

Magasinet Bus

Fredag 30. maj 2025 - nummer 5 - 13. årgang

Det sorte slør skjulte en vildt elektrisk løve

Læs mere side 28 - 38

Trafikselskab:

Trafiksikkerhed kan ikke gradbøjes

Læs mere side 12 - 13

Dansk taxi-selskab har fået ny amerikansk ejer

Læs mere side 14 - 15

Tysk busjury valgte hollandsk bus som sin foretrukne 12-meter

Læs mere side 40 - 49

Togoperatør vinder pris for social ansvarlighed

Læs mere side 54

Politiet tog sig af gratister på bussen

Læs mere side 7

Letbane åbner i to etaper

Læs mere side 63

Uber var über und raus - og Uber er på vejen igen

I begyndelsen af året dukkede amerikanske Uber op i København igen gennem taxi-selskabet Drivr, der havde kørt med økonomiske udfordringer et stykke tid. Samarbejdet med Uber åbnede for, at Drivr kunne finde kunder via Uber's ap, der fungerer som en taxi-app, og dermed øge sine indtægter.

I maj overtog Uber så ejerskabet af DanTaxi, der har omkring 1.900 tilknyttede biler. Dermed kom Uber for alvor tilbage til Danmark, som selskabet forlod i 2017 efter en række sager, som først og fremmest handlede om, at selskabets "chauffører" glemte at betale skat af deres indtæg, og om, at selskabet afviste at være et taxi-selskab og dermed uden for taxi-lovgivningen. Flere domme gik selskabet imod, hvilket betød, at Uber kørte ud af Danmark igen. Mange tænkte nok: Über und raus - og at det så var over med Uber.

Efter Uber's farvel til Danmark fandt selskabet nye veje for at nå sit mål om at levere mobilitet mod betaling.

Og ruten ser ud til at være lagt inden for den lovgivning, der er vedtaget i de enkelte lande.

Det må nok kunne fremtvinge en vis tilfredshed og smil hos taxichauffører og taxivognmænd.

I den sammenhæng er det værd at pege på, at der siden Uber's første tur til Danmark er sket en udvikling. Taxi-selskaberne er eksempelvis blevet større, og der bliver fra politisk side lagt op til nye muligheder for mobilitet mod betaling på øer, hvor det ikke nødvendigvis er en taxi, der bringer passagerne fra A til B. Der er også sket noget, når det gælder organiseret samkørsel - der også er mobilitet mod betaling.

Det kan så måske få smilet hos taxichauffører og taxivognmænd til at blegne lidt igen.

På denne plads har vi ind i mellem fremhævet værdien af samarbejde, overenskomster og respekt mellem ansatte og arbejdsgivere.

Det vil vi gøre igen. For selvom Uber nu er kørt inden for i lovgivningens rammer, er der stadig behov for at være opmærksom på, at der vil komme nye spillere, der ser nye muligheder. Og historien viser, at nogle af nye muligheder ligger langt uden for de vedtagne rammer.

Det er lidt som med kortspil - det fungerer bedst, hvis alle kender reglerne og følger dem.

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





Expresbusser er et eftertragtet transportmiddel i den nordjyske, kollektive trafik. Det viser de første analyser af antal passagerer på de ruter, hvor der er skruet op for expresbus-dækningen. (Foto: Nordjyllands Trafikselskab, NT)

Trafikselskab i Nordjylland:

Flere rejser med expresbusser - og kommer hurtigt frem

Der er fremgang i antallet af passagerer i de nordjyske expresbusser på de ruter, hvor de første ændringer i projektet. Det oplyser Nordjyllands Trafikselskab efter, at "Fremtidens Kollektive Trafik" nu er kørt ud på gader og veje. Mellem Asaa i det østlige Vendsyssel og Aalborg er der i løbet af et år kommet dobbelt så mange passagerer i expresbussen, mens der på strækningen mellem Løgstør i det vestlige Himmerland og Aalborg er kommet knap en tredjedel flere til. Ifølge Nordjyllands Trafikselskab, NT, tyder det på, at ændringerne til flere expresbusser mellem de større byer er blevet godt modtaget.

I august sidste år kørte NT de første ændringer i projektet, Fremtidens Kollektive Trafik, ind i køreplanerne og ud på vejene i Nordjylland - både nord og syd for Limfjorden. Antallet af afgangene med expresbusser på ruterne Asaa-Aalborg og Løgstør-Aalborg blev øget både i hverdage og i weekenderne. Med formålet om at øge antallet af kunder i

Kollektiv transport

den nordjyske, kollektive trafik og sikre mest mulig mobilitet og service for pengene bliver der i løbet af de kommende år indkørt en række ændringer, hvor blandt andet betjeningen med expresbusser udvides.

- De første analyser af antallet af passagerer på de ruter, hvor der er skruet op for expresbus-dækningen viser, at flere vælger expresbusserne til. Mellem Asaa og Aalborg er der tale om mere end en fordobling af antallet af passagerer, mens der mellem Løgstør og Aalborg er knap en tredjedel flere. Tallene skal ses i lyset af, at antallet af afgange på de regionale busser på samme strækninger - og dermed også antal passagerer - er reduceret. Der er dog stadig en fremgang af antal passagerer totalt set, forklarer Ole Schleemann, der er direktør i Kunder & Drift hos NT.

Både antallet af passagerer og køreplantimer på expresbusnettet har været støt stigende, siden NT indførte de første daværende X Busser i midten af halvfemserne. Mottoet "få stop, hurtigt frem" har tilsyneladende givet genlyd hos passagererne, som i stigende grad vælger expresbusserne, hvor der er god komfort, og som desuden scorer højt i de løbende kundetilfredshedsmålinger.

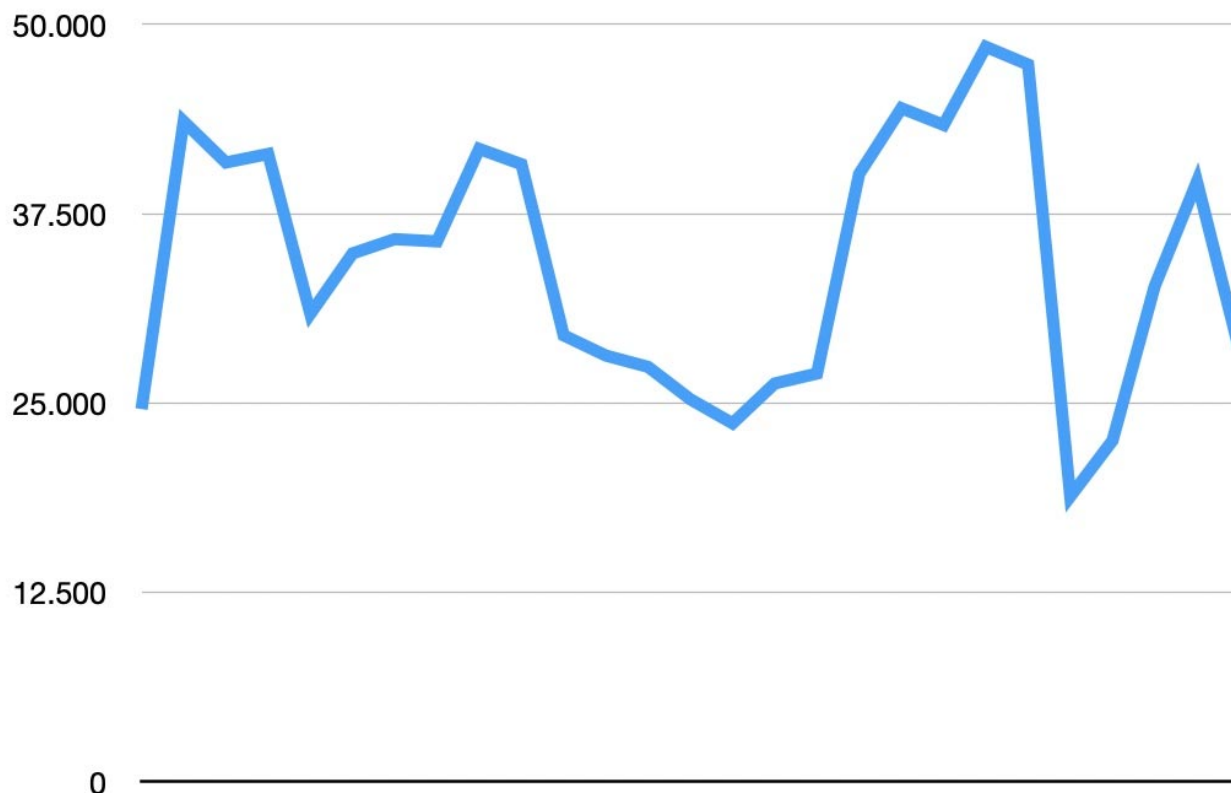
- Expresbusserne, der kører mellem de større byer og med minimum én afgang i timen alle hverdage, aftener og weekender, er en grundsten i Fremtidens Kollektive Trafik. Det giver god mening at udbygge og tilpasse expresbusnettet, der betjener de store rejsestrømme mellem de store rejsemål og byer i Nordjylland, siger Ole Schleemann og fortsætter:

- Samtidig skal de regionale ruter og de fleksible muligheder som Flextur og Plustur i højere grad understøtte expresbusserne - særligt i områder og på tidspunkter, hvor der er et lille passagergrundlag. Det betyder overordnet, at vi udnytter vores samlede kapacitet bedst muligt og får frigjort ressourcer til der, hvor behovet er størst.

Næste fase af Fremtidens Kollektive Trafik indkøres i august 2025, hvor expresbusnettet mellem Hadsund, Hobro og Aalborg udbygges.



Bustrafikken over Storebæltsbroen 1998 - 2024



(Kilde: Storebælt A/S)

Statistik:

Storebæltsbroen har lagt asfalt til knap en million busser siden 1998

I 1998, hvor Storebæltsbroen blev åbnet for trafik, kørte 24.602 busser mellem Fyn og Sjælland. Året efter - det første hele år i broens historie rent trafikmæssigt - var tallet på 43.581. Sidste år kørte 28.557 busser over broen

Tallene er fra Storebæltsbroen's statistik over trafikken over broen. Tallene viser store udsving gennem årene med det indtil videre højeste antal på 48.511 i 2018 og det hidtil laveste på 18.836 i 2020, hvor corona-virussen var ankommet til Europa og dermed også til Danmark.

