundets kampagne - Vi cykler på arbejde - har gennem 28 år opfordret til, at man tager cyklen til arbejde. En kampagne, som Movia i flere år har bakket op om, men hvor trafikselskabet i år har valgt at gå skridtet videre og blive officiel ambassadør.

- Vi ser cyklen som en naturlig del af fremtidens bæredygtige transport. Sammen med Cyklistforbundet ønsker vi at gøre det lettere for danskerne at kombinere cyklen med kollektiv transport - både for at løse de stigende trængsels-

Kollektiv transport og miljø

problemer på vejene, men i høj grad også for miljøets skyld, siger Stine Sander, der er direktør for kunder og kommunikation hos Movia.

Kombinationen af cykel og kollektiv transport styrker mobiliteten

Movia har indført tydelige tiltag, der skal gøre det lettere at kombinere cyklen med den kollektive transport. Det er eksempelvis blevet gratis at tage cyklen med i bussen, og i samarbejde med en række kommuner har Movia også opgraderet cykelparkeringerne ved en lang række busstoppesteder med overdækket parkering med flere pladser og bedre mulighed for at låse en cykel - alle sammen tiltag, der skal gøre skiftet mellem cykel og bus eller tog enklere.

Hos Movia mener man, at potentialet kan udnyttes mere, og derfor har trafikskabet meldt sig på banen som ambassadør for kampagnen - Vi cykler på arbejde.

- Vi er rigtig glade for, at Movia har sagt ja til at arbejde for mere cyklisme. Når vi samarbejder om at gøre det så let som muligt at kombinere cykel og kollektiv transport, kan vi forhåbentlig komme den stigende trængsel til livs og kan motivere endnu flere danskere til at tage cyklen enten hele vejen eller til et trafikknudepunkt, siger Kenneth Øhrberg Krag, der er direktør i Cyklistforbundet.

Kampagnen "Vi cykler på arbejde" begynder torsdag. Man kan tilmelde sit hold på vcta.dk - klik **her**:

Interesserede kan læse mere om at tage cykler med i den kollektive transport, som Movia står for, **her**:

Om at cykle på arbejde:

- Samfundsgevinsten ved at erstatte én kilometer i bil med én kilometer på cykel er 8,39 kroner
- Sidste år deltog 57.484 i "Vi cykler på arbejde". Der blev sammenlagt tilbagelagt over 9,8 millioner kilometer
- Movia har siden 2022 tilbudt gratis cykelmedtag i busser
- I en undersøgelse fra 2023 foretaget af Epinion for Movia svarer 42 procent, at de enten er positivt eller meget positivt stemt over for muligheden for at kunne tage cyklen med i busserne



Borgmester i Guldborgsund Kommune, Simon Hansen (S), holdt tale ved skovrejsningen.

(Foto: Adam Grønne)

Trafikselskab og kommune har plantet træer langs busrute

Et nyt samarbejde mellem trafikselskabet Movia og Klimaskovfonden skal give passagerer og borgere i Guldborgsund Kommune mulighed for at gøre en aktiv indsats for at få mere grønt at kigge på under busturen og i deres nærmiljø. De første træer til en ny skov i Horbelev blev plantet i begyndelsen af april

Movia og Klimaskovfonden har med kampagnen "Plant skov langs busruten" inviteret buspassagerer og borgere i Guldborgsund Kommune til at donere et træ og på den måde bidrage til at rejse ny skov i deres lokalområde. Kampagnen er synlig i bybilledet og i de lokale busser.

- Hos Movia arbejder vi på at bidrage til mindre CO₂-udledning, og vi ser samarbejdet med Klimaskovfonden og Guldborgsund Kommune som en naturlig forlængelse af disse ambitioner. Vi er glade for at kunne invitere vores passagerer i kommunen, til at gøre en direkte forskel for klimaet, samtidig med at vi skaber en smukkere og grønnere udsigt fra passagersædet, siger Movias direktør for kunder og kommunikation, Stine Sander.

Borgmester plantede træer med lokale børn

I Horbelev i Guldborgsund blev de første træer til den nye skov plantet i begyndelsen af april. Planen er, at der i alt skal plantes 3,2 hektar skov med hjælp fra borgerne i kommunen.

- Jeg er rigtig stolt over, at Guldborgsund er det første sted, hvor det her samarbejde mellem Movia og Klimaskovfonden bliver sat i søen. Det, at vi som borgere kan være med til at give et lille bitte bidrag til, at der bliver lidt grønnere der, hvor vi alle sammen bevæger os, og hvor den offentlige transport kører, giver rigtig god mening, siger borgmester Simon Hansen (S), som sammen med Movia og Klimaskovfonden var tilstede ved skovrejsningen, hvor han tog del i gravearbejdet i Horbelev sammen med børn fra den nærliggende børnehave, Æblehuset.

For 25 kroner kan borgere og passagerer bidrage med et træ og dermed være med til at rejse den nye skov, der ikke kun skal optage CO₂, men også skabe et nyt rekreativt område. Passagererne vil kunne følge træernes vækst fra busvinduet og se deres bidrag gøre en reel forskel i lokalområdet. Kampagnen er synlig i busserne, ved stoppestederne og på reklamesøjler i Guldborgsund Kommune, hvor plakater med en QR-kode gør det nemt at købe et træ.

- Vi er glade for, at Movia på denne måde er klar til at bidrage til indsatsen for at få plantet mere skov i Horbelev. Vi glæder os meget til, at borgerne i Guldborgsund Kommune

Fakta om skovrejsningen på Falster:

- Den første skov rejses på ca. 3,2 ha i Horbelev. Området er en del af i alt 24,2 hektar seks forskellige steder i kommunen
 - Skovene rejses som rekreative skove med fokus på CO₂-binding (klima) og biodiversitet
 - Den nye skov i Horbelev ligger helt bynært i Horbelev
 - Planen er, at der skal etableres bordbænkesæt og stier
 - Der skal med tiden laves biodiversitetsinitiativer som insektvolde, stenbunker og insekthoteller
- De første træer i den nye skov i Horbelev blev plantet i starten af april



bidrager aktivt til skovrejsningen, så de får smukkere omgivelser, der tilmed bidrager til klimaindsatsen, Poul Erik Lauridsen, der er direktør i Klimaskovfonden.

Interesserede kan læse mere om skovrejsningen og samarbejdet [her](#):

Børn fra Æblehuset i Horbelev hjalp til med at plante træer. (Foto: Adam Grønne)



Nye el-busser fra svensk producent kommer i længere udgaver med tre aksler

Scania, der i øjeblikket holder pause med at sælge busser i Danmark, er på vej med nye batteri-elektriske busser. Det nyeste er, at Scania udvider udvalget med en tre-akslet el-bus med lav entre med nye el-motorer og ladeinfrastruktur til hurtigladning

Den nye tre-akslede el-bus er en del af Scania's nye platform for elektriske by- og forstadsbusser og er designet til Scania's nyligt lancerede el-motor. Ud over den nye el-motor får bussen hurtigere opladning og flere ladealternativer sammen med nye bagaksel-muligheder.

Hvor Scania's nyeste to-akslede el-bus, der blev introduceret i 2023, er målrettet bykørsel og kørsel i forstæder og kortere ruter mellem to byer, er den nye tre-akslede bus målrettet tungere opgaver, hvor der er behov for større passagerkapacitet.



Mercedes 519 CDI - 1. reg. marts 2015

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

ASR, fartpilot, klima,
justerbare sæder, soltag,
elskydedør mm.

Pris: 265.000 Kr.



Setra 519 HD - 1. reg. september 2016

Km. 1.683.767 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 41+1+1

ABS, ASR, bakkamera, klima
køleskab, toilet, fodstøtte,
magasinet mm.

Pris: 1.250.000 Kr.



Mercedes Benz 317 - 1. reg. august 2022

Km. 64.082 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 8+1

Fartpilot, Aircon., lift,
justerbare sæder, soltag,
elskydedør mm.

Pris: 275.000 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



Scania Fencer er en meget nydelig bus med et lidt rått udseende

Svensk busproducent skuffede med kinesisk produceret bus

Scania producerer ikke længere selv komplette busser, men tilbyder bus-chassiser til alle former for passagertransport, spændende fra 10,8, 12,0, 12,5 og 13,0 meter som to-akslet, 13,0 og 15,0 meter som treakslet og som 18 meter ledbus. Busserne kan leveres med både diesel- og gasmotorer og som batterielektriske. Når det gælder bybusser er Scania kørt ind på markedet med en ny model - Scania Fencer - der er blevet produceret i samarbejde med den Kinesiske busfabrik Higer

Tekst og foto: Rolf Brems

Fencer er udviklet, designet og konstrueret af Scania, men bygget på den kinesiske busfabrik Higer i Suzhou. Fabrikken blev etableret i 1998 og har udover det hjemlige marked, solgt sine busser til både det afrikanske og sydamerikanske marked. De har faktisk leveret 70.000 elektriske busser på 10 år.

Efter at Scania lukkede sin polske fabrik er samarbejdet med Higer blevet udbygget, hvilket har resulteret i den nye

Materiel

Modellen har low-entry ved alle tre døre, god plads, og gode holddegreb for de passagerer, som står tæt ved døren.



Afdelingen for cykler, kørestole og barnevogne er rummelig. Kosten langs panelet er ekstra udstyr til kvindelige passagerer, som vil hurtigere frem...

Materiel



Den bageste dør levner også god plads til indstigning. Den høje opbygning rummer motor og drivline.

Scania Fencer, som der ikke har været så meget fokus på ind til videre. Men modellen har dog fået sig et navn i Storbritannien, hvor de første busser blev sat i drift i 2022.

Fencer har en motor på 250 kW ved kontinuerlig effekt og en spidseffekt på 300 kW.

Drivlinje systemet omfatter også en to-trins automatgearkasse, som øger rækkevidden, da elmotoren kører med færre udsving i omdrejninger, hvilket også giver en større komfort.

Køretøjet kan leveres med batteripakker på 264 eller 330 kWh fordelt på 8 eller 10 stk, hvor 4 stk. ligger bag i bussen, mens resten er placeret på taget.

Batterierne skulle oprindeligt leveres fra den svenske batterifabrik, Northvolt AB, der er gået konkurs 12 marts 2025 - få dage inden testkørslen i Bonn. Repræsentanten for Scania, Uve Lange, oplyste, at det ikke ville få betydning for fremtidige leverancer af bussen.

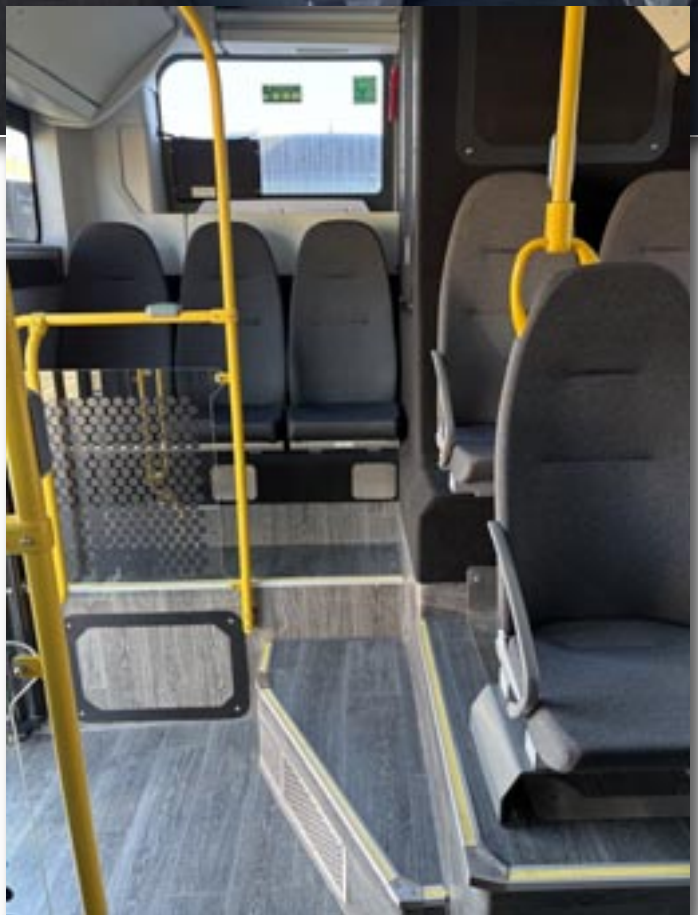
Opladning kan foregå via strømaftager med en effekt på op til 300 kW eller CCS2 stik med op til 150 kW.

Designmæssigt syntes jeg, det er en flot bus. Den har et lidt rå udtryk med sine skrå lygter, dens blanding af en sort og blank front med et stort og tydeligt SCANIA, samt lidt alu-lister til at bryde det med.

Materiel



Et kig ned gennem kabinen. De forreste sæder burde nok ikke være udstyret med armlæn, da de griber fat i jakker og tasker. Ellers kunne man lave halvanden mands sæder for at øge flowet.



Den bagerste sektion, hvor der var meget støj fra motor og drivlinen.

Materiel



Chaufføren sidder dejligt højt, men der er ikke meget plads. Førersædet er her trukket så langt tilbage, som det kan.

Fenceren kan rumme 35 siddende passagerer og med lige så mange stående, kommer passagertallet op på 70 i alt. Og de stående har mange holdestropper, mens bussens USB-stik er lettest at nå, hvis man sidder ned. Den kan fås i 2 og 3-dørs modeller.

I databladet fra Scania Higer oplyses det, at alle batterierne lå på taget. Men det de gjorde de nu ikke på test-modellen, her blev det oplyst, at de også var placeret bagerst.

Desværre er navnet på bussen det eneste svenske. Det er ikke noget, jeg kækt påstår - det udtalte repræsentanten selv.

Og hvis man forbinder svensk med kvalitet, og kinesisk med en knap så god kvalitet, ja så lever bussen desværre op til det forhold. Den var for at sige det mildt, en skuffende oplevelse.

Chaufførens arbejdsplads er ikke designet til høje folk, som man finder på vores breddegrader. Førerpladsen virker noget indeklemt. Men man sidder i en god højde og kan overskue indgangen og betjeningen af passagererne og har generelt et godt udsyn. Adgangen for chaufføren er vanskelig, man skal kante sig ind, så et chaufførskift kan hurtigt komme til at minde om en lettere tango, inden man er kommet forbi hinanden.

Den snævre plads skyldtes nogle enormt store instrumentpaneler, der måske er inspireret af Scania/Irizar-turistbusserne, og en meget tyk dør med store flader, som egentlig ikke har nogen funktion. Den kan selvfølgelig benyttes til billetmaskiner med mere, men en slankere udgave kunne også gøre det.

Der var god stuveplads i døren til chaufførens fornødenheder, men sædet kunne ikke rykkes ret langt tilbage, så for de langbenede var det også trangt på den led.

Materiel

Førerpladsen, som egentlig er godt udstyret, har for brede paneler - og som sagt før - en bred chaufførdør, så man sidder indeklemmt.



Min polske kollega Dariutz er en lille spinkel mand. Men han syntes også, at førerpladsen var for lille og indeklemmt. Læg mærke til den tykke dør og brede adskillelse, som måske er at frådse med pladsen.

Materiel



Displayet er veldisponeret, men mangler det væsentligste efter min mening - nemlig regenereringen.

Indretningen af instrumentbordet var fint. Knapperne kunne nås uden, at man skulle bukke sig frem, men det skyldtes nok også den snævre plads. Skærmen med hastighedsviser var tydelig, og mindede meget om den, der sidder i en Yutong-bus - det samme gjorde kontakterne.

Kørslen var desværre meget skuffende. Bussen havde mange vibrationer og virkede meget tung - og alle ujævnheder fra vejen blev absorberet helt op i styretøjet. Det føltes lidt som at køre på massive luftringe. Scania Fencer-bussen havde også et højt støjniveau, både oppe hos chaufføren og i kabinen. Der var en knagen og raslen fra interiøret nærmest som om, at det ikke var ordentligt fastspændt, og det var synd, for det var en nydelig indretning.

Der var støj fra drivlinjen, der lød som et slidt eller nærmest løst differentiale og virkede noget voldsomt i et nyt køretøj.

Bussen havde en hillholder, men ingen manuel retarder, og som den eneste el-bus af efterhånden de mange jeg har prøvet, viste den ej heller regenerering, hvilket efter min mening er "no-go".

Fenceren var udstyret med 360° kamera overvågning, hvilket i bytrafikken er genialt, men det var tændt under hele kørslen, også ved de høje hastigheder. Det er unødvendigt, og kan sikkerhedsmæssigt virke modsat, hvis chaufføren kigger på dem - i stedet for vejen.

Alt i alt håber jeg at den Scania Fencer, der var sendt til Bonn fra Scania, var en funktional prototype, som ikke var helt færdig, og hvor man vil forbedre produktet, for det syntes jeg absolut at den fortjener.

En af deltagerne nævnte i en sidebemærkning, hvordan Scania dog kunne lægge navn til bussen.

Materiel

360 graders overvågningen er et godt system til at øge sikkerheden omkring bus- sen med i et ofte kaotisk by- miljø. Men de bør efter min mening ikke være tændt hele tiden - måske kun op til 30 km/t.



Fencer - distribueret af Scania, stod der på bagenden af testbussen.

Uddannelsesråd har fået ny sekretariatschef

TUR - Transporterhvervets Uddannelser - har pr. 1. april ansat Morten Ørnsholt som sekretariatschef. - Transporterhvervet er en af de vigtige grundpiller i vores samfund, og det er afgørende, at branchen har adgang til de rette kompetencer, siger Morten Ørnsholt. Morten, der kommer fra en stilling som kontorchef for erhvervsuddannelser i Styrelsen for Undervisning og Kvalitet (STUK)

- Vi ser frem til at samarbejde med Morten om ledelsen af Transporterhvervets Uddannelser. Virksomhederne i transportbranchen står over for et stort rekrutteringsbehov, og der er ny lovgivning på vej på uddannelsesområdet, som også vil få indflydelse på skolerne. Derfor er det helt afgørende, at vi har erfarne kræfter som Morten på posten som sekretariatschef, siger Michael Boas Pedersen, der er formand for TUR's bestyrelse og chefkonsulent i DI.

Tidligere har Morten Ørnsholt været sekretariatschef i Industriens Uddannelser, hvor han blandt andet havde ansvar for sekretariatsbetjeningen af Metalindustriens Uddannelsesudvalg samt en række andre faglige udvalg og efteruddannelsesudvalg. Han har også arbejdet med uddannelse og regionalforeninger i Dansk Industri.

Med sine mange års erfaring med ledelse, administration og udvikling inden for de erhvervsrettede uddannelser har Morten Ørnsholt oparbejdet kendskab til erhvervs- og arbejdsmarkedsuddannelser samt til arbejdsmarkedets parter på uddannelsesområdet.

- Der sker lige nu en stor udvikling på erhvervsuddannelsesområdet og inden for AMU. Samtidig bliver medarbejderne i branchen mødt af nye krav. Derfor er det af stor værdi, at vi nu kan trække på Mortens store erfaring med både sekretariatsbetjening og fra STUK, som vil være med til at sikre en høj kvalitet af transportuddannelserne, siger Kim Poder, der er næstformand for TUR's bestyrelse og forhandlingssekretær i 3F Transport.

Morten Ørnsholt er uddannet cand.scient. pol. og har gennemført løbende efteruddannelse indenfor ledelse. Han har arbejdet med en lang række driftsopgaver, udviklingsprojekter, konferencer, events, strategisk planlægning og har stor erfaring med udvalgsbetjening og sekretariatsledelse.

- Transporterhvervet er en af de vigtige grundpiller i vores samfund, og det er afgørende, at branchen har adgang til de rette kompetencer. Jeg glæder mig til at samarbejde med TUR's bestyrelse, udvalg og sekretariat samt med skolerne, uddannelsescentrene og STUK om at udvikle og fremtidssikre transportuddannelserne, siger Morten Ørnsholt.



Morten Ørnsholt er ansat som sekretariatschef i TUR.



Luftfartschef bliver ny vicedirektør i Trafikstyrelsen

Med virkning fra søndag 1. juni udvider Lars Korsholm sit nuværende luftrum i Trafikstyrelsen og bliver ny vicedirektør for luftfartsområdet. Lars Korsholm afløser Kåre Clemmesen, der går på pension efter otte år som vicedirektør for styrelsen

Lars Korsholm har i flere år kontorchef i Trafikstyrelsen og bliver med sin nye stilling en del af Trafikstyrelsens direktion.

- Jeg glæder mig til at byde Lars velkommen i direktionen. Lars kommer med et stort engagement og en betydelig faglig indsigt i både luftfartsområdet og i resten af Trafikstyrelsens opgaver, siger Trafikstyrelsens direktør, Nanna Møller.

- Samtidig står Lars for nogle ledelsesperspektiver, der bliver vigtige i det videre arbejde med vores nye strategi.

Lars Korsholm, der er 50 år og uddannet jurist fra Aarhus Universitet, har en ambition om også at gøre sit bedste for at være synlig, lyttende og tilgængelig i sin nye rolle som vicedirektør.

- Jeg har stor respekt for den faglige stolthed og den ildhu, som præger både vores ledere og medarbejdere. Derfor glæder jeg mig også til at være med til skabe de bedst mulige rammer for, at alle føler sig motiverede og har lyst til at tage et medansvar for at udvikle styrelsen - både som arbejdsplads og i vores vigtige rolle som myndighed på transportområdet, siger Lars Korsholm.

Lars Korsholm afløser Kåre Clemmesen, der går på pension efter otte år som vicedirektør i Trafikstyrelsen.



Lars Korsholm er fra 1. juni ny vicedirektør i Trafikstyrelsen.
(Foto: Trafikstyrelsen)



Energiselskab har ansat en ny presse- og kommunikationschef

Jens Bomholt er fra torsdag ansat som ny presse- og kommunikationschef hos energiselskabet OK. Han kommer med erfaring inden for public affairs og skal styrke OK's strategiske kommunikation og positionering i den offentlige debat

Jens Bomholt er 36-år og kommer senest fra en rolle som selvstændig kommunikationsrådgiver og har tidligere været presse- og mediechef i Innovationsfonden. Dertil har han flere års erfaring med politisk kommunikation - blandt andet som pressechef i Skatteministeriet og som rådgiver i EU-Parlamentet.

Som presse- og kommunikationschef skal Jens Bomholt sammen med det øvrige kommunikationsteam styrke OK's eksterne profil og bidrage til den fortsatte udvikling af virksomhedens kommunikationsindsats.

Jens Bomholt har i sin tid som selvstændig rådgiver særligt arbejdet med virksomheder i energibranchen.