Politiet tog sig af gratister på bussen

Mandag 5. maj over middag var civilklædte nærbetjente fra Midt- og Vestsjællands Politi med på en kontrol ved bussen mellem Campus Køge og Ølby Station, da busselskabet på ruten flere gange havde oplevet udfordringer med passagerer uden billet, som ikke ville acceptere en afgift fra kontrol-løren. Der havde blandt andet været flere episoder med truende eller aggressiv adfærd fra grati-sterne

På toenhalf time blev 10 personer taget i at køre uden billet i bussen, og i to tilfælde måtte de civilklædte politifolk skride ind og hjælpe kontrollørerne. Det lykkedes to passagerer uden billet at stikke af fra bussen, da de blev opda-get.

En 14-årig dreng fra Roskilde råbte hånlige kommentarer efter de civilklædte politifolk, og han blev kort tilbageholdt og fik en påtale for sin adfærd. Hans mor blev underrettet om episoden.

Nærbetjentene fra Midt- og Vestsjællands Politi vil gentage buskontrollen på strækningen senere, da det var tydeligt, at der var en skæv tendens blandt nogle passagerer, som krævede en opfølgning.

Opfølgning:

Lokalbetjente var med på billetkontrol i Køge

Mandag eftermiddag 19. maj var civilklædte betjente fra lokalpolitiet med på billetkontrol i busser i Køge - først og fremmest i busser på Rute 102A, hvor der var tidligere episoder med passagerer, der stak af, hvis de blev taget uden billet

Under kontrollen mandag var der flere passagerer, der kørte uden billet, og et par gange måtte betjentene standse passagerer, der forsøgte at forlade bussen inden, kontrollen nåede dem.

Kort før klokken 16.00 ved et busstoppested ved Køge Station gjorde en 27-årig mand fra Køge sig uheldigt bemær- ket, da han råbte fornærmende ting efter patruljen foran en større gruppe mennesker. Han fik en lektion om at for- styrre den offentlige orden ved at råbe grimme ting efter en polititjenestemand. Han lod til at forstå budskabet, så han slap med en påtale.

Kort efter blandede en 17-årig ung mand fra Køge sig i politiets arbejde ved Køge S-tog, hvor han skabte dårlig stemning og kom med tilsvinende kommentarer til patruljen. Han blev derfor sigtet for at overtræde ordensbekendt- gørelsen og kan forvente en bøde.





(Foto: Movia)

Ny forsøgsordning giver billigere flexture

Region Sjælland afprøver i samarbejde med Guldborgsund og Lolland Kommune samt Movia et nyt flextur-koncept, der skal give op til 60 procent rabat for fleksible rejsende.

Det nye flextur-koncept giver borgerne i Guldborgsund og Lolland kommuner adgang til billigere kollektivt transport. Med forsøgsordningen - FlexRabat - kan passagerer få op til 60 procent rabat på Flextur, hvis de er fleksible med tidspunktet for afhentning.

Bag forsøget står Region Sjælland, Guldborgsund Kommune og Lolland Kommune, der i samarbejde med trafikselskabet Movia vil gøre det nemmere og billigere for borgere i landdistrikterne at komme rundt - særligt dem, der ikke har adgang til bil eller bor langt fra en busrute.

- Med FlexRabat tager vi et vigtigt skridt mod at gøre kollektiv transport mere tilgængelig i vores landområder. I Region Sjælland har vi afsat 13 millioner kroner, som skal bruges til at udvikle løsninger, der passer til borgernes hverdag - også når de bor langt fra en fast busrute, siger Christian Wedell-Neergaard (K), der er formand for Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde i Region Sjælland.

Flextur med fleksibilitet og rabat

Flextur er en del af Movia's samlede flextrafikordning og giver mulighed for at blive kørt fra dør til dør. Med FlexRabat kan rejsende vælge en længere bestillingshorisont - fire timer i stedet for én - og til gengæld få markant rabat på pri-

Kollektiv transport

sen. Det gør ordningen velegnet til ture til eksempelvis bibliotek, supermarked, apotek eller fritidsaktiviteter, hvor man ikke nødvendigvis skal være fremme på et præcist tidspunkt.

Den almindelige Flextur med én times bestillingsvindue fortsætter som hidtil.

- Vi ser FlexRabat som en del af løsningen på en større udfordring - at sikre mobilitet for alle - også uden for de større byer. Ordningen er stadig på forsøgsstadiet, men den rummer et stort potentiale for at skabe mere lige adgang til tilbud i hele kommunen, siger Holger Schou Rasmussen (S), borgmester i Lolland Kommune.

Borgmesteren i Lolland Kommune bakkes op af udvalgsformand for Teknik, Klima og Miljøudvalget i Guldborgsund Kommune, Jesper Blomberg (M).

- Det er netop denne slags forsøg, der kan gøre en mærkbar forskel i borgernes hverdag. Det bringer en ekstra fleksibilitet ind i vores kollektive transport, og dermed håber jeg også, at vi kan ramme bredere, så flere får øjnene op for de muligheder, der faktisk er for at bruge den. Det her er et godt eksempel på en løsning, der er nem at benytte for alle - uanset om man bor i byen eller på landet, siger han.

Første af flere forsøg

FlexRabat er det første af en række forsøg, som Region Sjælland lancerer hen over sommeren som led i en større satsning på nye mobilitetsløsninger. I december 2024 afsatte Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde 13 millioner kroner til partnerskaber, der skal skabe flere passagerer i den kollektive trafik - især i landområderne.

Målet med forsøget er både at give borgerne billigere og mere fleksibel transport - og at afprøve, om en bedre udnyttelse af flextrafikkens vogncapacitet kan bidrage til et mere effektivt og økonomisk bæredygtigt system. Der er en forventning om, at omkring 10 procent af flexturene i Lolland og Guldborgsund kommuner fremover vil kunne gennemføres som FlexRabat.

Forsøget blev sat i gang mandag 5. maj og løber i første omgang over to år.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Billetsamarbejder skaber værdi for gæster og virksomheder

Midttrafik og Djurs Sommerland har et billetsamarbejde, der gør det nemmere, billigere og mere bæredygtigt for gæster at besøge forlystelsesparken. Med DjursBilletten får parkens gæster en samlet løsning, hvor både entré til Djurs Sommerland og transport tur/retur med Midttrafiks busser, Letbanen og Midtjyske Jernbaner i Region Midtjylland er inkluderet i én og samme billet

Samarbejdet mellem Midttrafik og Djurs Sommerland er et eksempel på, hvordan virksomheder kan bidrage aktivt til at fremme brugen af kollektiv transport ved at tilbyde samlede billetter til fordelagtige priser - og samtidig gøre oplevelsen mere bekvem for kunderne.

En samlet og problemfri løsning

Med DjursBilletten slipper gæsterne eksempelvis for at skulle koordinere billetkøb og transport hver for sig. Billetten kan købes via app'en Rejsebillet og inkluderer adgang til parken og kollektiv trafik tur/retur samme dag til en fast pris på 355 kroner pr. person uanset, om man er barn, voksen eller pensionist. Prisen for en adgangsbillet til Djurs Sommerland uden transport til og fra og uden eventuel kø-kørsel og udfordring med at finde en p-plads, koster 320 kroner i perioden fra 14. april til 22. juni og 350 kroner fra 23. juni og til 19. oktober.

Som en ekstra fordel med DjursBilletten kan voksne og pensionister gratis tage op til to børn under 12 år med i bus og letbane, hvilket gør tilbuddet attraktivt for familier med børn.

- Djurs Sommerland og Midttrafik oplever stor succes med DjursBilletten, der giver parkens gæster mulighed for at købe entre og transport i én og samme billet. Vi ser en stor værdi i at kunne tilbyde vores gæster en nem og prisvenlig løsning, som samtidig gør det lettere for flere familier at vælge en grøn transportform, når de besøger os, siger direktør for Djurs Sommerland Henrik B. Nielsen.

Midttrafik ønsker med eksemplet fra Djurs Sommerland at inspirere andre virksomheder og arrangører til at indgå lignende samarbejder. Midttrafik fremfører, at billetsamarbejder om arrangementer og destinationer kan tiltrække flere gæster, øge tilgængeligheden og samtidig støtte op om en grønnere transportform.

Virksomhederne har mulighed for at tilbyde en samlet billet, der kombinerer adgang og transport. De finansierer diffe-



Kollektiv transport

rencen til billetens normalpris og kan derfor enten vælge at sælge billetterne til en reduceret pris eller inkludere gratis transport for deres gæster.

- Vi leverer allerede i dag gode løsninger i form af ekstrasusser og særbilletter til en del arrangementer. Ved at kombinere entré og transport i én samlet løsning skaber vi en bedre kundeoplevelse og styrker samtidig kendskabet til vores produkter. Det er en model, vi gerne vil udbrede til flere samarbejdspartnere, siger Midttrafiks direktør Lars Berg.

Fakta om DjursBilletten:

- Pris: 355 kroner inklusiv transport tur/retur og entré
- Billetterne kan købes på Rejsebillet eller i Midttrafiks webshop og gælder busser, Letbanen og Midtjyske Jernbaner i Region Midtjylland (ikke DSB eller GoCollective tog)
- Billetterne gælder den valgte rejsedag frem til klokken 23.59

S-togene kører med flere rejsende

For første kvartal i 2025 er antallet af rejser med S-togene i Hovedstadsområdet steget med 512.000 rejser i forhold til samme periode sidste år. Dermed er 2025 fortsat, hvor 2024 slap. 2024 endte som et år med samlet 112,1 millioner rejser, hvilket svarer til en vækst på 6 procent i forhold til året før

- I april sidste år fejrede vi, at S-togene i 90 år har gjort København større og fortsat kører mange kunder, og også mange af deres cykler, frem til deres bestemmelsesmål, siger kundeforf i DSB, Charlotte Kjærulff.

Alene for marts i år steg antallet af S-togsrejser med 970.000. Sammenligner man hele første kvartal i år med første kvartal 2024, skal der tages højde for ekstraordinært mange rejsende i S-togene den søndag i januar, hvor Danmark oplevede et tronskifte.

Den fortsatte fremgang af rejser i S-togene er godt hjulpet af en høj punktlighed. I marts endte kundernes punktlighed på 98,2 procent. Det vil sige, at 98,2 procent kunderne er kommet frem inden for 2,59 minutter i forhold til køreplanen.

- Vi glæder os over, at flere er blevet opmærksomme på, hvor let det er at komme rundt med S-togene, der med høj punktlighed og høj frekvens hver dag får omkring 350.000 rejsende frem, siger Charlotte Kjærulff.

Den høje punktlighed blev i januar ramt af en nedfalden køreledning og endte på 94,8 procent, hvilket trækker ned i punktligheden, der mange dage er tæt på 100 procent.