- OK er en ansvarlig og værdibåret virksomhed med stærke rødder og store ambitioner. Jeg glæder mig til at blive en del af en organisation, der spiller en afgørende rolle i den grønne omstilling - og som har en stærk tilstedeværelse i danskernes hverdag, siger Jens Bomholt i forbindelse med sit nye job.

Han får det ledelsesmæssige ansvar for kommunikationsteamet, der er en del af OK's afdeling HR, ESG og Kommunikation.



Om Jens Bomholt:

- Jens Bomholt er cand.public. i analytisk journalistik fra Danmarks Medie- og Journalisthøjskole med specialisering i pressehåndtering, strategisk kommunikation og public affairs. Han har en bachelor i historie fra Aarhus Universitet
- Tidligt i sin karriere arbejdede han med politisk journalistik på Christiansborg, politisk kommunikation i Bruxelles og har siden opbygget en faglig profil inden for PR, omdømmepleje og kommunikationsrådgivning i både offentlige og private organisationer
- Privat er han bosat i Åbyhøj med sin hustru og parrets to børn

Rejser til Storbritannien kræver forhåndsgodkendelse ved indrejse

Nye rejseregler betyder, at man fra onsdag 2. april skal have en forhåndsgodkendelse for at rejse ind i Storbritannien. Hvis man ikke har styr på de nye indrejseregler i Storbritannien, risikerer man en ubehagelig overraskelse, hvis man vil ind i landet. Det påpeger forsikrings-selskabet Alm. Brand

Forsikrings-selskabet opfordrer derfor alle, der har planer om at rejse til Storbritannien - England, Skotland, Wales og Nordirland - til at sætte sig ind i kravene og ansøge om en godkendt elektronisk rejsegodkendelse - Electronic Travel Authorisation, ETA - i god tid før afrejsen.

En godkendt ETA er gyldig i to år og giver mulighed for ophold i Storbritannien i op til 180 dage. Man skal dog stadig gennem grænsekontrollen.

Interesserede kan læse mere og ansøge om electronic travel authorisation (ETA) [her](#):

Du kan automatisk få
Magasinet Bus
hver gang det udkommer
direkte i den indbakke
Klik [her](#) og skriv dig på vores mail-liste
Det er ganske uforpligtende
og uden omkostninger



Peter Missfeld har indstillet sig på at sælge sit busselskab. - Alene på grund af min alder, siger han.

Busvognmand sætter sin forretning til salg:

- Det er alene på grund af min alder

Tilbage i marts fik vi her på redaktionen en mail, hvor overskriften efter de indledende og vigtige høfligheds vendinger lød: Busselskab sælges - kan det komme med i jeres magasin? Den besked vakte selvfølgelig vores nysgerrighed og interesse, så vi ringede på et medsendt nummer og fik så hurtigt en aftale om et interview med Peter Missfeld, som ejer og driver Dybbøl Turist - for det var det busselskab, der skal sælges - og det busselskab denne artikel handler om

Tirsdag inden påske møder vi Peter Missfeld på kontoret hos Dybbøl Turist, der trods navnet ligger i Ragebøl. Der er dog ikke længere end at man på en klar dag kan se til Dybbøl og "den store bro", som den kaldes i folkemunde, der fører over til øen Als.

Og efter de almindelige høfligheds vendinger, når man møder nye mennesker, forklarer busvognmanden, at det udelukkende er på grund af hans alder, at han vil sælge sin forretning.

- Jeg fylder 70 år i år, og det er derfor, at jeg sætter Dybbøl Turist til salg, siger Peter Missfeld og forklarer, at han købte busselskabet af de daværende ejere - Bent og Rita Jørgensen i 2004. Han vidste, at de gerne ville sælge, og da selskabet havde et godt renommé, besluttede han sig for at købe.

En arbejdsplads

- På det tidspunkt havde de haft 25-års jubilæum, siger han og tilføjer, at Dybbøl Turist i hvert fald har rødder tilbage til 1977.

- Måske længere. Det ved jeg ikke.

Den gang i 2004 drev Peter Missfeld en lille busvognmandsforretning i Nordborg. Med købet af Dybbøl Turist fulgte tre busser og chauffører - og så var kursen lagt til både at udvide og flytte, da pladsen i Nordborg blev for trang.

- Vi har udvidet lige så stille gennem årene og har i dag 18 busser og omkring 20 ansatte, forklarer han og siger direkte:

- Så hvis du kan finde et par afløsere, så er det ok. Dem kan vi altid bruge, siger han med et smil.

For Peter Missfeld må ligesom mange andre busvognmand erkende, at buschauffører ikke hænge på træerne - hvorfor skulle de også gøre det? Men de hænger heller ikke ud andre steder, så det er lidt af en udfordring at finde en afløser, hvis en af selskabets chauffører bliver syg eller skal på barsel. Det samme gælder, når der bliver et fast chaufførjob ledigt. Det sker ind i mellem, men generelt har chaufførerne været hos Dybbøl Turist i mange år - et par kørte med over til Peter Missfeld, da han overtog forretningen i 2004.

Turistbusser og livsstil

Der findes flere livsstilsmagasiner, som nærmest beskriver det gode liv, hvor alt er lyst, designet er på plads, børnene altid nyvaskede og billeder på siderne lidt skarpere eller lidt mere manipulerede end det, virkelighedens original kan vise.



Dybbøl Turist, der trods navnet har hjemsted på Løntoft i Ragebøl lidt vest for Sønderborg. Der er dog ikke længere end at man på en klar dag kan se til Dybbøl og "den store bro", som den kaldes i folkemunde, der fører over til øen Als.

En arbejdsplads

Og hvor er turistbuschaufføren henne i magasinernes glittede papir? For netop et job som turistbuschauffør må som definition være oplagt at berette om i et livsstil-magasin.

- For jobbet som turistbuschauffør er en livsstil, fremhæver Peter Missfeld.

Et job med stil, hvor man skal kunne mere end sit fadervor på dansk. Tysk og engelsk er gode kvalifikationer, og ud over det krævede kørekort og efteruddannelsesbeviser, styr på køre- og hviletiderne, er situationsfornemmelser og godt humør bestemt også noget, der trækker opad, når gæsterne i bussen skal have det de forventer - en god oplevelse.

Peter Missfeld peger på, at man skal kunne lide at være på tur over flere dage - fra man kører hjem fra den ene dag, til man efter flere dage på destinationen, kører hjemad igen.

- Det er en livsstil, hvor man ikke lige er hjemme hver aften, siger han og peger dermed på en af udfordringerne med at holde på nye unge chauffører, der måske har børn, som har krav på opmærksomhed.

- Vi vil jo gerne det hele. Have chaufførerne, og have at der bliver sat børn i verden.

For der skal jo være nye over alt, hvor de gamle faldt.

Men det er mest de nyankomne, der holder op igen.

Selvom de ved samtaler bliver gjort opmærksom på, at det ikke er et 8-16 job, skiftende arbejdstider og der ikke er



En bus fra Dybbøl Turist angiveligt i 1970'erne.

(Foto: Dybbøl Turist)

En arbejdsplads



Nogle af minibusserne hos Dybbøl Turist, da vi besøgte busselskabet tirsdag før påske, hvor skolerne holdt påskeferie.

nogle fastlagte køreplaner, så kommer det alligevel som en overraskelse for mange, at jobbet som turistbuschauffør er uforudsigeligt og kræver stor fleksibilitet.

Har både busser og kunder

Peter Missfeld oplever ind i mellem, at han både har kunder og køreklare busser, men ikke har chauffører til rådighed - f.eks. på grund af at chaufførerne ikke har mere køretid.

- Vi får nye chauffører via "mund-til-mund-metoden" eller opslag på Facebook, siger han og konstaterer, at der ikke er så mange chauffører at finde på jobcenteret.

Han må også konstatere, at det ikke er blevet lettere efter corona-tiden, der tvang busserne ind på holdepladserne og chaufførerne hjem.

- Mange prøvede et 8-16 job og blev glade for det og vendte ikke tilbage til vejene.

Og så er ungdomsårgangene generelt små i forhold til tidligere. Hvor der for 30 år siden blev født 69.771 børn, blev der i 2024 født 57.079. Dog ikke så lavt som i 1988, hvor fødselstallet var 51.800. Tilbage i 1946 blev der født 96.111.

En arbejdsplads

- Så der er færre at få fat i, konstaterer Peter Missfeld, der dog har fået fat i et par chauffører under 30 år selskabets Flextrafik-biler.

...Og så skal der også være til driften

Peter Missfeld mener, at jobbet som chauffør er ganske rimeligt betalt. En chauffør koster omkring 240 kroner i timen, når der er betalt tillæg, pension og arbejdsmarkeds- og sociale bidrag.

- Og så skal jeg så selv have noget til alt det andet - driften med brændstof, dæk, olie og sliddele, reparationer, forsikringer, vand og varme plus husleje.

Faste kunder, flextrafik og rejsebureau

Aktiviteterne hos Dybbøl Turist spænder fra turistkørsel med store busser, over flextrafik i minibusser til kørsel med skolebørn, der har særlige behov, og pensionister, der også har behov, der ligger lidt ud over behovene hos mange andre mennesker.

Peter Missfeld forklarer, at Dybbøl Turist har en række faste kunder, hvor mange selv står for at planlægge turene med guide og så videre, men de sammensætter også gerne ture for kunderne.

Dybbøl Turist agerer også selv rejsebureau og arrangerer selv ture - fortrinsvis til Tyskland, Belgien og Polen. Her



Busserne, som Peter Missfeld købte sammen med Dybbøl Turist i 2004.

(Foto: Dybbøl Turist)

En arbejdsplads



Fire turistbusser ud af fem var hjemme på pladsen hos Dybbøl Turist, hvor der også er en stor hal (øverst til venstre) med to baner, hvor chaufførerne kan rengøre busserne efter turene.

benytter Peter Missfeld gerne guider på stedet, hvor chaufføren så står for at få bragt gæsterne trygt og sikkert frem - og selvfølgelig også tilbage igen.

- Det vigtigste er, synes jeg, at kunderne får en positiv oplevelse lige fra første telefonopringning, til turen er slut.

Det gælder om at efterkomme kundernes ønsker med hensyn til bus og hvad, chaufføren og guide skal levere.

- Her er det vigtigt, at chaufføren er inde i de aftalte instruktioner og har dem under turen, siger Peter Missfeld.

Og da Dybbøl Turist har en række stamkunder, der vender til bage gang på gang - år efter år - tager Peter Missfeld som et tegn på, at tingene fungerer.

Det giver anledning til at fremhæve, hvad man skal kunne som chauffør hos Dybbøl Turist - og hos de fleste andre busselskaber.

For Peter Missfeld er det vigtigt, at man som chauffør.

- kender sin bus og kan optimere sin kørsel
- er præsentabel
- sætter sig ind i instruktionerne til turen
- kan afslutte en tur og tjekke, at bussen er i orden - og få ordnet eventuelle fejl og mangler, der er opstået

- Og så gør det ikke noget, at man kan tale lidt tysk og engelsk, siger han og tilføjer:

En arbejdsplads

- Det gør heller ikke noget, hvis chaufføren kan fortælle en sjov historie, men det skal være med måde, for man skal som chauffør have føling med det publikum, man har med på turen.

Sat til salg - og der er måske en køber

Peter Missfeld har besluttet at sælge sin virksomhed. Om det sker hurtigt eller i et mere adstadigt tempo, vil tiden vise.

Men hvad med den dag, hvor han siger farvel til sine busser og medarbejdere?

Jo, så vil han gerne selv tage på ture og rejse sammen med sin hustru, Dorte.

- Vi kan sagtens bruge tiden, der kommer. Vi har tre børn og fire børnebørn, siger han og tilføjer, at det ikke er sikkert, at han helt slipper rattet. Det behøver jo ikke vare et rat, han selv ejer.

- Det kan være, at jeg kører en afløsertur en gang i mellem. Og ellers finder jeg nok en hobby. For helt i ro fra dag et, nej, det tror jeg ikke på, siger han, inden han byder på en kop kaffe i privaten.



Busser fra Dybbøl Turist omkring 2010.

(Foto: Dybbøl Turist)



De fem store turistbusser hos Dybbøl Turist i dag.

(Foto: Dybbøl Turist)

Fakta om Dybbøl Turist:

- Dybbøl Turist tilbyder turistikørsel for nye kunder og en fast kundekreds i ind- og udland og råder over fem store turistbusser
- Dybbøl Turist kører flexkørsel, variabel kørsel og kørsel med en garantibil (liftvogn)
- Dybbøl Turist kører skolekørsel med specialkørsel af børn og pensionister for Sønderborg Kommune.
- Ud over de fem store turistbusser råder Dybbøl Turist over 10 Mercedes-Benz Sprinter-minibusser og nyere årgange
- Tre biler til 4 personer

- Dybbøl Turist ejes og drives af Peter Missfeld, som købte forretningen af Bent og Rita Jørgensen i 2004. Bent og Rita Jørgensen havde da drevet forretningen siden 1977, som dermed havde haft 25-års jubilæum

- Da Peter Missfeld købte forretningen i 2004, havde han drevet en mindre busvognmandsforretning i Nordborg med to busser, en taxi og en minibus i nogle år

Transportminister fjerner flere regler på busområdet

Transportminister Thomas Danielsen (V) fjerner en række regler, som både busvognmænd og institutioner, der har en bus tilknyttet til småture, hidtil har skullet leve op til. Eksempelvis er det ikke længere et krav, at buschauffører en gang om dagen skal tjekke deres bus for eventuelt glemte genstande. Det bliver også muligt for en børnehave at invitere nabobørnehavens børn med på bustur uden, at de skal ansætte en transportleder og leve op til de regler, der gælder for store busfirmaer

Reglerne som transportminister Thomas Danielsen har fået gennemført og som træder i kraft henover foråret, udspringer i ministerens udspil om ti initiativer, der skal styrke vejtransportbranchen.

- Vi har over årene fået skabt et kludetæppe af store og små regler, der gør det besværligt for virksomhederne og stort set umuligt for alle andre at løse selv helt banale opgaver med en bus, siger Thomas Danielsen og fortsætter:

- Det gør vi nu op med, for vi skal selvfølgelig ikke kriminalisere det plejehjem, der tager en pårørende med i bussen, ligesom det ikke skal være ulovligt, hvis en buschauffør en enkelt dag skulle glemme at gå en hittegodsrunde i bussen.

Regelforenklingerne er blandt andet gennemført med L107, som Folketinget har vedtaget og ved en række ændringer i de relevante bekendtgørelser.

En af de større forenklinger gør op med tidligere implementering af EU-regler om definitionen af, hvad erhvervsmæssig buskørsel er. Tidligere var definitionen, at hvis bare ét af tre kriterier var opfyldt, så var der tale om erhvervsmæssig buskørsel med alle de krav om transportleder og kapitalkrav, som det medførte.

Nu skal alle kriterierne være opfyldt, og Thomas Danielsen peger på, at plejehjemmet ikke længere vil være et bus-selskab i lovgivningens forstand, hvis de tager en pårørende med på bustur - blot fordi den pårørende er "personer uden en nærmere tilknytning".

- Det bliver jo aldrig det primære formål for et plejehjem eller en børnehave at drive busvirksomhed, og derfor er det også helt skørt, at de har været underlagt de her regler. Fremover er det ikke busreglerne, der står i vejen for at bruge en institutionsbus til at give børn og ældre en god oplevelse, siger Thomas Danielsen.

En række af lempelserne vil også begrænse en del af det administrative arbejde hos virksomhederne.

- Vi skal selvfølgelig have en klar ramme for de professionelle busselskaber, så der er fair konkurrence. Det fastholder vi, og samtidig fjerner vi en masse unødvendigt papirarbejde og skøre detailkrav til, hvordan den enkelte chauffør skal passe sit arbejde. I min verden er der ikke nogen grund til at gøre det mere svært end højst nødvendigt, og jeg ser frem til at tale med branchen om, hvordan de oplever de færre regler i praksis, for jeg har svært ved at tro, at de reelt vil savne dem, siger Thomas Danielsen.

Lidt fakta:

- Med vedtagelsen af L107 afskaffes blandt andet restancekravet, der skal fjerne en af barriererne for at komme ind i hvervet
- Tilsvarende afskaffes også kravet om tilladelse til at udleje busser. Fremover skal virksomheder, der udlejer køretøjer erhvervmæssigt, ikke opfylde krav, som ligeledes skal opfyldes af en lejer, når der er tale om buskørselsvirksomhed
- Derudover bliver kravene til at drive chaufførvikarvirksomhed også forenklet således, at virksomheder, som kun vil udleje chauffører, ikke skal leve op til krav, der ikke er relevante for dem - eksempelvis behøver de ikke længere at anskaffe sig en lastbil eller bus og ansætte en transportleder, blot for at kunne udlåne vikarer

Bekendtgørelser:

Med transportministerens tiltag på bekendtgørelsesområdet bliver antallet af paragraffer på gods- og busområdet forventeligt reduceret

Det gælder blandt andet:

Busbekendtgørelsen:

§ 16 om at en transportleder skal kunne kontaktes fra kl. 10:00-14:00 på alle hverdage.

§ 24 om, at buschauffører en gang om dagen skal tjekke for bussen for eventuelt glemte genstande.

Godsbekendtgørelsen:

§ 15 om at en transportleder skal kunne kontaktes fra kl. 10:00-14:00 på alle hverdage.

§ 24 om at man skal have et papir i bilen som dokumentation for, at man har råderetten over sit køretøj, selvom politiet kan slå det direkte op i motorregistret.

§ 33 om at man som chaufførvikarvirksomhed ikke længere skal udfylde en bestemt blanket om køre- og hviletid til lejeren, da parterne kan aftale dette individuelt.

Kvalifikationsbekendtgørelsen:

§§ 14 og 15 skæres til, så en chauffør ikke absolut behøver et grundkursus, men kan få udstedt et uddannelsesbevis ved at have bestået en prøve

§§ 56 og 57 fjernes, så en chauffør fremover ikke behøver at have et chaufføruddannelsesbevis, hvis de udfører ikke erhvervmæssig personbefordring i et køretøj, de har kørekort til.



På foto fra venstre: Ib Gregers Boers (DitoBus), Niels Gregers Boers (DitoBus), Stephen Jespersen (VBT), Øjvind Andersen Clement (DitoBus), Sofie Boers (DitoBus), Jan Slothuus (DitoBus), Alexander Bottelet (VBT), Andreas Boers (DitoBus).
(Foto: DitoBus)

Generationsskifte betød skifte til nye ejere

Busselskabet DitoBus Gruppen A/S med hovedsæde i Holbæk har pr. 1. maj indgået aftale om at overtage 75 procent af busselskabet VBT A/S i Glostrup, der er en af Danmarks store udbydere af bruger/elevkørsel og patientkørsel og dermed en markant aktør på markedet for persontransport med minibusser

Hos DitoBus peger man på, at opkøbet er et vigtigt strategisk skridt, der forøger selskabets aktiviteter inden for minibuskørsel betydeligt og styrker virksomhedens samlede position i markedet.

VBTs administrerende direktør Stephen Jespersen øger i forbindelse med handlen sin ejerandel i VBT og ejer herefter 25 procent af VBT.

Med opkøbet følger knap 100 medarbejdere og en flåde på omkring 80 minibusser. VBT har gennem en lang årrække varetaget større og mindre minibus-opgaver og har været kendt som en specialiseret leverandør af alle former for servicekørsel med minibusser.

Arbejdsforhold

- VBT's ejerkreds stod over for et generationsskifte, og vi er glade for, at VBT's bestyrelse kontaktede os. Vi har set op til VBT gennem mange år og betragter VBT som en meget dygtig minibusoperatør, siger direktør i DitoBus, Ib Gregers Boers, og fortsætter:

- De seneste år har været sværere, men i bund og grund er VBT en stærk spiller, og vi ser frem til at få så dygtig et medlem i familien og styrke vores samlede minibusforretning. Vores fælles fremtid skaber strategiske muligheder, som vil betyde, at vi kan løfte flere kørselsopgaver, gennemføre spændende udviklingsprojekter og levere den bedste kvalitet til vores kunder.

Stephen Jespersen, der fortsætter som administrerende direktør i VBT A/S peger på, at man hos DitoBus besidder de rette værdier og ambitioner.

- Det er en fornøjelse at blive en del af DitoBus, som besidder de helt rette værdier og ambitioner - og som med øje for fremtiden har engageret en dygtig næste generation. Jeg glæder mig til at være med på den fælles rejse fremad og opad - som den dygtigste operatør inden for minibuskørsel i Danmark, siger Stephen Jespersen.

Opkøbet er i tråd med DitoBus' strategi om vækst gennem partnerskaber og skal sikre fortsat høj kvalitet, lokal forankring og øget kapacitet.

Om DitoBus Gruppen A/S:

- Grundlagt: 1950
- Antal medarbejdere: Ca. 1.000
- Antal busser: Ca. 450
- Omsætning 2024: ca. 700 millioner kroner

Om VBT A/S:

- Grundlagt: 1987
- Antal medarbejdere: Ca. 100
- Antal minibusser: Ca. 80
- Omsætning 2024: Ca. 100 millioner kroner

Arbejdsstandsning på grund af paraplytrusler:

Arbejdsgiver blev frifundet i sag om løntræk

Lørdag 16. september 2023 blev en chauffør hos busoperatøren Nobina A/S truet af en passager med en paraply, mens hun var på arbejde. Under episoden trykkede den kvindelige chauffør flere gange på nødknappen i bussen, og hendes nødkald blev besvaret og behandlet af en vagtchef på Nobina's vagtcenter

Efter episoden opstod der uro og bekymring blandt chaufførerne hos Nobina, da de som følge af chaufførens oplevelse med den truende passager med paraplyen var bekymrede for deres sikkerhed i busserne - eksempelvis om nødopkald fra busserne til Nobina's vagtcenter ville blive besvaret og håndteret.

I dagene fra hændelsen lørdag 16. september til mandag 25. september 2023 var der drøftelser mellem chaufførernes tillidsrepræsentant og deres driftsleder. Om formiddagen mandag 25. september 2023 blev der holdt et mæglingssmøde, hvor også chaufførernes arbejdsmiljørepræsentant deltog.

Om eftermiddagen samme dag standsede flere chauffører hos Nobina deres arbejde som reaktion på hændelsen 16. september og de efterfølgende forhandlinger og mæglingssmøde. Chaufførerne genoptog arbejdet tirsdag morgen 26. september omkring klokken 04.30.