Charlotte Kjærulff fremhæver, at den høje pålidelighed er frugten af tidligere års sporarbejder på S-togsnettet. Denne sommer har Banedanmark planlagt et større vedligeholdelsesprojekt, der især omfatter linje E og A på den nordlige del, hvilket i perioder kommer til at give ændringer på andre dele af S-banen.

- Vi forsøger at begrænse generne mest muligt for vores kunder. Men der kommer ændringer i løbet af de forskellige etaper af arbejdet, så man bør tjekke Rejseplanen undervejs. Vi ser frem til at kunne genoptage den normale køreplan til efteråret, siger Charlotte Kjærulff

Trafikselskab efter eksempler med busser med fejl: Trafiksikkerhed kan ikke gradbøjes

TV 2 Kosmopol beskrev sidst i april og i begyndelsen af maj, at busoperatøren Umove kørte med busser på Movia's Linie 19 og 23, der havde fejl og mangler. Trafikselskabet Movia peger i den forbindelse på, at trafiksikkerhed kan ikke gradbøjes, og at Movia stiller klare krav i sine kontrakter om, at operatører skal sørge for, at alle busser lever op til gældende lovgivning, og at alle busser skal være velvedligeholdte

Movia har i forbindelse med indslagene i TV 2 Kosmopol bedt Umoves ledelse om at redegøre for forholdene og om at sikre, at der øjeblikkeligt blev rettet op på mulige fejl på busserne.

Umove har overfor Movia redegjort for, at alle konstaterede fejl er rettet, og at virksomheden skærper de interne procedurer for kontrol og opfølgning.

Umove har indført skærpet ugentlig egenkontrol af virksomhedens busser - herunder busserne på Linie 19 og 23, der kører ud fra Umove's depot i Glostrup.

Skærpet indsats ved kontrol og vedligehold

Umove har over for Movia erkendt, at opfølgningen på drift og vedligeholdelse ikke har været god nok, og Umove har oplyst overfor Movia, at selskabet har skærpet sine procedurer for opfølgning og vedligehold med særligt fokus på anlægget i Glostrup, hvor buslinje 19 og 23 kører ud fra. Samtidig har Umove sat gang i en indsats for at forbedre interne processer og arbejdsmiljø.

I en redegørelse om sagen kan man blandt andet læse, at 28 ud af 47 busser hos Umove i Glostrup var behæftet med fejl. På andre Umove-depoter var der konstateret betydeligt færre eller ingen fejl ved en kontrol af busserne. I Roskilde fandt man fejl på 1 ud af 24 busser, mens man i Hvidovre fandt fejl på 1 ud af 25 busser. På depoterne i Bagsværd, Slangerup, Kvistgård, Ringsted og Kastrup fandt man 0 fejl på i alt 188 busser.

Umove oplyser derudover, at selskabet skærper sine procedurer for sikkerhedskontrol landsdækkende og indfører ekstern tredjepartskontrol af busserne på Linie 19 og 23.

Movia og Umove fortsætter dialogen i den kommende periode og afholder ugentlige opfølgningsmøder.

- Movia ser med stor alvor på, at der er blevet rejst tvivl om sikkerheden. Alle busser skal naturligvis leve op til gældende lovgivning og Movia's kontraktkrav, siger Dorthe Nøhr Pedersen, der er administrerende direktør i Movia.

- Sikkerheden for vores passagerer, for chaufførerne og den øvrige trafik er ikke til diskussion, og det er operatørernes ansvar at leve op til det. Med Umove's tiltag og plan for forbedringer føler vi os betrygget i, at Umove kan efter-

Mere om sagen og tiltag:

- Movia og Umove fortsætter dialogen i den kommende periode og afholder ugentlige opfølgningsmøder med henblik på opfølgning på plan for forbedring, driftsstatus og eksterne kontroller af Umoves busser
- Movia har sammen med Umove orienteret trafikselskabets øvrige operatører om sagen og understreget, at de i deres kontrakter med Movia er forpligtet til at leve op til de krav, Movia og myndighederne stiller

Interesserede kan læse redegørelsen om sagen om fejlbehæftede Umove-busser på Movia's Linie 19 og 23 [her](#):

leve vores standarder. Umove er indstillet på at forbedre virksomhedens processer - og de har bedt Movia om at følge dette arbejde tæt, og det vil vi gøre.

I februar havde Rødovre Kommune problemer med Linie 19 på dagsordenen, da borgere i kommunen gennem længere tid havde oplevet uregelmæssigheder på Linie 19. Problemerne var opstået efter, at Linie 19 i efteråret 2024 afløste den tidligere Linie 9A. Rødovres borgmester Britt Jensen (S) ville efterfølgende mødes med Movia for at finde en løsning.

Busoperatør's sikkerhed og kontrol bliver fulgt

I forbindelse med sagen om Umoves håndtering af busser med fejl har Movia iværksat en række tiltag, der følger op på Umove's sikkerheds- og kontrolprocedurer på garageanlæggene

Movias direktion og Umoves ledelse har de seneste uger holdt ugentlige møder. Som følge indfører Movia yderligere tiltag, der følger op på Umoves sikkerheds- og kontrolprocedurer.

- Ansvar for trafiksikkerhed kan ikke deles - det er altid operatørens ansvar, at busdriften sker i lovlige og vedligeholdte busser. I situationer som denne, hvor der opstår usikkerhed, er det Movia's pligt og ansvar at følge Umove's forbedringsplan helt tæt, så vi kan blive betrygget i, at bustrafikken leveres i overensstemmelse med vores kontrakter, og i at Umove opfylder alle lovmæssige sikkerhedskrav, siger administrerende direktør i Movia, Dorthe Nøhr Pedersen og fortsætter:

- Movia har et godt og intenst samarbejde med Umove om denne vigtige opgave.

Interesserede kan se "Redegørelse om Movias opfølgning på Umove's håndtering af busser med sikkerhedskritiske fejl" **her**:



Maurits Schönfeld (tv), General Manager for Uber i Nordeuropa og Carsten Aastrup, administrerende direktør i Dantaxi.
(Foto: Dantaxi)

Amerikansk taxi-selskab har investeret i et dansk selskab med 1.900 taxier

Uber Technologies Inc., som sidst i januar vendte tilbage til Danmark, da selskabet investerede i det københavnske taxi-selskab, Driver, har købt Dantaxi, der er Danmarks største taxiselskab af kapitalfonden Triton. Med aftalen bliver passagerer forbundet med over 3.500 professionelle chauffører i 75 kommuner over hele Danmark - på én og samme platform

Med opkøbet kombinerer Uber sin mobilitetsteknologi med Dantaxi's lokale service i Danmark.

I december 2018 blev Dantaxi opkøbt af Triton og har siden positioneret sig en af de store aktører, når det gælder taxi-kørsel med cirka 1.900 tilknyttede biler.

I forbindelse med Uber's køb af Dantaxi får passagerer over hele landet løbende adgang til Uber-appen, hvor de kan bestille sikre, pålidelige og i stigende grad elektriske ture med ét enkelt tryk. Noget, som ifølge Uber kan bidrage til at reducere brugen af privatbiler og forbinde lokalsamfund.

Brugere får adgang til alle Uber's funktioner, herunder faste priser og chaufføroplysninger, muligheden for at dele forventet ankomsttid med venner og familie, samt nødassistance i app'en - uanset om turen går fra centrum af København, Aarhus, Aalborg, Odense - eller en helt femte by.

Taxi-kørsel

I forbindelse med handlen mellem Uber og Triton fremhæver Uber, at turene vil blive prissat i henhold til de danske taxiregler og vist i Uber-appen, før en tur bestilles. Da Uber første gang forsøgte sig i Danmark var det med privatbiler, der fragtede passagerer rundt - først og fremmest i København - mod betaling og i mange tilfælde uden om Skattevæsenet.

Dantaxi fortsætter med at drive sine lokale taxitjenester, men selskabets netværk af professionelle vognmænd og chauffører bliver integreret i Uber's platform. Dantaxi's chauffører bevarer dermed deres nuværende aftaler, men får adgang til Uber's teknologi, der understøtter alt fra styring af bestillinger, øget efterspørgsel til avancerede sikkerhedsfunktioner.

- Opkøbet markerer en stor investering i fremtidens mobilitet i Danmark. Ved at kombinere Uber's verdensførende teknologi med Dantaxi's pålidelige lokale taxitjenester er vores ønske at gøre daglig transport mere tilgængelig, bæredygtig og bekvem i hele landet. Med over 3.500 chauffører og tilstedeværelse i 75 kommuner over hele Danmark skaber vi den mest udbredte mobilitetsplatform i Danmark, siger Maurits Schönfeld, der er General Manager i Uber for Nordeuropa.

Carsten Aastrup, der er administrerende direktør i Dantaxi, mener at samarbejdet med Uber åbner et nyt kapitel for Dantaxi.

- Vi deler en fælles ambition om at levere mere bæredygtig transport af høj kvalitet, og sammen kan vi tilbyde en endnu bedre oplevelse for passagerer og flere muligheder for chauffører over hele landet. Vi takker Triton for deres støtte og glæder os til det næste skridt, hvor vi fortsætter med at tilbyde vores lokale taxitjeneste med fokus på kvalitet, vores chauffører og vores danske arv, siger Carsten Aastrup.

Hos Triton peger Daniel Björklund, der er Investment Advisory Professional, på, at Dantaxi er blevet styrket markant under Tritons ejerskab, drevet af et stærkt fokus på at levere en kvalitetsservice til både passagerer og chauffører.

- Med støtte fra Uber er virksomheden godt positioneret til at fortsætte sin imponerende vækst, give flere forbrugere adgang til transport og tilbyde chaufførerne fordelene ved en innovativ, global platform. Det har været en fornøjelse at samarbejde med Dantaxi-teamet og vi ser frem til at følge deres videre rejse med Uber som ejer, siger han.

Uber og Dantaxi fremhæver, at opkøbet sker i overensstemmelse med dansk taxilovgivning. Dantaxi fortsætter som det licenserede taxiselskab og står for den daglige drift, mens Uber leverer den teknologiske platform, der gør det lettere for passagererne at bestille en tur. Uber's investering er et udtryk for et langsigtet engagement i Danmarks mobilitetssektor - og i Dantaxi's netværk af lokale chauffører og ledelse.

Interesserede kan læse mere om Uber i transportnyhederne.dk's arkiv via dette link - klik **her**:





Illustration af den kommende lynladepark ved Aalborg Lufthavn.