I forbindelse med chaufførernes arbejdsstandsning havde Nobina A/S trukket de pågældende chauffører i løn for de timer, der havde standset deres arbejde.

Sagen endte i Arbejdsretten, da chaufførernes fagforbund mente, at arbejdsstandsningen faldt ind under "Normens paragraf 17, nr. 2". Omvendt mente Nobina, at selskabet havde ret til at trække chaufførerne i løn, da selskabet mente, at arbejdsstandsningen ikke faldt ind under "Normens paragraf 17, nr.2".

I Normen, der kan findes via dette link - klik [her](#) - og er en aftale mellem LO og DA, er en række forhold beskrevet, hvor ansatte kan nedlægge med henvisning til deres sundhed og sikkerhed kan standse arbejdet uden at blive trukket i løn.

Arbejdsretten skulle så afgøre, om Nobina skulle efterbetale løn til et antal chauffører svarende til løntræk, som virksomheden havde foretaget i anledning af arbejdsstandsningen, og om virksomheden skulle betale en bod for ikke at have udbetalt løn i henhold til overenskomsten.

Hovedspørgsmålet var, om chaufførernes standsning af arbejdet var berettiget efter Normens § 17, nr. 2.

Arbejdsretten fandt det ikke godtgjort, at der mandag 25. september 2023 forelå en reelt begrundet fare for chaufførernes sikkerhed, der ud fra en objektiv vurdering gjorde det uforsvarligt at begynde eller fortsætte arbejdet.

Det var heller ikke godtgjort, at chaufførerne mandag 25. september 2023 havde føje til at tro, at der var en sådan fare for deres sikkerhed, at de var berettigede til at standse arbejdet, herunder som følge af at de ikke kunne få en garanti fra deres driftsleder.

Arbejdsretten frifandt herefter Nobina.

Dommen kan ses i sin helhed [her](#):

Køre- og hviletid:

Færdselsstyrelsen ændrer i virksomhedskontrollen

Fra tirsdag 1. april er perioden for virksomhedskontrol ændret til to måneder. Samtidig har Færdselsstyrelsen opdateret bekendtgørelsen om køre- og hviletidsbestemmelserne med en mindre formel ændring

Når virksomheder med efter tirsdag 1. april i år bliver indkaldt af Færdselsstyrelsen til kontrol af, om de overholder køre- og hviletidsbestemmelserne, sker det for en kontrolperiode på to måneder.

Virksomheder modtager indkaldelse til kontrol i Digital Post sammen med en vejledning til at indsende data via Virksomhedsportalen.

Ændringen af kontrolperioden fra en til to måneder sker på baggrund af den ny køre- og hviletidsbekendtgørelse, der trådte i kraft onsdag 1. januar.

Baggrunden for, at Færdselsstyrelsen opdaterer bekendtgørelsen er, at Færdselsstyrelsen er blevet opmærksom på, at EU-noten i bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid ikke blev opdateret, da bekendtgørelsen blev udstedt i januar.

Derfor udsteder Færdselsstyrelsen bekendtgørelsen, hvor EU-noten er opdateret.

Ændringsbekendtgørelsen indeholder alene formelle ændringer og medfører ikke ændringer i reglerne.

Interesserede kan læse mere på Retsinformation - klik [her](#):

Arbejdsskader:

Fagforening har skaffet godt 40 millioner på tre måneder

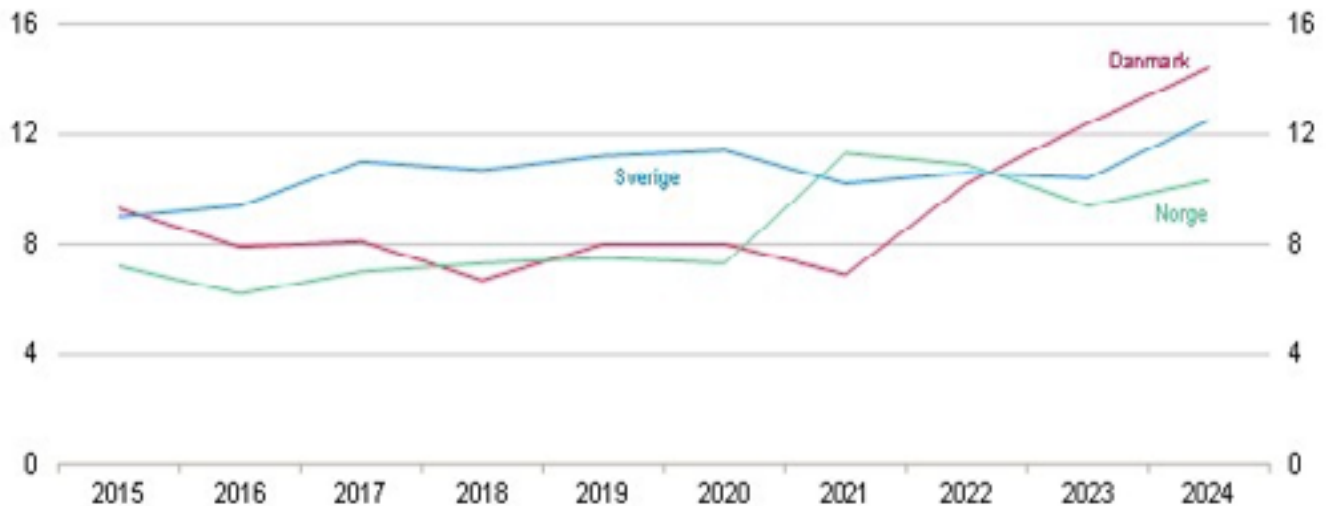
3F Københavns Chauffører & Vestegnen har i løbet af januar, februar og marts skaffet 40.176.001 kroner hjem til medlemmerne i social- og arbejdsskadesager

Sociale sager kan eksempelvis være sager om sygedagpenge, arbejdsprøvning, revalidering, fleksjob og førtidspension.

Arbejdsskadesager kan eksempelvis være sager i forbindelse med en ulykke på ens arbejdsplads eller sygdom eller fysisk lidelse, der har relation til en arbejdsplads.

Figur 1. Danske seniorer overhaler svenske og norske seniorer

Beskæftigelsesfrekvens for 70-74-årige, pct., 4. kvartal de forskellige år



Beskæftigelsesfrekvens for 70-74-årige i procent. Fjerde kvartal i de forskellige år. (Kilde: DA på basis af tal fra Eurostat)

Analyse fra arbejdsgiverorganisation:

Dobbelt så mange 70-74-årige tager på arbejde

I Danmark er antallet af beskæftigede mellem 70 til 74 år steget mest i EU-landene set over de seneste tre år. Det betyder eksempelvis, at Danmark har overhalet Sverige og Norge - og nu ligger nummer fire blandt lande med flest 70-74-årige i arbejde. Det viser en analyse fra Dansk Arbejdsgiverforening, DA

Af analysen fremgår det, at i fjerde kvartal sidste år var godt 14 procent af de 70-74-årige i arbejde i Danmark, hvilket var en fordobling i forhold til fjerde kvartal 2021. Hermed er flere seniorer i Danmark i arbejde end i Sverige og Norge, hvor henholdsvis godt 12 og 10 procent af de 70-74-årige er i beskæftigelse.

De senere år er beskæftigelsen blandt 70-74-årige i Sverige også steget, men ikke så meget som i Danmark. I Norge var beskæftigelsen blandt de 70-74-årige en anelse lavere i fjerde kvartal sidste år sammenlignet med fjerde kvartal 2021.

Hos Dansk Arbejdsgiverforening peger man på, at den store stigning blandt seniorer i Danmark er blevet hjulpet på vej af reformer - blandt andet er folkepensionsalderen gradvist blevet sat op de seneste år, hvilket har ændret normerne for, hvornår man trækker sig tilbage fra arbejdsmarkedet.

Derudover har indførelse af en senior-præmie og muligheden for at arbejde uden modregning i folkepensionen skabt yderligere incitament til at blive på arbejdsmarkedet, ligesom de gode konjunkturer i perioden også kan have bidraget til stigningen.

Arbejdsforhold

I forhold til EU-landene, hvor Sverige, men ikke Norge, er med, har seniorer i Danmark mellem 70 til 74 år haft den største stigning i beskæftigelsen fra fjerde kvartal 2021 til fjerde kvartal 2024. Kun seniorer i Letland har haft en stigning i beskæftigelsen, som kommer tæt på Danmark.

Med den store stigning i beskæftigelsen de seneste år er Danmark nu blandt de lande, hvor 70-74-åriges beskæftigelse er højest. Island, Letland og Estland har en højere beskæftigelsesfrekvens end Danmark. Til sammenligning lå Danmark i midterfeltet i fjerde kvartal 2021, hvor 70-74-årige havde den 14. højeste beskæftigelse blandt de 29 lande - EU-landene sammen med Island og Norge.

Faglige sager:

Fagforening har skaffet halvanden million på tre måneder

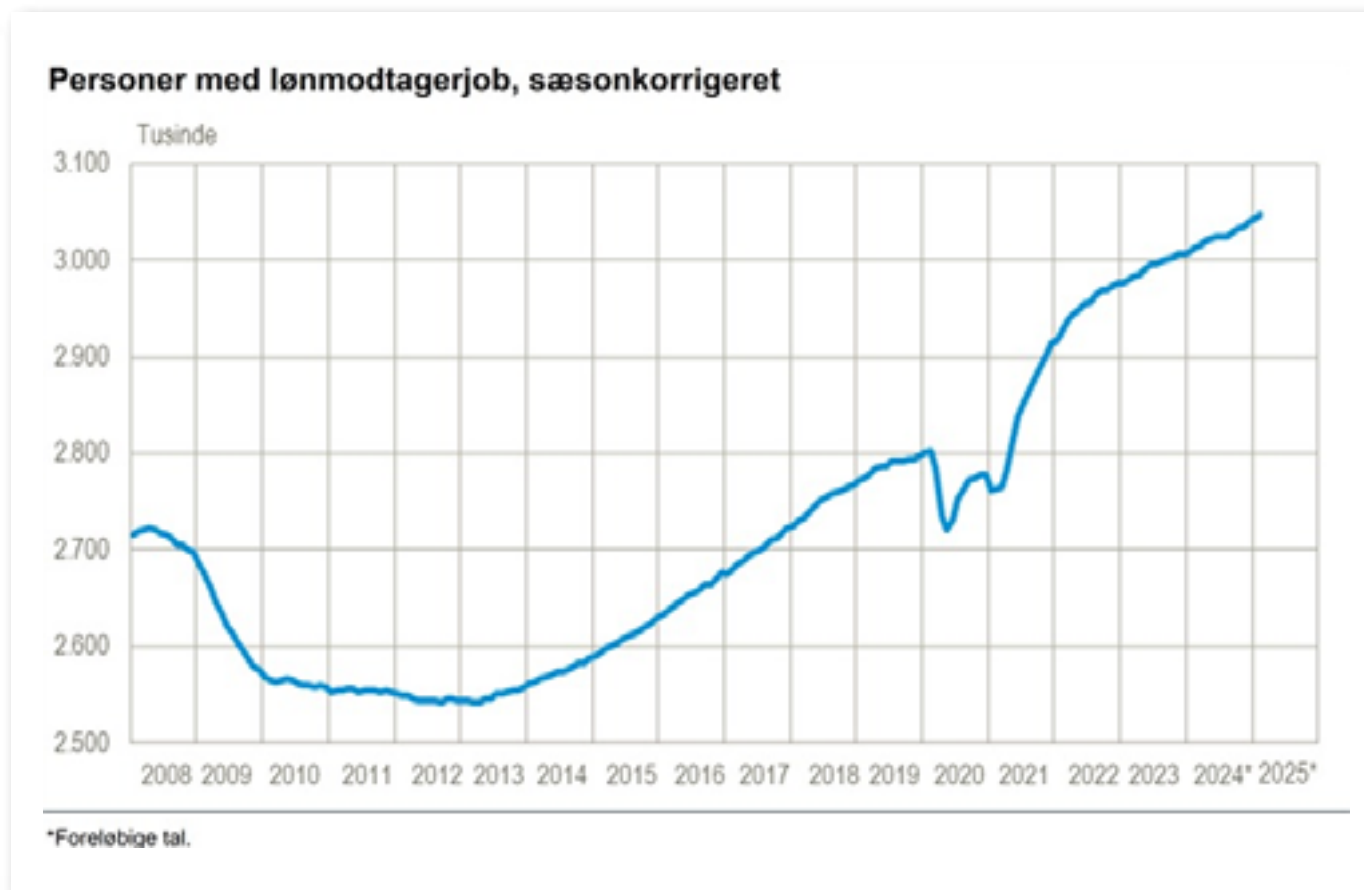
I løbet af løbet af januar, februar og marts har 3F Københavns Chauffører & Vestegnen skaffet i alt 1.532.393 kroner hjem til medlemmerne i faglige sager.

Faglige sager kan eksempelvis være sager om manglende overtidbetaling, uenighed om arbejdstider og afregning, pensionsindbetaling eller feriepenge.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



Du kan hente tidligere numre af Magasinet Bus her:



(Illustration: Danmarks Statistik)

2.400 flere lønmodtagere var i arbejde i februar

Den samlede lønmodtagerbeskæftigelse steg i februar med 2.400 personer i forhold til måneden før. Det svarer til en stigning på 0,1 procent

I februar havde 3.046.600 personer ifølge tal fra Danmarks Statistik et lønmodtagerjob. I sektoren virksomheder og organisationer, som først og fremmest består af private virksomheder, var antallet af lønmodtagere 3.300 personer højere end i januar, hvilket svarede til en stigning på 0,2 pct. I sektoren offentlig forvaltning og service faldt antallet af lønmodtagere i februar med 1.000 personer - et fald på 0,1 procent. I forbindelse med offentliggørelse af tallene for lønmodtagerbeskæftigelsen peger Danmarks Statistik på, at tallene er foreløbige og korrigeret for normale sæsonudsving.

Ser man tallene for lønmodtagerbeskæftigelse i februar i år i forhold til februar sidste år, var der 33.100 flere lønmodtagere. Det svarer til en stigning på 1,1 procent. I sektoren virksomheder og organisationer var der 30.700 flere lønmodtagere - en stigning på 1,4 procent, mens der i sektoren offentlig forvaltning og service var 2.300 flere lønmodtagere i februar i år sammenlignet med samme måned sidste år, hvilket svarer til en stigning på 0,3 procent.

Stigning i handel og industri og fald i sundhed og socialvæsen

I februar i år har der inden for hver af brancherne handel og industri været en stigning på 800 lønmodtagere i forhold til måneden før. Det svarer i begge tilfælde til 0,2 procent. I branchen sundhed og socialvæsen faldt antallet af lønmodtagere med 700 svarende til 0,1 procent, og i branchen undervisning var der et fald på 400 lønmodtagere svarende til et fald på 0,2 procent.

Arbejdsforhold

Personer med lønmodtagerjob efter branche, sæsonkorrigeret

	Februar 2024	Januar 2025*	Februar 2025*	Udvikling februar 2024 - februar 2025*		
	antal			udvikling i pct. ift. md. før	antal	pct.
I alt	3 013 489	3 044 198	3 046 572	0,1	33 083	1,1
Landbrug, skovbrug og fiskeri	43 123	43 837	43 892	0,1	769	1,8
Råstofindvinding	4 032	3 977	3 963	-0,4	-69	-1,7
Industri	332 967	337 940	338 692	0,2	5 725	1,7
Energiforsyning	15 961	17 415	17 481	0,4	1 520	9,5
Vandforsyning og renovation	14 478	14 574	14 634	0,4	156	1,1
Bygge og anlæg	185 425	188 027	188 356	0,2	2 931	1,6
Handel	456 542	458 820	459 584	0,2	3 042	0,7
Transport	148 772	149 226	148 935	-0,2	163	0,1
Hoteller og restauranter	132 402	135 851	136 276	0,3	3 874	2,9
Information og kommunikation	123 891	123 088	122 873	-0,2	-1 018	-0,8
Finansiering og forsikring	91 133	92 460	92 565	0,1	1 432	1,6
Ejendomshandel og udlejning	44 307	45 213	45 241	0,1	934	2,1
Vidensservice	184 375	188 509	188 979	0,2	4 604	2,5
Rejsebureauer, rengøring og anden operationel service	161 663	163 963	164 185	0,1	2 522	1,6
Offentlig administration, forsvar og politi	162 969	167 159	167 662	0,3	4 693	2,9
Undervisning	231 308	230 919	230 509	-0,2	-799	-0,3
Sundhed og socialvæsen	551 251	553 307	552 585	-0,1	1 334	0,2
Kultur og fritid	63 053	63 687	63 728	0,1	675	1,1
Andre serviceydelse mv.	65 487	65 843	65 982	0,2	495	0,8
Uoplyst aktivitet	349	383	451	--	--	--

*Foreløbige tal.
Kilde: www.statistikbanken.dk/lbesk03

(Illustration: Danmarks Statistik)





Letbanestoppet Hessel i Grenaa under anlægning i 2018. Anlæsarbejdet fik lov til at tage tid, da banearbejdet på stræningen trak ud. Billedet er fra juni 2018, mens de første letbanetog fik lov til at køre mellem Aarhus og Grenaa i april 2019. I det første hele år - 2020 - var der ifølge Trafikstyrelsens web-side, passagertal.dk - 5.752 påstigere i I 2024 var antallet af påstigere steget til 13.262. (Foto: Jesper Christensen)

Letbane melder om passagerfremgang på over 30 procent på flere stationer - en enkelt station på over 60 procent

Aarhus Letbane, der via Aarhus forbinder Odder i syd med Grenaa i øst, oplevede sidste år en markant stigning i antal passagerer og nåede over 6,3 millioner passagerer, hvilket var en stigning på 10 procent i forhold til 2023. Fremgangen var bredt fordelt, men flere stationer i områder med fart på byudviklingen skiller sig ud - et sted har oplevet en fremgang på 62 procent

Bag den positive udvikling ligger flere faktorer. I 2024 blev der eksempelvis indsat flere afgang på både de to letbane-linier - L1 og L2 - i forbindelse med ny køreplan, hvilket er med til at forklare stigningen i passagertallet. En anden forklaring er, at byudviklingen i flere områder har skubbet passagertallet op på en række stop.

Viby J - i Aarhus sydlige del: Passagervækst på 32 procent

Letbanen forbinder Viby med Aarhus Centrum, og Aarhus Kommune har udarbejdet en helhedsplan for byudviklingen i Viby (Bedre by i Viby). Sammen med flere afgangse kan det være med til at forklare, at over 40.000 ekstra passagerer steg på Letbanen i 2024 i forhold til 2023 (i alt 163.728)

Hessel - syd for Grenaa: Passagervækst på 34 procent

Letbanen har også været med til at understøtte en byudvikling i Grenaa, hvor der i Hessel syd for Grenaa er åbnet et nyt letbanestop, der har været med til at sætte gang i udviklingen af boliger og erhverv i området. Siden sommeren 2024 har Letbanen kørt med halvtimesdrift til Grenaa - og dermed ti og fra Hessel - i alle dagtimer. 3.488 flere passagerer steg på Letbanen i Hessel i 2024 sammenlignet med 2023 (i alt 13.828)

Humlehuse - mellem Skejby og parker og rejs-stationen Klokhøjen i Aarhus N: Passagervækst 38 procent

Humlehuse er andet stop efter Skejby Sygehus nord for Aarhus. Stationen er anlagt som en del af Aarhus Kommunes planer for byudvikling. Tidligere har oplandet hovedsageligt bestået af åbne marker og få bygninger, men området er udlagt til fremtidigt erhvervsbyggeri, hvorfor passagertrafikken ventes at stige. I 2024 steg 4.396 flere passagerer på Letbanen fra Humlehuse (i alt 15.923). Humlehuse ligger tæt på eksempelvis Agro Food Park

Lisbjergskolen: Passagervækst 39 procent

Lisbjerg nord for Aarhus ved den gamle hovedvej mellem Aarhus og Randers har med flere boliger og nye faciliteter taget et skridt mod at blive en attraktiv bydel i Aarhus-området. Letbanestoppet i Lisbjerg oplevede den næststørste stigning i antallet af letbane-rejsende. 17.496 flere end året før steg på Letbanen fra stoppet Lisbjergskolen (i alt 62.358)

Øllegårdsvej i Viby - tæt på erhvervsområde og Aarhus Tech: Passagervækst 62 procent

Letbanestoppet på Øllegårdsvej i Viby er det stop med den største procentvise stigning i antal passagerer i 2024. I 2024 rejste 7.716 flere end året før med Letbanen fra standsningsstedet (i alt 20.243). Det spiller også en rolle, at alle letbaneafgange mellem Aarhus og Odder standser ved Øllegårdsvej. Før sommeren 2024 var det kun hver anden afgang i dagtimerne. Øllegårdsvej mærker ligesom Viby J effekten af Aarhus Kommunes helhedsplan for bydelen (Bedre by i Viby)

De største letbanestop

De travleste letbanestop ligger alle ligger i det centrale Aarhus med Aarhus H som det største med 1.374.691 passagerer i 2024. Herefter kommer standsningssteder, der alle ligger på Letbanens indre strækning.



Metroselskab forventer at transportere 131 millioner passagerer i år

I 2025 har Metroselskabet, der er ansvarlig for udvikling og drift af Metroen i København, et mål om at nå op på at transportere 131 millioner passagerer med togene på de fire metrolinier i hovedstadsområdet

Når selskabet målet, vil der blive tale om en fremgang på omkring 5 millioner i forhold til 2024. Væksten ventes først og fremmest at komme fra flere passagerer på linierne M3 og M4 - blandt andet i forlængelse af åbningen af M4 til Sydhavn og Valby i 2024.

Interesserede kan se Metroselskabet's årsrapport for 2024 [her](#):

Øget kapacitet har betydet mindre ventetid i metroen i København

I oktober sidste år satte Metroselskabet, der driver metroen i København, tog nummer 34 i drift i myldretiden på M1/M2, hvilket reducerede intervallet mellem tog til 95 sekunder. Sammen med to ekstra togsæt i efteråret 2023 har det øget kapaciteten i myldretiden med 10 procent på knap et år

- Den fortsatte vækst i passagertallet understreger Metroens rolle som en central del af hovedstadens kollektive trafik og en væsentlig brik i både den regionale og landsdækkende transport. Vi arbejder konstant på at forbedre kundeoplevelsen, blandt andet ved at optimere driften og udvide kapaciteten, siger Carsten Riis, der er administrerende direktør i Metroselskabet.