(Illustration fra Aalborg Lufthavn)

Lufthavn får lynladere til taxier og personbiler

Aalborg Lufthavn og energiselskabet Norlys har indgået en aftale om etablering af en ny lynladepark, som forventes at stå klar i januar 2026. Lynladeparken skal sikre hurtig og effektiv opladning af el-taxier og private el-biler

Den nye lynladepark ved Aalborg Lufthavn vil imødekomme det stigende antal elbiler, der kører til og fra lufthavnen. Ladeparken vil blive placeret i lufthavnens nærområde for at sikre nem adgang for rejsende og de taxi-chauffører, der har deres daglige gang i lufthavnen. Hertil kommer, at lynladeparken vil blive placeret med nem adgang fra den kommende tredje limfjordsforbindelse.

Lynladerne er på 400kW og kan derfor lade el-biler hurtigere op, end det kan ske ved de fleste andre eksisterende ladeparker. Det kommer både taxic-hauffører og private bilister til gode. Samtidig understøtter ladeparken det hastigt stigende antal elbiler, der i dag kører på vejene i Nordjylland. 57 procent af alle nyregistrerede biler i Nordjylland sidste var el-biler, hvilket var omkring seks procentpoint over landsgennemsnittet.

Øget interesse får energiselskab til at fordoble antallet af ladestandere fra en til to

Transportcenteret i Taulov er blevet et centralt knudepunkt for opladning af el-lastbiler. Det konstaterer energiselskabet OK, som har etableret endnu en ladestander på sit anlæg i Taulov for dermed at imødekomme den stigende efterspørgsel efter elektriske løsninger fra vognmænd

Siden OK åbnede sin første ladestander til tung transport for halvandet år siden - i slutningen af 2023 - har flere kunder fået behov for at lade deres lastbiler op i Taulov. Derfor har energiselskabet sammen med datterselskabet GodE-energi A/S etableret endnu en ladestander og koblet den til el-nettet på energi-anlægget på Europavej 6 i Taulov sydvest for Fredericia.

- Vi oplever en markant stigning i behovet for opladning i Taulov. Med opsætningen af den nye ladestander øger vi kapaciteten og sikrer, at vi kan imødekomme den stigende efterspørgsel på ladestandere i området, siger Søren Graversen, der er OK's markedschef for transportområdet.

Den nye stander er - ligesom den eksisterende - en 300 kW-ladestander med to ladeudtag og er designet til el-lastbiler og andre tunge køretøjer. Den er placeret i Transportcenter Danmark lige ved OK's truckstation tæt på motorvej E20.

Et centralt knudepunkt for el-lastbiler

Udvidelsen i Taulov er en del af OK's indsats for at etablere en landsdækkende ladeinfrastruktur til tung transport. Med den centrale placering og store transportaktivitet spiller ladestationen en vigtig rolle for elektrificeringen af transportsektoren.

- Flere af vores erhvervskunder arbejder aktivt med den grønne omstilling. Og for dem har det stor betydning, at der er tilgængelig ladeinfrastruktur dér, hvor de kører. Det understøtter vi nu med endnu en ladestander i Taulov, siger Søren Graversen.

OK har på nuværende tidspunkt offentlige ladestandere til tung transport i Taulov ved Fredericia og i Sdr. Borup ved Randers og har planer om at udvide med flere ladesteder til tunge køretøjer rundt om i landet.





(Foto: Jesper Christensen)

Rapport fortæller om ny teknologi, grøn omstilling og tilfredse passagerer

Trafikselskabet Movia har lagt sin 2024-rapport om samfundsansvar frem. Den beskriver, hvordan ny teknologi, forsøg med fleksibel transport, grøn omstilling og forstærkning af det velkendte ruster den kollektive transport til fremtiden. Rapporten viser også tilfredse passagerer, engagerede medarbejdere og fokusområder i 2025

Sidste år transporterede Movia's busser, flextrafik og lokaltog 175,5 millioner passagerer - og langt størstedelen var tilfredse med deres oplevelse. Samtidig rundede Movia også en stor milepæl, da 66 nye el-busser i december kørte ud på gader og veje og dermed kørte trafikselskabet i mål om, at halvdelen af busserne skulle køre på el i 2030 - seks år før tidsplanen.

Flere tilfredse passagerer

Movia har en målsætning om, at 95 procent af passagererne skal være tilfredse med deres rejse. Og med 94,7 procent tilfredse passagerer i 2024 blev målet stort set indfriet. Hos Lokaltog, der er en del af Movia, lå tilfredsheden på 94,7 procent. For begge gælder det, at der var en lille stigning sammenlignet med 2023.

For flextrafikken har Movia sat et mål om, at mindst 90 procent af passagererne skal være tilfredse med deres rejse. Det mål var også tæt på indfrielse i 2024, da 87 procent var tilfredse.

- Kollektiv transport skal være det nemme valg, og af den grund betyder serviceniveauet en hel del for vores kunder. Derfor er vi glade for, at så mange har været tilfredse med deres oplevelser med Movia bus og Flextrafik i det forgangne år. Vi arbejder hver dag for at forbedre os, og med introduktionen af nye teknologier forventer vi, at endnu flere vil benytte den kollektive transport, siger Kirsten Jensen (S), der er bestyrelsesformand i Movia og borgmester i Hillerød Kommune.

Tjekker engagement og konflikter

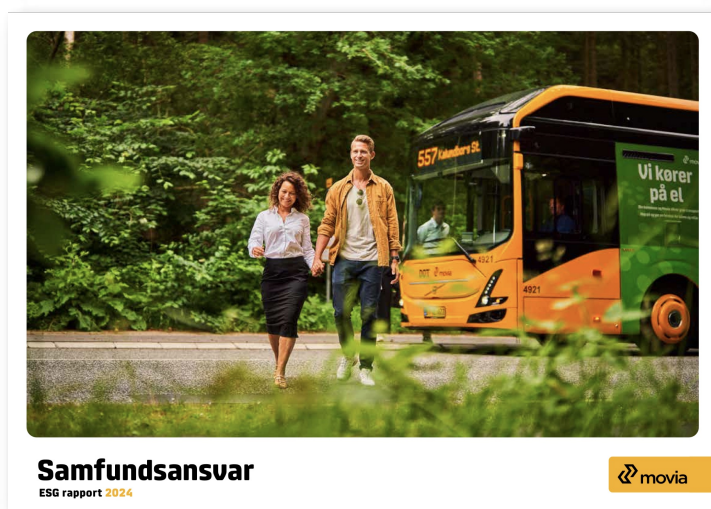
Movia gennemfører halvårslige engagementsmålinger blandt medarbejderne, og i 2024 havde medarbejderne generelt et højt engagementsniveau, der samlet lå på eller over benchmark.

De medarbejdere i Movia, der har mest direkte kontakt med passagererne, er billetkontrollørerne. I 2024 tjekkede de billet hos knap 4 millioner passagerer og udskrev 124.000 kontrolafgifter. For hver 10.000 afgifter blev der sidste år registreret én konflikt - i alt var der 14 konfliktsituationer. Movia fremhæver, at antallet af konflikter er faldet markant, og arbejdsmiljøet for kontrollørerne er forbedret siden 2022.

Chaufføren er Movias ansigt udadtil

Chaufførerne i bus og flextrafik har den daglige passagerkontakt, og derfor arbejder Movia for, at de har gode forhold. I 2024 viste Movia's tilfredshedsmåling, at 67 procent af buschaufførerne ville anbefale jobbet til andre, mens 13 procent var kritiske. Movia oplyser, at omkring 40 procent af chaufførerne svarede i undersøgelsen.

I flextrafikken udfører Movia kontrol af chaufførernes overenskomstsikrede arbejds- og lønvilkår. I 2024 konstaterede Movia's kontrolpanel, som består af repræsentanter fra arbejdsgiver- og fagforeninger, at der fortsat er fejl og mangler i en del af chaufførernes lønsedler og kontrakter - nogenlunde svarende til 2023-niveauet.



På baggrund af kontrolpanelets arbejde indførte Movia onsdag 1. marts 2024 en række nye krav i kørselsudbuddet, som skal sikre bedre løn- og arbejdsvilkår for chaufførerne.

- Chaufførerne i Movia's busser og flextrafik spiller en central rolle for, hvordan vores passagerer oplever det at køre med os, og derfor er vi optagede af, at deres arbejdsvilkår og -betingelser er så gode som muligt, så de kan yde den bedste service for passagererne, siger Dorthe Nøhr Pedersen, der er direktør for Movia.

Nye teknologier og fremtidssikring

Mandag 8. april 2024 markerede begyndelsen på nærbus-forsøget i Haslev, hvor Movia i samarbejde med Faxe Kommune tester fleksibel kollektiv transport. Det er bus-på-bestilling, og borgerne i Haslev har taget godt imod det nye tilbud, som giver dem mere mobilitet. Især flere unge mennesker benytter sig af nærbusserne.

Med introduktionen af Rejsekort som app i efteråret 2024 har Movia og landets øvrige trafikselskaber gjort rejsen med kollektiv transport lettere, når man kan checke ind og ud på ens mobil. Ved udgangen af 2024 havde passagererne foretaget over 5 millioner rejser med app'en.

Interesserede kan læse Movia's Samfundsansvarsrapport [her](#):

Lidt fra Movia's Samfundsansvarsrapport:

- 50 procent af Movias busser kørte på el ved udgangen af 2024
- Movia forventer, at over 90 procent af alle busser er elektriske i 2030
- Udledningen af partikler og NOx fra de gule Movia-busser er reduceret med 94 procent siden 2008
- De nye elbusser støjer markant mindre end tilsvarende dieselbusser
- 94,7 procent af Movia's buspassagerer var enten tilfredse eller meget tilfredse med deres rejse
- 175,5 millioner passagerer rejste med Movia i 2024 - i bus, flextrafik og lokaltog
- En million passagerer sejlede i 2024 med Movia's havnebusser i København
- 23 procent af Movias busser havde elektriske ramper ved udkørslen af 2024



Isuzu Visigo - 1. reg. maj 2017

Km. 261.799 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 21+1+1

ASR, fartpilot, toilet, klima, justerbare sæder, fodstøtte, anhængertræk mm.

Pris: 550.000 Kr.



Iveco Crossway - 1. reg. december 2021

Km. 354.903 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 38/58

ABS, ASR, bakkamera, aircon. hattehylde, kørestolsrampe mm.

Pris: 1.100.000 Kr.



Mercedes Benz 317 - 1. reg. februar 2022

Km. 346.545 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 8+1

ASR, Fartpilot, Aircon., lift, soltag, hattehylde, elskydedør mm.

Pris: 300.000 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



Universalværksted i Holstebro er blevet center for eftermarkedsdele

Paccar Parts har åbnet sin TRP Store nummer 150 hos universalværkstedet Thybo Biler i Holstebro. Dermed har Paccar Parts, der er den amerikanske lastbilproducents eget mærke af eftermarkedsdele til alle mærker af lastbiler, anhængere og busser, styrket sin tilstedeværelse i Europa

TRP detailnetværket, der blev lanceret i begyndelsen af 1990'erne med et beskedent udvalg af reservedele, tilbyder i dag over 80.000 universaldele i 46 lande over hele verden til alle mærker af lastbiler og påhængskøretøjer. Det betyder, at transportvirksomheder har adgang til alle nødvendige dele til deres vognpark samme sted. TRP tilbyder også vedligeholdelse og skræddersyede reparationer til køretøjer og vognparker af alle mærker . ikke blot Paccars egne mærker, der i Europa først og fremmest er DAF-lastbiler.

TRP Thybo Biler

Thybo Biler driver to uafhængige lastbilværksteder i Holstebro og Thisted i det nordvestlige Danmark. Thybo Biler er også forhandler af køretøjer fra eksempelvis Iveco og Isuzu. Den nye TRP Store i Holstebro ligger tæt ved Rute 11, der er den nord- og sydgående hovedvej i det vestlige Jylland.

- Vi er glade for at kunne udvide vores service til vores kunder gennem samarbejdet med TRP, siger Henning Mikkelsen, der ejer Thybo Biler.

- TRP hjælper os med at udvide vores sortiment med reservedele af høj kvalitet og enestående service, der understøtter vores ambition om at vokse yderligere, siger han videre.

Fokus på kunden

- Vi er glade for at fejre åbningen af TRP Store nummer 150 i samarbejde med Thybo Biler, siger Dick Leek, der er administrerende direktør for Paccar Parts Europe, og fortsætter:

- Denne milepæl understreger vores bestræbelser på at levere service og produkter af høj kvalitet til vores kunder via et stadigt voksende netværk af serviceorienterede TRP Stores.

Bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer er sendt i høring frem til 10. juni

Færdselsstyrelsen har sendt en ny bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil i høring. Bekendtgørelsesudkastet fastsætter en ny ordning for national individuel godkendelse af de pågældende køretøjer

Færdselsstyrelsen peger på, at den nye ordning lægger sig op ad den nuværende ordning for godkendelse af nye køretøjer.

Den primære forskel er, at en synsvirksomhed fremadrettet skal kontrollere, at det nye køretøj svarer til oplysningerne i ansøgningen, inden Færdselsstyrelsen godkender køretøjet.

I dag udsteder Færdselsstyrelsen først en G-erklæring, hvorefter synsvirksomheden kan syne køretøjet. Denne praksis fortsætter for brugte køretøjer.

Bekendtgørelsesudkastet er udarbejdet som følge af L170 Forslag til lov om godkendelse og syn af køretøjer.

Bekendtgørelsen forventes at træde i kraft tirsdag 1. juli, men får først virkning fra 1. oktober. Her forventer Færdselsstyrelsen, at IT-systemet til digitale ansøgninger kan tages i brug.

Herefter følger en overgangsperiode, hvor køretøjer kan godkendes efter både den nye og den gamle ordning.

Høringsfristen er tirsdag 10. juni 2025.

Interesserede kan læse mere på Høringsportalen - klik **her**:



Det bliver busser magen til denne MAN Lions Coach R09 - 13,4 meter, som Forsvaret snart skal tage i brug. Busserne bliver lakeret i Forsvarets valgte farver. (Foto: MAN Truck & Bus)

Forsvaret får leveret busser med et løvehoved forrest

MAN Truck & Bus har indgået en ny rammeaftale med Forsvaret om levering af busser. Aftalen betyder i første omgang, at MAN Truck & Bus Danmark A/S skal levere i alt 26 nye MAN-busser til intern logistik og transport i det danske Forsvar

Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse (FMI) har sammen med MAN Truck & Bus Danmark A/S underskrevet en ny rammeaftale om levering af i alt 26 nye MAN-busser, der skal bruges til intern logistik og transport i det danske Forsvar. Der er desuden aftalt en option på efterbestilling af yderligere 10 identiske busser inden for de følgende 12 måneder.

Udvælgelseskriterierne var sammensat af pris, funktionalitet og kvalitet, hvor MAN set over en 10-årig periode afgav det mest konkurrencedygtige bud. De nye busser afløser Forsvarets gamle flåde af MAN busser, hvoraf de fleste er over 20 år gamle.

Den nye rammeaftale på busser til det danske forsvar skal bane vejen for effektiv logistik, når den nye værnepligt træder i kraft.

Materiel

For to måneder siden kunne Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse og MAN offentliggøre en meget stor aftale om levering af eksterne værkstedsydelser til Forsvaret og Beredskabsstyrelsen, som betyder, at MAN skal stå for service og vedligeholdelse af Forsvarets køretøjer over 5.500 kg.

Hos MAN Truck & Bus fremhæver man, at den nye aftale er en yderligere styrkelse af partnerskabet mellem Det Danske Forsvar og MAN. Partnerskabet går over 40 år tilbage, og MAN har siden 1980 leveret over 2.600 tunge køretøjer til Det Danske Forsvar og stået for servicering og teknisk support.

- Vi er stolte over den tillid, Forsvaret atter viser os, og vi ser frem til at løfte denne vigtige opgave sammen med vores busfabrik, lyder der fra MAN Truck & Bus Danmarks repræsentanter bag aftalen.

Stor glæde og tilfredshed hos MAN Danmarks repræsentanter efter underskrivelsen af den nye bus-rammeaftale med Forsvaret. Fra venstre Dennis Guldhammer, Udbud- og Kontraktchef, Johannes Boje, Lead Support manager, Military/DEMA, Jesper Mathiesen, Fleet og PTA Manager BUS samt Torsten Helligsøe, Salgschef BUS.

(Foto: Man Truck & Bus)



Lidt om forsvarets nye busser:

- De nye busser er tre-akslede MAN Lions Coach på 13,4 meter, hvor der er fokus på ekstra god sædeafstand af hensyn til, at de i alt 48 passagerers bagage og personlige udrustning
- Busserne er udstyret med luksussæder, klimaanlæg samt de nyeste former for komfort samt aktiv og passiv sikkerhed - eksempelvis MAN OptiView, der er kamera-sidespejle i stedet for konventionelle sidespejle, ESP, ASR/ABS, EBA+ med fodgænger genkendelse, højresving assistent, Birdview 360 graders kamera og ekstra sidebelysning
- Drivlinen består af MAN nye D26 seks-cylindrede dieselmotor på 520 hk og en fuldautomatisk 12-trins MAN TipMatic-gearkasse
- Busserne vil blive klargjort og leveret fra MAN Truck & Bus' afdeling i Esbjerg, der logistisk ligger bedst i forhold til leveringen af busserne på Det Danske Forsvar's mange forskellige placeringer



Flemming Madsen driver Nordsjællands Turistfart fik leveret en ny blå tursitbus i strålende solskin og under en blå himmel. (Foto: Hessel Bus)

Blå turistbus blev leveret i solskin og under en blå himmel

Tirsdag 20. maj skinnede solen, mens Hessel Bus var på vej til Gilleleje med en ny blå Mercedes-Benz Tourismo L, som skulle leveres til Flemming Madsen, der driver Nordsjællands Turistfart

Den atlantisblå metallik-lakerede bus, der forinden var blevet malet lokalt hos Hessel Bus i Køge, er en fire-stjernet model med Lux-Line stole med justerbare nakkestøtter, 220 volt-stik ved alle stole, samt køkken med to kaffemaskiner og pølse-koger.

Derudover er bussen udstyret med de nyeste sikkerheds systemer samt det nyeste navigationsanlæg. Bussen har også "mirror-cam" - kameraspejle - i stedet for traditionelle spejle på spejlarme.

Bussen blev leveret til Nordsjællands Turistfart uden selskabets markante "striber" og en diligence. Striber og diligence kommer på senere, da bussen er fuldt optaget langt frem i tiden.

Materiel



Materiel



Bag det sorte slør var en sort og
hvidternet - og vildt elektrisk løve



Her kom den så ud af garagen. Chaufføren var i øvrigt den ansvarlige ingeniør for bussens batteridel.

MAN Truck & Bus havde midt i maj inviteret juryen bag "Bus of the Year" til Ankara i Tyrkiet for at vise, hvad man som tysk busproducent snart vil rulle ud og præsentere - og forhåbentlig afsætte til turistbusvognmænd rundt i Europa - en batteri-elektrisk Lions Coach, der ifølge MAN vil have en trækkevidde på omkring 650 kilometer, før den skal kobles på en kraftige og meget hurtig strømfor- syning, der kan lade batterierne fuldt op, så den kan brøle igennem igen

Af Rolf Brems

Ifølge den danske ordbog betyder "... hele den tyrkiske musik" det store opbud af personer, begivenheder, ting med mere ved en bestemt lejlighed. Og det må man sige holdt stik hos MAN Truck & Bus, selvom det kun var en snig- præmierer, som den tyske bus- og lastbilproducent havde inviteret til i Tyrkiets hovedstad Ankara. Anledningen var en præsentation af MAN's nye produkt - en elektrisk Lions Coach-turistbus.

Det spektakulære er, at det er den første batteridrevne turistbus, der er produceret af en europæisk busproducent, om end den er bygget på MAN Trucks & Bus busfabrik i Tyrkiet.

Bussen er pr. definition en prototype, men bygget på den Lions Coach, der blev lanceret i 2017. For at give den nye elektriske bus et mere futuristisk udseende, har man radikalt valgt at ændre fronten. MAN har endnu ikke besluttet, hvor og hvordan man vil lægge snittet.

Derfor var fronten sløret ved præsentationen. MAN's designteam havde dog offentliggjort i hvilken retning, bussen var på vej hen, men det tyrkiske slør falder først til Busworld i oktober 2025, hvor man vil kunne se den i sit fulde flor.

Materiel

Med over 2.500 solgte el busser til bytrafik siden 2019, har MAN et godt tag i markedet for batteridrevne busser. Med en e-Coach 14 tager MAN det næste skridt ind i den batteridrevne busverden.

Den tre-akslede Lions e-coach 14 er 13,9 meter lang, kan rumme op til 61 passagerer og har en total vægt på 27,3 tons. Tomvægten kendes ikke endnu, men vil ifølge MAN ligge omkring 19 tons.