Om metroen i København:

Det samlede metronet i hovedstadsområdet består af 44 stationer og 43 kilometer spor

De første metrostationer åbnede i 2002, og de seneste stationer åbnede i 2024

I januar 2025 startede udbuddet på de næste to metrostationer, der skal ligge i Ydre Nordhavn og forventes at åbne i 2030

Passagertal for det samlede metronet:

2024: 126 millioner passagerer

2023: 120 millioner passagerer

2022: 108 millioner passagerer

Lidt om Metroselskabet

Metroselskabet er ansvarlig for udvikling og drift af Metroen i København og arbejder for at sikre effektive, bæredygtige og fremtidssikrede transportløsninger.

Kundetilfredshed og driftsstabilitet ligger højt på skinner dybt under jorden

Metroselskabet, der driver metroen i København har gjort 2024 op - ikke blot med hensyn til økonomi og passagertal, men også med hensyn til kundetilfredshed og driftsstabilitet, der ligger på 99 procent.

Metroen i København kørte med mere end det forventede overskud

Metroselskabet leverede sidste år et tilfredsstillende resultat før af- og nedskrivninger på 244 millioner kroner, hvilket var en forbedring på 136 millioner kroner i forhold til 2023 og 11 millioner kroner mere end forventet. Hos Metroselskabet peger man på, at det positive resultat kommer ud af en samlet omsætning på 2.326 millioner kroner, hvoraf passagerindtægter udgjorde 1.608 millioner kroner, hvilket var 175 millioner kroner mere end året før

Stigningen fra 2023 til 2024 skyldtes blandt andet, at passagertallet steg med knap seks millioner, så det samlede passagertal endte på 126 millioner mod 120 millioner året før. Det var en vækst på ca. fem procent og det hidtil højeste passagertal i Metroens historie.

På trods af væksten nåede passagertallet sidste år ikke helt de samlede forventninger først og fremmest som følge af en lavere vækst på M3.

Letbanetog tog knap 1,9 millioner passagerer med rundt i Odense i første kvartal

I årets første kvartal steg i alt 1.883.000 mennesker på et af letbanetogene i Odense. Det var en fremgang på 8 procent målt i forhold til samme periode året før, hvor passagertallet endte på 1.743.000

Fremgangen var størst i marts, hvor 645.000 steg på letbanetogene i Odense. Tallet, der er det hidtil næsthøjeste passagertal for en enkelt måned, skal ses i lyset af, at påske sidste år faldt i slutningen af marts, mens den i år faldt i april. Påsken med sine mange fridage betyder generelt mindre trafik og færre passagerer.

- Jeg glæder mig først og fremmest over, at letbanens passagertal fortsat er i fremgang, siger Dan Ravn, der er administrerende direktør for Odense Letbane.

Han peger på, at Odense Letbane set over de seneste 12 kalendermåneder har haft over 7 millioner påstigere.

- Det er en vigtig milepæl, som vi nu har passeret, og det bekræfter vores forventning om, at letbanen fortsat har potentiale til vækst og tiltrækning af nye passagergrupper, siger han.

I første kvartal har Odense Letbane afviklet 99,6 procent af alle planlagte afgangene.



Selve boringen bliver foretaget i fjordbunden imellem gamle bropiller og den eksisterende bro. (Foto: Banedanmark)

Undersøiske kabler skal sikre strøm til el-tog til lufthavn

Banedanmark fører et 450 meter langt rør under Limfjorden og trækker kabler for at forsyne det fremtidige kørestrømsanlæg, der skal forsyne el-tog med energi, når de kører i Vendsyssel - til og fra lufthavnen i Aalborg

I forbindelse med elektrificeringsarbejdet af banen mellem Skalborg og Aalborg skal Banedanmark i gang med at føre strømkabler under Limfjorden, så der er kørestrøm til det kommende køreledningsanlæg nord for Limfjorden og videre ud til Aalborg Lufthavn.

Der er tale om en såkaldt underføring - en slags underjordisk passage under fjorden - hvor der skal installeres rør og tækkes strømkabler til køreledningsanlægget.

Underføringen, der bliver omkring 450 meter lang, er en del af opgraderingen af jernbanen til el-tog.

- Det er nødvendigt at lave en underboring under Limfjorden for at sikre, at der er strøm til det kommende kørestrømsanlæg nord for Limfjorden. Det er en forudsætning for, at der kan køre klimavenlige el-tog til og fra Aalborg

Lufthavn, når broklappen er oppe. Projektet er derfor en væsentlig del af arbejdet med at sikre en grøn og effektiv jernbaneforbindelse fra det nordlige Jylland til det sydlige og østlige Danmark, siger Atli Runar Kristjansson, der er sektionschef i Banedanmark.

Underboring er en skånsom løsning

Selve boringen bliver foretaget i fjordbunden imellem de gamle bropiller og den eksisterende bro, og boringen vil ske fra den sydlige side og fortsætter under fjorden mod den nordlige side. Herefter vil et 450 meter langt rør blive ført igennem boringen i ét langt stykke. Strømkablerne kan herefter trækkes under Limfjorden og forbindes til det kommende køreledningsanlæg.

Løsningen tager højde for miljøet, den eksisterende havnefront og eventuelle installationer i fjordbunden.

- Vi har grundigt gennemgået de tilgængelige informationer om fjordbunden i det område, hvor vi skal bore. Og vi har valgt at lave en såkaldt underføring, fordi det er den mest skånsomme metode for miljøet. Det er et komplekst arbejde, og derfor bliver arbejdet udført med udstyr, der gør det muligt at ændre retning af boret undervejs. På den måde sikrer vi, at det når præcist frem til det ønskede sted, og samtidig undgår eventuelle forhindringer som kloakrør eller andre installationer i jorden, siger Atli Runar Kristjansson.

De forberedende arbejder går i gang i slutningen af denne uge, og selve boringen begynder kort efter påske.

Arbejdet med boringen forventes at ske i dagtimerne mes det er lyst. Når rør- og kabeltræk går i gang, sker det i én proces. Kablerne vil blive gravet ned på begge sider af Limfjorden.

Lidt om arbejdet:

- Der skal etableres tre trækrør, der skal samles i ét rør på cirka 450 meter i fjordbunden
- Røret bliver boret ned i fjordbunden, så det ligger 30 meter under vandoverfladen
- Der bores med en diameter på 50 centimeter
- Kørestrømsanlægget vil blive forsynet af strøm fra en transformerstation, der ligger i Svenstrup, syd for Aalborg



Togene på banen mellem Esbjerg og Lunderskov, der blandt andet holder ved Vejen Station, kører efter nye digitale signaler.

Syd-og Sønderjylland:

Tog kører efter nye signaler

Banedanmark har taget det nye digitale signalsystem i brug på strækningerne mellem Bramming og Tønder og mellem Esbjerg og Lunderskov. Banedanmark fremhæver, at opgraderingen på sigt give flere tog til tiden og en mere stabil togdrift

Fra tirsdag kører togene på strækningerne Bramming-Tønder og Esbjerg Lunderskov efter det nye digitale signalsystem, som Banedanmark er i gang med at udrulle i hele landet. Det vil blandt andet gøre det muligt at afvikle togtrafikken mere effektivt og give passagererne mere stabile togforbindelser og færre forsinkelser.

På sporet

Opgraderingen betyder, at de gamle signaler, som stod langs jernbanen, er blevet fjernet. De gamle analoge sikringsanlæg er nedslidte og den største enkeltstående årsag til, at togene rundt omkring i Danmark bliver forsinkede.

Det nye digitale signalsystem sørger for en høj sikkerhed for trafikken på jernbanen og kommunikerer hele tiden med lokomotivførerens computerskærm i førerrummet. Samtidig kan togdriften løbende følges med stor præcision fra Banedanmarks trafikstyringscentraler - i Fredericia, når det gælder trafikken i eksempelvis Syd- og Sønderjylland. Arbejdet på de nævnte strækninger er opdelt i to faser, hvor systemet i første fase frem mod 22. april er blevet sat i drift. Derefter følger en indkøringsfase, hvor Banedanmark i den første tid justerer og retter fejl, og hvor lokomotivførere og trafikledere skal vænne sig til at køre på strækningerne med nye system. Erfaringer fra tidligere udrulninger viser, at der i starten vil være ting, der skal rettes til, før systemet kører helt stabilt.

- Det nye signalsystem bliver en gevinst for passagererne, som vil opleve færre forsinkelser på grund af signalfejl. I starten kan der dog opstå situationer, hvor vi må bede passagerne om at udvise tålmodighed. Vi ved af erfaring, at der kan være udfordringer i begyndelsen, når vi tager et så komplekst system i brug, men vi er sammen med leverandøren klar med ekstra mandskab til at rette op, hvis det skulle ske, siger områdechef i Banedanmark, Mads Søndergaard Petersen.

I forbindelse med udrulningen har Banedanmark i den seneste måned opgraderet 16 overkørsler med halv- eller helbomme og moderniseret yderligere 32 overkørsler mellem Bramming og Tønder. Udrulningen af signalsystemet mellem Bramming og Tønder og Esbjerg og Lunderskov er den syvende i Jylland, hvor kun få strækninger fortsat kører på de gamle signaler.

Fakta om det nye digitale signalsystem:

- Frem mod 2033 skifter Banedanmark alle gamle, analoge sikringsanlæg langs jernbanenettet på over 2.600 kilometer ud med nye signalsystemer
- Det system, som Banedanmark ruller ud, hedder ERTMS (European Rail Traffic Management System) og bygger på fælleseuropæiske standarder. Det skaber dermed bedre betingelser for togtrafik på tværs af landegrænserne i Europa
- Med det nye signalsystem bliver tog og sporanlæg udstyret med nyt, teknisk udstyr, som kommunikerer i ét samlet system. På den måde giver systemet blandt andet en mere effektiv togdrift og bedre trafikinformation

S-banen mellem Svanemøllen og Hillerød får nye skinner

Fra maj til oktober arbejder Banedanmark med en omfattende sporfornyelse af S-banestrækningen mellem Svanemøllen og Hillerød. Arbejdet er tilrettelagt, så der kan køre tog på strækningen det meste af tiden, men Banedanmark har brug for at arbejde i begge spor fra fredag 2. maj til søndag 1. juni og igen fra mandag 23. juni til fredag 11. juli

Strækningen mellem Svanemøllen og Hillerød er en af S-banens mest travle med flere hundrede tog i døgnet.

- Arbejdet er nødvendigt for at sikre, at den travle S-bane er i god form. Vi skal blandt andet udskifte næsten 10 kilometer skinner og 2.000 sveller, så strækningen også i fremtiden kan håndtere de hundredvis af daglige tog. Mens arbejdet står på, gør vi, hvad vi kan for at mindske generne for naboer og pendlere, siger projektchef Malene Friis Aagaard.

Ændringer i togtrafikken

Arbejdet er tilrettelagt, så der kan køre tog på strækningen det meste af tiden, men Banedanmark har brug for at arbejde i begge spor fra fredag 2. maj til søndag 1. juni og igen fra mandag 23. juni til fredag 11. juli

Derfor indsætter DSB Togbusser og tilbyder også kompensation til pendlere.

- Under sporarbejdet i maj erstatter DSB S-togene med Togbusser - både på langs og på tværs af Hillerødbanen. Jeg opfordrer pendlere til at tjekke Rejseplanen for at se, hvad der er hurtigst og lettest. For nogle af kunderne på strækningen vil det være hurtigere at tage Togbusserne på tværs - eksempelvis fra Hillerød til Værløse - og så fortsætte med S-togene ad Farumbanen ind mod København, siger Tony Bispe-skov, der er Informationschef hos DSB.