Bussen vil få en rækkevidde på 650 km med den fulde pakke på seks batterier på i alt 534 kWh. Fire batterierne er placeret bagerst i "motorrummet", mens to er placeret der, hvor man normalt finder sovekabinen. Det er foran den bageste bagaksel, så vægten af batterierne på knap 4 tons ligger lavt og rimeligt godt fordelt.

NMC-batterierne kommer fra MAN's nyåbnede fabrik i Nürnberg, hvor man en helt klar strategi for i fremtiden at være uafhængig af andre leverandører. Det er man så ikke helt endnu, da der stadig er en del udenlandsk hardware i batterierne.



Det er mest fronten på den nye batteri-elektriske bus, som MAN ikke er helt færdige med.



Bussen i sit rette element - på vejen - her på testbanen i Ankara i en hældende kurve.

MAN's Lions e-Coach er udstyret med MCS (Megawatt Charging System), som er fremtiden for opladning af store køretøjer. Lige nu kan der lades med 375 kW, men inden længe vil man kunne lade med den dobbelte hastighed. Det betyder en ladetid på under en time - og så begynder den at kunne bruges i det daglige på længere ture.

Bussen drives af en centermotor af typen eCD300 som yder 330 kW (449 hp.). Den er koblet sammen med en ti-trins MAN TipMatic-gearkasse. Elektriske drivlinjer begynder overvejende at få gearkasser - noget, som for få år siden ellers mente, ville være en saga blot. Når motoren er koblet sammen til drivakslen via en gearkasse, vil den hele tiden arbejde i sit optimale ydelsesområde og dermed udnytte energien bedre, hvilket vil slide mindre på motoren.

Energitabet bliver også reduceret med en lavere vindmodstand. MAN oplyser, at luftmodstandskoefficienten (Cd-værdi) er reduceret fra 0,34 til 0,31. Det må være målt på en model i en vindtunnel eller computerbaseret da fronten som sagt ikke er ændret endnu. Mon ikke også at bagpartiet bliver mere strømlinjet for at give et bedre vindflow, som sparer på energien.

Indendørsklimaet styres af en HVAC-varmepumpe med CO₂-kølemiddel som ifølge MAN er det mest energibesparende.

Med hensyn til bagagepladsen, så er plads til 11-13 kubikmeter bagage alt efter konfiguration.

3Prøvekørslen af MAN Lions e-Coach foregik på MAN's egen testbane, der er en del af et nyt test og udviklingscenter kaldet PDC (Product Development Centre) nordøst for Ankara tæt ved lufthavnen.

Materiel

Testbanen er over en kilometer lang med hældninger i kurverne, og ved siden af banen har man små teststrækninger på henholdsvis 12 og 18 procents stigninger og fald.

Bussens overordnet indretning for chaufføren er velkendt - især for undertegnede, som kører en del i en Lions Coach. Den havde dog til forskel et opgraderet instrumentbord og elektronisk håndbremse.

Gearvælgeren var nok den største udfordring for deltagerne. Gearet skulle vælges med et lille drej på den højre arm bag rattet, som også var "retardereren". Men da man først lige havde fundet funktionen, var det let og overskueligt.

Håndbremsen blev deaktiveret, og jeg gav gas - eller "pedal", som vel er mere korrekt. Den begyndte nu at trille, og den var fra chaufførsædet helt lydløs. Ved fuld gas sprang løven fra München - eller Nürnberg - velvilligt frem, stadig stort set uden støj fra el-motoren, men som en løve, der sætter af for at nedlægge et bytte.



Her holder bussen på en 18 procents stigning, og sætter bare i gang, når den får besked...

Materiel



Chaufførens arbejdsplads, hvor der er tænkt på chaufførens velbefindende med kop og telefonholdere - og plads til en pose lakridser.



Instrumentdisplayet er enkelt og overskueligt og fortæller, hvor chaufføren ligger placeret med hensyn til kørestil. (Illustration: MAN)

Gearskiftene skulle man virkelig være opmærksom for at kunne mærke. I forhold til det, jeg var vant til, utroligt glidende. Dog skal det siges, at da jeg senere sidder nede bag, kan jeg køre lidt klunk-lyde fra gear og bagtøj. Men det var kun fordi, den var på test og prøvebasis, oplyste repræsentanten.

Bussen imponerede med sin styrke, jeg holdt stille på testbanens 18 procents stigning og skulle sætte i gang. Godt at der var en Hill-Holder, men da jeg først trykkede på speederen, satte bussen på 20 tons uanfægtet i gang og trak - og endda accelererede op i fart. Her ville en diesel komme til kort. Det fik vi faktisk lejlighed til at konstatere, da vi også prøvede en dieselsonversion af en Lions Coach.

Dækkene på modellen var på grund af totalvægten oppe i den store ende. De hedder 315/70 R22,5. Servostyringen var godt afstemt til rattet, og den præcise styring gjorde, at bussen var utrolig nem at komme rundt med - især når der skulle vendes og parkeres.

På prototypen var regenereringen efter min mening, når man slap speederen. Her foretrækker jeg, at bussen bare ruller, og at man selv doserer bremsen. Men det vil man kunne regulere selv i opsætningen. Som en god hjælp har man retarderen eller den elektriske bremse på drivlinen, som betjenes via armen, hvor gearvælgeren er. Det virker godt og præcist med fem-seks intervaller.

Instrumenterne giver et godt og klart billede af forbrug og regenerering.

Materiel

De elektroniske spejle sidder helt naturligt, og de udvendige kameraer på bussen giver 360 graders overvågning. Ude foran har bussen et traditionelt spejl, der viser fronten og eventuelle personer.

En anledning til samarbejde

Der ligger stadig nogle udfordringer, når man snakker batteridrift og turistikørsel. Rækkevidden spiller en stor rolle, men hvis ikke ladefaciliteterne er til stede, hvor man skal bruge den, og det vil give operatørerne store udfordringer.

Derfor bør store hoteller, forlystelsesparker, seværdigheder med videre tænke på at gæsternes transportmiddel, hvis de kommer med busser, der gerne skal kunne oplades i ventetiden. I storbyer ville det optimale være at kunne sætte gæsterne af ved et hotel, og så samtidig kunne lade lidt strøm. Men det kræver plads og investeringer. Og i forvejen er mange turistbusser i europæiske storbyer forvist fra bymidten til ofte øde og lidet flatterende områder.

Skal chaufføren ind til en bymidte, sætte gæster af, for derefter køre ud for at finde en plads til tømning af toilet, rengøring med videre bruges der tid og strøm. Derefter skal chaufføren finde et ladestik, han bliver nødt til at vente, måske først på et ledigt stik, og siden på opladningen. Derefter skal der findes en plads til parkering. Tiden løber, alt imens at chaufførens arbejdstid ruller.



MAN's nye elektriske løve har, selvom det er det gamle snit, et flot ydre. Det bliver spændende at se hvor designet ender. Det er en detektor, der sidder på forreste klap. Spejlene er byttet ud med kameraer, der er forbundet til skærme inde i bussen. Ud over kamespejlene har bussen også et 360-graders-kamerasystem, der giver et godt overblik over, hvad der sker omkring bussen.

Materiel



Kabinen er særdeles nydelig - lys og smagfuldt indrettet.

Der skal til at tænkes, som det var et luftfartøj, når der planlægges. Hvis nu den planlagte lade station er ude af drift, kan man så nå hen til den næste - og så videre...

Men heldigvis er der ingen tvivl om, at rækkevidden i den kommende fremtid vil blive forøget. Og det er helt sikkert, at MAN's Lions eCoach bliver en del af fremtiden.

Lions eCoach 14 forventes på gaden i løbet af 2026.

Materiel



Den elektriske bus er blevet forstærket i bunden. Sideforstærkningen er udelukkende til beskyttelse af batteriet ved en påkørsel - eller et for kraftigt drej, når enden svinger ud...



Batteriet, der kan være seks styk i bussen, vejer 615 kg.



To af batterierne er placeret i »sovekabinen«

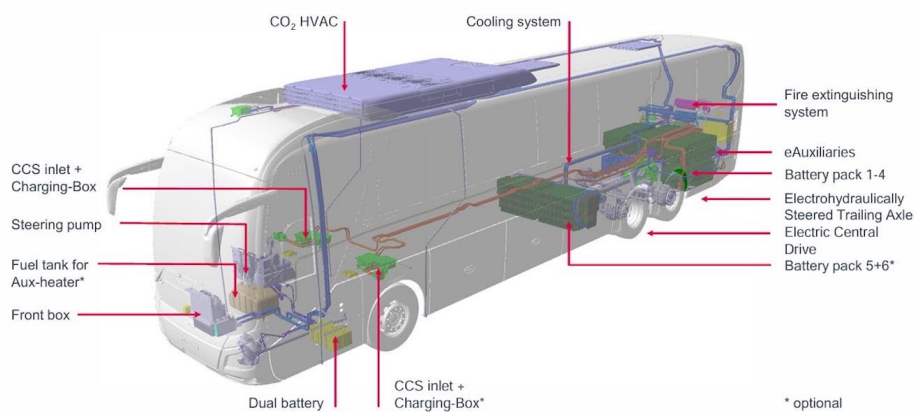
Materiel

Design teamets bud på fremtidens Lions eCoach 14.



Her ser man eCoachen's forskellige systemer. Batteripakke 5 og 6 er i »sovekabinen«.

IMPORTANT COMPONENTS LION'S COACH E



MAN eCoach Sneak Preview

May 2025

24

MAN Truck & Bus SE

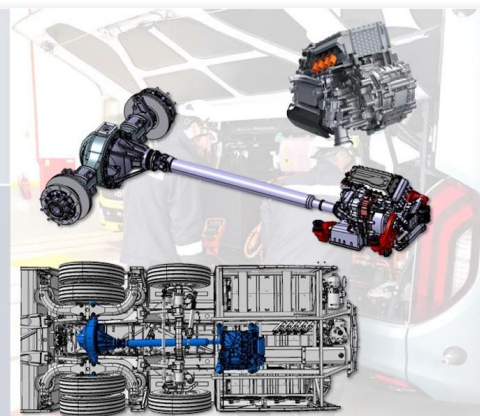


Drivlinjen og dens placering under bussen, hvor motor og gearkasse er bygget sammen.

- MAN central motor driving 2nd axle
- Power: 330 kW
- Automatic 4-speed transmission MAN TipMatic 4
- Compact and lightweight design

Benefits:

- ✓ Reliability & TCO advantages
- ✓ Optimized energy consumption and power for typical speed range of a coach
- ✓ Optimal acoustics



MAN eCoach Sneak Preview

May 2025

28

MAN Truck & Bus SE





Samlefabrikken i Ankara, som ligger en halv times kørsel fra testcentret.

Lidt om MAN Truck & Bus i Tyrkiet:

- Historien om MAN i Tyrkiet begyndte for næsten 60 år siden, hvor MAN i 1966 åbnede det første produktionssted uden for Tyskland
- På MAN Truck & Bus' produktionsanlæg i Ankara arbejder der i dag 4.700 medarbejdere med en produktion af bybusser, turistbusser og rutebiler. Det er også her at Neoplan udvikles og produceres
- Det samlede areal er på 317.000 kvadratmeter, hvilket gør anlægget til MANs største enhed for fabrikation af busser
- Målet er, at i 2030 er 90 procent af alle nye MAN-busser elektriske
- Der bliver også produceret lastbil-trækker på fabrikken i Ankara
- MAN har på verdensplan omkring 33.000 ansatte

Bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer er sendt i høring

Færdselsstyrelsen har sendt en ny bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil i høring. Bekendtgørelsesudkastet fastsætter en ny ordning for national individuel godkendelse af de pågældende køretøjer

Færdselsstyrelsen peger på, at den nye ordning lægger sig op ad den nuværende ordning for godkendelse af nye køretøjer.

Den primære forskel er, at en synsvirksomhed fremadrettet skal kontrollere, at det nye køretøj svarer til oplysningerne i ansøgningen, inden Færdselsstyrelsen godkender køretøjet.

I dag udsteder Færdselsstyrelsen først en G-erklæring, hvorefter synsvirksomheden kan syne køretøjet. Denne praksis fortsætter for brugte køretøjer.

Bekendtgørelsesudkastet er udarbejdet som følge af L170 Forslag til lov om godkendelse og syn af køretøjer.

Bekendtgørelsen forventes at træde i kraft tirsdag 1. juli, men får først virkning fra 1. oktober. Her forventer Færdselsstyrelsen, at IT-systemet til digitale ansøgninger kan tages i brug.

Herefter følger en overgangsperiode, hvor køretøjer kan godkendes efter både den nye og den gamle ordning.

Høringsfristen er tirsdag 10. juni 2025.

Interesserede kan læse mere på Høringsportalen - klik **her**:





VDL's Citea i Oberhausen Stadt Werke farver - ikke at forveksle med det Iranske flag.

Tysk busjury valgte hollandsk bus som sin foretrukne 12-meter

Som vi omtalte i marts-udgaven af Magasinet Bus, afholdte det tyske Busmagasin, Omnibus Spiegel, en test af en række elektriske busser. Vi har omtalt to af dem i Magasinet Bus nummer 3 og nummer 4. Det var schweiziske Hess, som vores testkører fremhævede som interessant i nummer 3, og Scania-Higer Fencer, som ikke imponerede, i nummer 4. Det var dog en tredje bus - en VDL Citea LF-122 - som busjuryen valgte som deres foretrukne

Tekst og foto: Rolf Brems

Da Omnibus Spiegel testede elektriske ledbusser i 2024, var VDL også repræsenteret, og rygterne om Van Hools konkurs og en eventuelle overtagelse af VDL svirrede alle dagene, men de ansatte i VDL havde fået mundkurv på.

Men onsdag 10 april 2024 sendte VDL en pressemeddelelse ud, der fortalte, at den hollandske busproducent overtog belgiske Van Hool - og en nedlæggelse af de ca. 1500 arbejdspladser blev foreløbig afværget.

Dermed blev Van Hool et af mange andre firmaer, som VDL har opkøbt gennem tiderne - Berkhof, Bova (mest kendt for deres Futura-karosseri) DAF Bus, Hainje, Kusters og United Bus.

Materiel

Metaalindustrie en Constructiewerkplaats P. van der Leegte blev selv blev stiftet i 1953 af Pieter van der Leegte. Hans søn, Wim van der Leegte, overtog og drev virksomheden fra 1972 til 2016, og hvor det samlede antal ansatte nåede op over 17.000. Wim brugte det mere mundrette VDL-navn, som i dag føres videre af sønnen, Willem van der Leegte.

I år havde VDL så valgt at deltage med sin Citea LF-122. Og min første tanke, da jeg så bussen fra VDL, var, at dens farver symboliserede det Ungarske flag, hvilket viste sig at være forkert. S sammensætningen af farverne, hvor rød var i bunden, var nu mere korrekt det Iranske flag. Men det var nu ganske udramatisk, for farverne markerede, at bussen var udlånt fra Oberhausen Stadtwerke, (bytrafikken) hvor deres busser også kører på BRT-ruter.

Af samme grund var den deltagende bus en tre-dørs model med dobbeltdøre, der sikrede et hurtigt flow af passagerer - og med oceaner af plads i den bagerste afdeling.

VDL's Citea-model kan rumme op til 110 passagerer, hvilket er ganske imponerende. Med der blev ikke oplyst, hvor mange siddepladser den har. VDL oplyser, at alle 12-meter busser kan konfigureres til 45 siddende gæster. Bussen i Bonn havde plads til 80 hvoraf de 38 kunne sidde ned.



3-dørs modellen med dobbeltdøre levner gode muligheder for en hurtig og effektiv service i en travl by.



Læg mærke til de skarpe lidt bag-ud vendte hjørner. De skulle holde på den luft, som kommer fra taget gennem den åbning man lige aner - og dermed nedbringe undertrykket og dermed den samlede modstand.

VDL har været fremme i bussen, siden de sendte den første el-bus på gaden i 2013. Ikke alene er batterierne placeret i gulvet, men man har også formået at lave low-floor og et stort flow med tre dobbeltdøre, som virkede hurtige og lydløse. Gangarealet mellem de to bageste døre var måske lidt snævert, og virkede lidt gennemskåret i opbygningen, der rummer de to motorer på portalakslen.

Motorerne fra ZF er af typen AxTrax AVE og er på hver 140 kW. Batterierne yder 575 kWh, som skulle give en rækkevidde på op til 600 kilometer, hvilket var i toppen blandt deltagerne i årets el-bustest i Bonn.

Det håndværksmæssige i kabinen virkede gedigent og gennemført. Bussen var udrustet med behagelige brede sæder, og måske derfor havde man valgt at lave halvanden-mands sæder i højre side, men dobbelt i venstre i den forreste del.

VDL-bussen var udstyret med holdestænger i rustfristål og mange holdestropper. Stopknapperne var grønne, men stadig let genkendelige. Ved udgangen var holdestængerne grønne og for de svagtseende, nopræde, en god lille detalje.

Vægten på bussen har man fået ned ved at anvende kompositmaterialer. Og når man så samtidig lægger de tunge batterier i bunden, kan man spare på vægten til den bærende konstruktion i forhold til, hvis batterierne var placeret på taget. Tomvægten blev ikke oplyst.

Noget af vægt reduktionen har man måske har sat til ved at bruge dobbeltglas. Men det betyder, at man kan holde

Materiel

en mere ensartet temperatur i kabinen og dermed spare på strømmen og forlænge rækkevidden. Klimaanlægget består af en varmepumpe, men der er også mulighed for et eksternt HVO-drevet oliefyr. Og klimaet i kabinen var dejlig køligt uden, at man kunne høre en masse blæsere med mere.

Velindrettet chaufførarbejdsplads

Chaufførens arbejdsplads var helt i top. Rattet kunne justeres både ved konsollen og ratstammen, så man kunne finde den helt rigtige ergonomiske stilling, så arbejdsdagen ikke ville slide for meget på én.

Instrumentbordet var måske inspireret fra lidt ældre Volvo'er, hvor nogle af knapperne sidder på små "øer", men det fungerede fint. Der var god plads til undertegnede på førerpladsen bag rattet, og sætter man ikke konsollen for lang tilbage, bør der være en passende førerplads til de fleste. Og det manglede da bare, hvis ikke hollænderne, som er de højeste i Europa, lavede en bus, de selv kunne være i.

VDL's Citea havde uden tvivl den bedste indretning for chaufføren, når det gælder henlæggelse af personlige effekter. Der var en lille skuffe, to hylder og øverst et aflukke med USB-stik til telefonen. Genialt, det er jo de færreste, der



Indgangen via den bageste dør giver i første omgang god plads. Det kniber lidt med gangarealet til midterdøren.

Materiel



Midterdøren åbner for et stort areal som med klapstole kan omdannes til 6 siddepladser. Grønne holdestænger markerer en udgang.

ikke har en telefon i dag, så hvorfor ikke lave en plads med ladestik, hvor den ikke kan rutsche ned på gulvet. Gad vide, hvor mange ulykker på årsplan, der udspringer i at en chauffør i en bil, bus eller lastbil, mister opmærksomheden fra vejen, fordi han eller hun roder efter en tabt mobiltelefon.

Der er en automatisk elektronisk håndbremse, så det er bare at give gas - eller skrue op for støjstyrken. Bussen er livlig og føles let - både i styretøjet og i sine køreegenskaber. Den trak rigtig godt op ad 10 procentsstigningen, hvor den formåede at accelerer støt. Og var det ikke for trafikken og den snoede vej, ville vi hurtigt være havnet på 80 km/t.

Troen flytter ofte bjerge og måske også bakkerne i Bonn. Jeg følte, at den lå rigtig godt på vejen, når vi gik ind i kurverne. Den virkede meget stabil, men måske det var fordi, jeg vidste, hvor vægten lå.

Motorinstrumenterne var måske ikke prangende, men de viste det, de skal med forbrug og regenerering. Til at hjælpe med at sende energi retur til batterierne, er der en virksom retarder med intervaller.

Materiel



Den bagerste del kræver lidt smalle hofter, men det er prisen for det lave gulv. (Foto: David Cole)



I venstre side er der dobbeltstole med USB-stik ved det inderste.

Materiel

Den var meget lydløs oppe hos chaufføren. Da vi kørte, var vindstøj fra fordøren det eneste, jeg kunne høre. Når jeg bremsede, kom der lidt elektriske lyde, men det var ikke graverende. Til gengæld knagede den i karrossen, når man ved lav hastighed drejede skarpt, eller kørte over et bump.

Ud over den knagende havde bussen et par ejendommelige service-lyde, som ifølge VDL's repræsentant ikke var til-sigtede. Den lød henholdsvis som en and og en politisirene. Om det var under døråbning, når der blev trykket stop, eller når "blind spot detektoren" spottede et objekt, fik jeg ikke noteret, men lydende fik da smilene og samtalen i gang i bussen.



For at skabe lidt god gangplads har man undladt dobbeltstole i højre side.