Interesserede kan læse mere om sporfornyelsen mellem Svanemøllen og Hillerød [her](#):

Fakta om sporarbejdet mellem Svanemøllen og Hillerød:

Strækningen, som Banedanmark fornyer, er en af de travleste banestrækninger i Danmark. Mellem Svanemøllen og Hellerup kører der omkring 550 af de røde S-tog tog i døgnet, og en stor del af dem fortsætter nordpå til Holte og Hillerød

Arbejde på strækningen indebærer, at Banedanmark:

- udskifter 33 sporskifter blandt andet på Hellerup Station, Gentofte Station, Holte Station og Allerød Station
- renser ballast på dele af strækningen
- udskifter cirka 10 kilometer skinner og 2.000 sveller
- udskifter 69 køreledningsmaster og 2.000 meter køreledning
- renoverer broen over Dronninggårds Allé i Holte, broen over Helsingørmtorvejen i Gentofte, broen, der fører Hillerødbanen over Klampenborgbanen ved Bernstorffsvej i Hellerup, samt broen over Ermelundsvej i Gentofte

Chaufførkort til taxi ser anderledes ud - i en periode

Færdselsstyrelsen informerer om midlertidige ændringer i chaufførkortenes design på grund af udfordringer med produktionen. Det betyder, at udstedte taxi-chaufførkort i øjeblikket ser anderledes ud. Færdselsstyrelsen forventer, at periode med et midlertidigt udseende på chaufførkort er slut sidst i juni

Det er Færdselsstyrelsens kortproducent, der har udfordringer med at producere kortene korrekt, hvilket har medført, at der i øjeblikket udstedes chaufførkort med et midlertidigt design.

Færdselsstyrelsen påpeger, at hvis modtager et chaufførkort, der ser lidt anderledes ud end det plejer, er der ikke tale om en forfalskning.

Alle kunder, der modtager et kort med midlertidigt design, vil få tilsendt et kort med det oprindelige og helt korrekte design lige så snart problemet er løst - og forventet senest inden udgangen af juni.

Færdselsstyrelsen oplyser, at det er kunder, der har ansøgt fra 1. april og frem, der vil være berørte af ændringen.

Brancheorganisationen Dansk Person Transport og Politiet er blevet orienteret direkte om situationen.

Taxi-kunde kunne ikke betale - chauffør kørte ham til politistationen

Klokken 23 lørdag aften 12. april kørte en taxa op foran politistationen i Slagelse. Taxichaufføren havde en mand i sin vogn, som havde kørt en strækning i Korsør, men da regningen på godt 800 kroner skulle betales, kunne manden ikke betale regningen

Derfor valgte taxichaufføren at køre direkte til politiet. Den 32-årig mand blev sigtet for bedrageri.



Havnebusen Nikolaj.

(Foto: Movia)

Havnebusser sejlede med over en million passagerer

Havnebusserne i København, der blev sendt ud på deres jomfrutur for 25 år, sejlede sidste år med over en millioner passagerer. Det er det hidtil højeste antal passagerer, der har taget de sejlede busser

Det endelige passagertal for året på over en million svarer til en stigning på 15 procent i forhold til 2023.

- Det er fantastisk at se, hvordan københavnere og byens gæster virkelig har taget de eldrevne havnebusser til sig de senere år. Havnebusserne har en vigtig rolle i den kollektive transport ved at binde byen sammen på tværs af vandet sammen med de mange cykel- og gangbroer, siger Stine Sander, der er direktør for kunder og kommunikation i Movia.

Populær transport til havnens seværdigheder

Passagertallet har været stødt stigende siden corona-tiden fra foråret 2020 til langt ind i 2022. I takt med at byen udvikler sig langs havnen med eksempelvis Sydhavnen, Nordhavnen og Refshaleøen, er havnebusserne med til at sikre sammenhæng og mobilitet langs og på tværs af havnen.

Flydende forbindelser

- De gule havnebusser er et helt unikt og bæredygtigt transportmiddel, som kun få storbyer i verden kan prale af. De binder havnenære bydele sammen, mens livet folder sig ud langs kajkanterne. For vores havne er ikke blot en trafikal åre, men også et rekreativt frirum og en levende del af byens sjæl. Havnebusserne er et symbol på den grønne og åbne storby, vi gerne vil være - og det er fantastisk at se, hvordan flere og flere tager dem til sig, både som transport og som en måde at opleve vores fantastiske hovedstad fra vandet, siger Laura Rosenvinge (S), der er bestyrelsesmedlem i Movia og medlem af Københavns Borgerrepræsentation.

Udvidelser og udvikling

I 2022 blev havnebus-systemet udvidet med med Orientkaj St. i Nordhavn samt med to nye stoppesteder i den sydlige del af havnen med Islands Brygge Syd og Enghave Brygge. Sidstnævnte skabte også en forbindelse fra Islands Brygge Syd til Sydhavnsmetroens M4 station på Enghave Brygge, der åbnede i sommeren 2024.

Sammenholdt med havnebussernes tiltrækningskraft om sommeren og i weekender med godt vejr, kan der til tider være udfordringer med pladsen ombord, da der af sikkerhedsmæssige årsager højst må være 80 passagerer ombord ad gangen.

Lidt om havnebusserne i København:

- I 2024 var der 135.000 (15 procent) flere passagerer end året før
- Passagertallet i havnebusserne har været stødt stigende siden 2020
- Benyttelsen af havnebusserne er størst om sommeren og i weekender - særligt når vejret er godt
- Havnebusserne må højst medtage 80 passagerer af sikkerhedsmæssige grunde
- Havnebussernes passagerer er typisk københavnere, der tager havnebussen i deres fritid, men også danske og udenlandske turister bruger havnebusserne
- De mest benyttede stoppesteder er Nyhavn og Refshaleøen. Herefter kommer Orientkaj, Nordre Toldbod og Teglholmen
- Havnebusserne blev eldrevne i 2020. Den samlede flåde udgøres af syv havnebusser, hvoraf seks er i drift og én er reserve
- Antal linier: 3
- Linje 991 og 992 sejler mellem Orientkaj St. og Teglholmen (991 er den sydgående linje, og 992 er den nordgående linje), mens linje 993 udgør Operasejladsen, som er en pendulservice mellem Nyhavn og Operaen i forbindelse med arrangementer på Operas store scene.
- Rutelængde: 9,3 kilometer
- Antal stop: 11



Vejarbejde betyder færre ulykker på motorvej

Vejdirektoratet er i gang med at udbygge motorvej E45 mellem Vejle og Aarhus fra fire til seks spor for at give mere plads til store og små biler. Vejdirektoratet konstaterer, at det omfattende vejarbejde på strækningen, hvor der er mindre plads til bilerne, har betydet færre ulykker

Det viser en rapport, som ingeniør- og rådgivningsvirksomheden Trafitec i Søborg har udarbejdet for Vejdirektoratet.

Rapporten viser blandt andet, at antallet af ulykker på E45 mellem Aarhus N og Aarhus S er faldet 25 procent i forhold til tiden inden vejarbejdet blev sat i gang.

På strækningen fra Vejle til Skanderborg er antallet af ulykker faldet med 31 procent, mens der på strækningen fra Aarhus S til Aarhus N er 17 procent færre ulykker.

Ser man på udviklingen for ulykker i området generelt, kan man regne ud, hvor mange ulykker man ville kunne forvente på strækningerne. Det har Trafitec gjort i deres rapport. Antallet af ulykker ligger 37 procent under det forventede for den 39 kilometer lange strækning fra Vejle til Skanderborg og 25 procent under det forventede på de 21 kilometer vest om Aarhus.

- Det kommer ikke bag på os, at antallet af ulykker er faldet, for vi kan næsten ikke undgå at følge lidt med i, hvordan trafikken forløber ude langs strækningen, mens vi arbejder. Men at den er faldet så markant, det var vi ikke klar over, siger projektchef i Vejdirektoratet Robin Højen Madsen.

Han mener, at det vet viser, at de tiltag Vejdirektoratet tager for at sikre en god afvikling under vejarbejde virker, og at trafikanterne er gode til at vise hensyn.

Personskader er faldet kraftigst

Rapporten fra Trafitec viser også, at det største fald kan ses inden for ulykker, hvor en eller flere personer kommer til skade. Her er faldet på henholdsvis 42 procent og 48 procent på de to strækninger med vejarbejde.

- Materielle skader er trælse, men de betyder jo mindre, end når mennesker kommer noget til. Derfor er det naturligvis positivt at ulykker, hvor nogen kommer til skade, er faldet så betydeligt, som tilfældet er, siger projektchefen fra Vejdirektoratet.

Trafikanter kører op i hinanden

Den typiske ulykke på motorvejen er bagendekollisioner. Altså ulykker, hvor én bil kører op i bilen foran. Andelen af den type ulykker udgjorde inden vejarbejdet knap to tredjedele af alle ulykker på motorvejen. Under vejarbejdet er det cirka halvdelen af ulykkerne.

Så selvom den hyppigste ulykke fortsat sker ved, at en bilist kører op i den forankørende bil, så er andelen faldet. Til gengæld er der lidt flere ulykker, hvor biler, der kører i samme retning, kører ind i hinanden på anden vis.

- Når vi laver vejudvidelser, er vi nødt til at klemme trafikanterne sammen på mindre plads på lange strækninger. Og derfor ser vi nok også, at andelen af trafikanter, som kører ind i hinanden på andre måder end bagendekollisioner er steget, siger Robin Højen Madsen.

Den lavere hastighed hjælper

Årsagerne til de færre ulykker skyldes ifølge Vejdirektoratet flere faktorer, men hos vejdirektoratet peger man på, at den nedsatte hastighed til 80 km/t i forbindelse med vejarbejdet er en væsentlig årsag. Det kan man eksempelvis se ved, at faldet i ulykker er størst på den strækning, hvor hastigheden er sat ned fra 130 km/t til 80 km/t.

- Erfaringsmæssigt kan vi se, at det giver den bedste afvikling af trafikken, når vi sætter hastigheden ned til 80 km/t på større strækninger under vejarbejde. Og helt generelt er det jo sådan, at lavere hastighed giver færre ulykker, fremhæver Robin Højen Madsen, der også peger på, at der er sket en teknologisk udvikling af bilerne, og at trafikanterne er gode til at tage hensyn til, at de kører tæt og i et område med vejarbejde.

Arbejdet med at udbygge Motorvej E45 mellem Vejle og Aarhus forventes helt afsluttet i 2027, hvor slidlaget som det sidste bliver lagt. Om godt halvandet år - i slutningen af 2026, kan bilister i store og små køretøjer køre på den udvidede motorvej.



Magasinet Bus

Fredag 28. marts 2025 - nummer 3 - 13. årgang

El-busser var samlet til te

Læs mere side 54 - 61

Politiet tog en pirattaxi
på fersk gerning
Læs mere side 32

Over 4 2 dage-
rer h en tur

74-årig busmekanik
efter knap 60

side 22

betjening på Østfyn
omoveret med kaffepoter
Læs mere side 11

Hos ingeniørvirksomhed i Nordborg
banker et hjerte for elektriske
løsninger til store og små køretøjer

Læs mere side 37 - 47

Gik du glip af Magasinet Bus 3 - 2025?
Så hent det her!