Et rødt lys i panelet skaber sikkert en god stemning om aftenen, og gør det nemmere at se USB-stikket.



Materiel



Siden på bussen er lavet i et stort stykke komposit, som er lettere og stærkere end aluminium. Men ved eventuelle skader kan en reparation være mere krævende. (Illustration: VDL)



Batteriernes placering i bunden af bussen, hvilket giver et lavt tyngdepunkt, og man undgår også en kraftigere tagkonstruktion. (Illustration: VDL)

Materiel



Chaufførens arbejdsplads kan med den gængse Isri-chaufførstol og den todelte ratkonsol indrettes 100 procent efter førerens ønsker. Trinene er belyst i blå farve.

VDL har siden 2013 leveret over 1.300 el-busser. Det tal vil helt sikkert stige med den nye generation, som også kan leveres som 18-meter ledbusser - og tre varianter i Low Entry segmentet.

Materiel



Panelet i venstre side med separat indstilling af spejle, knapper for indstilling af rat og den elektroniske håndbremse.

Stuverum til chaufførens madpakke. Ja endda til flere af dem, og mobiltelefon-konsol med mulighed for opladning. Her burde andre busfabrikanter kigge godt med.



Et af batterierne er placeret forrets under førerpladsen. Billedet viser også, at sidepanelerne er fremstillet i komposit-materiale.



Metroselskabet har skiftet ud på formandsposten

Efter otte år med Jørn Neergaard Larsen som bestyrelsesformand er posten overdraget til Tommy Ahlers, der tiltræder med fokus på passagervækst, nye metrolinjer og Metroens rolle i byudviklingen. Tommy Ahlers, der er udpeget af transportminister Thomas Danielsen (V), har blandt andet været minister for Uddannelse og Forskning i en periode i Lars Løkke Rasmussens Venstre-regering fra 2015 til 2019, har været medlem af Folketinget for Venstre fra 2019 til 2021 og er ellers kendt som iværksætter og for sit engagement i bæredygtig omstilling og teknologisk udvikling

Med Tommy Ahlers som afløser for Jørn Neergaard Larsen, som har stået i spidsen for selskabets bestyrelse gennem otte år, markerer Metroselskabet sine ambitioner om at styrke Metroens rolle som det mest eftertragtede mobilitetstilbud i hovedstaden og et teknologisk foregangsprodukt.

- Stor tak til Jørn Neergaard Larsen, som med kompetent og strategisk lederskab har sikret både stabilitet og tillid i en kompleks opgave under stort tidspres og politisk bevågenhed. Og varmt velkommen til Tommy Ahlers. Med ham får vi en formand med et skarpt blik for kommercielle muligheder, bæredygtige løsninger og samfundsmæssig relevans. Det er en stærk kombination, som vi glæder os til at føre ud i livet sammen med hele organisationen, siger Carsten Riis, der er administrerende direktør i Metroselskabet.

Jørn Neergaard Larsen har været bestyrelsesformand i Metroselskabet siden 2017. Under hans formandskab blev M3 Cityringen og M4 til Nordhavn og Orientkaj, samt til Sydhavnen og Valby gjort færdige - og beslutningen om M5 blev bragt videre.

- At stå i spidsen for Metroselskabets bestyrelse har været en stor glæde og et ansvar, jeg har båret med ydmyghed. Vores fælles indsats har sikret, at Metroen i dag er en robust og fremtidssikret infrastruktur, der binder byen sammen. Jeg forlader formandsposten med vished om, at selskabet er i gode hænder, og jeg glæder mig til at følge selskabets videre udvikling, siger Jørn Neergaard Larsen.

Den nye bestyrelsesformand, Tommy Ahlers, kommer ind i selskabet med erfaring



Tommy Ahlers. (Foto: Steen Brogaard)

Om Tommy Ahlers:

- Tiltrådt som bestyrelsesformand i Metroselskabet 1. maj 2025
- Udpeget af transportministeren
- Uddannet jurist fra Københavns Universitet
- Serie-iværksætter med erfaring fra flere tech-startup-virksomheder
- Investor i en lang række virksomheder gennem Look Up Ventures og Giant Ventures
- Tidligere minister for Uddannelse og Forskning (2018–2019)
- Medlem af Folketinget for Venstre (2019–2021)
- Formand for den grønne tænketank Concito
- Har siddet i en række bestyrelser og advisory boards inden for innovation, klima og erhverv
- Aktiv stemme i den offentlige debat om bæredygtig omstilling og teknologisk udvikling

som iværksætter, investor, tidligere minister og engageret i NGO'er og samfundsdebatten. Som formand vil han styrke Metroens rolle som bæredygtig rygrad i hovedstadens mobilitet med fokus på passagervækst, innovation og ansvarlig byudvikling.

- Metroens styrke ligger i dens evne til at forbinde mennesker og steder på en måde, der både er klimavenlig og attraktiv. Jeg glæder mig til, sammen med bestyrelsen og organisationen, at videreudvikle Metroen som en vital del af byens liv, hvor teknologi og innovation går hånd i hånd med høj pålidelighed, og hvor vi i dialog med ejere, brugere og samarbejdspartnere sikrer, at Metroen matcher Københavns vækst og ambitioner, siger Tommy Ahlers.

Energi-organisation får ladeoperatør i bestyrelsen

Drivkraft Danmark, der er arbejdsgiver- og brancheorganisation for brændstofleverandører og ladeoperatører i Danmark, har for at styrke ladeområdet udvidet bestyrelsen med Morten Hersoug, der er administrerende direktør i E.ON Drive Infrastructure Denmark

E.ON er en af Danmarks største operatører af offentlige ladestationer og har været medlem af Drivkraft Danmark siden 2024. Med bestyrelsesudvidelsen styrker Drivkraft Danmark sit fokus på at accelerere elektrificeringen af vejtransporten.

- Elektrificeringen handler ikke kun om ny teknologi og investeringer, men i høj grad om samarbejde og initiativer på tværs af branchen. Derfor ser jeg frem til at bidrage i bestyrelsesarbejdet i Drivkraft Danmark, hvor vi sammen skal arbejde for bedre rammer for udrolningen af ladeinfrastruktur og for at styrke konkurrencen på lademarkedet, siger Morten Hersoug.

Udover at være blandt de første udbydere af ladeinfrastruktur til tung transport har E.ON også markeret sig med flere initiativer i Danmark og Europa - eksempelvis med etableringen af Danmarks første såkaldte Omtankestation i Horsens.



Morten Hersoug, der er administrerende direktør i E.ON Drive Infrastructure Denmark, er blevet medlem af bestyrelsen for Drivkraft Danmark.

- Vi er meget glade for at kunne byde Morten velkommen. Hans erfaring og indsigt i ladeinfrastruktur - både til person- og tung transport - styrker os som organisation og branche. Det er vigtigt, at bestyrelsen afspejler markedets udvikling. Med Morten får vi et endnu stærkere fokus på ladeområdet og viderefører samtidig det brede samarbejde, som er Drivkraft Danmarks fundament og styrke, siger Jacob Stahl-Otte, der er administrerende direktør i Drivkraft Danmark.

Brancheorganisationen har i det seneste år fået flere nye lademedlemmer, hvilket også har spillet ind med hensyn til at udvide bestyrelsen.

Tankstationer får ny direktør

Daniel Ødegaard bliver ny administrerende direktør for OK Plus - forretningerne med fornødenheder med mere, der findes på i forbindelse med en række OK-tankstationer landet over. Daniel Ødegaard kommer senest fra en stilling som Group Senior Director i Netto og skal hjælpe med at udvikle og styrke OK's conveniencekæde

Daniel Ødegaard overtager som ny direktør for OK Plus stillingen efter Michael Djarnis, der har stået i spidsen for OK Plus gennem de seneste 17 år. Daniel Ødegaard kommer med erfaring fra convenience- og detailbranchen, hvor han blandt andet har arbejdet med driftsoptimering og kommerciel udvikling. Han har eksempelvis haft ledende roller i både 7-Eleven og Salling Group.

- Daniel har stort kendskab til branchen og et ledelsesmæssigt afsæt, der matcher de værdier, vi arbejder ud fra i OK. Han ved, hvad det kræver at drive en moderne convenience-kæde, og derfor glæder vi os til at trække på hans kompetencer i den videre udvikling af OK Plus, siger Kenneth Risborg Korsgaard, der er direktør for OK's mobilitetsforretning.

Et samlet mobilitetskoncept

Ansættelsen af Daniel Ødegaard sker som led i OK's ambition om at gøre OK Plus til en mere integreret del af virksomhedens samlede mobilitetsforretning.

- Vi ønsker at gentænke vores mobilitetskoncept, så OK Plus-butikkerne i endnu højere grad bliver en integreret del af forretningen. Det bliver Daniel og teamets fornemmeste opgave at udvikle og styrke kæden, så vi kan levere en sammenhængende kundeoplevelse, hvor tankning, bilvask, opladning og convenience-tilbud går op i en højere enhed, siger Kenneth Risborg Korsgaard.

Daniel Ødegaard. tiltræder stillingen i OK Plus mandag den 2. juni.



- Jeg glæder mig til at udvikle et stærkt og tidssvarende koncept, styrke kundeoplevelsen og løfte kæden til et nyt niveau, siger Daniel Ødegaard, der er ny direktør for OK Plus.



Rederi sang sin Kattegat-sang for sidste gang

Kom bar' do', kom bar' do', kom bar' do'. Vi sejler hele dagen, så kom bar' do'. Hvis man har været med en af rederiet Molslinjens færger mellem Aarhus og Odden de seneste ti år, har man nok hørt ovennævnte - og sunget med. Måske har man tænkt, ikke nu igen, eller måske bare lukket af for sangen, fordi.... Men uanset, om man har kunnet lide sangen eller det modsatte, har den gjort sit til at markere Molsliniens færgeruter

Siden 2015, hvor kombardo-sangen blevet afspillet første gang - og siden hver gang en af Molslinjens hurtigfærger på Kattegat nåede i havn, har den lydt mere end 80.000 gange og næsten 32 millioner rejsende har lagt ører til sangen. Men søndag 1. juni spillede Molslinjen sangene for sidste gang, og mandag morgen var det en ny sang, der tonede ud af højttalerne på rederiets færger.

Kombardo-sangen en omskrivning af Jørgen Wedeges mere end 50 år gamle klassiker »Jamaica«, og det er en sang, der ifølge Molslinjen er blevet kaldt alt lige fra genial til en "fortættet maggiterning af dum danskhed".

- Sangen har været synonym med rejsen over Kattegat, og den har været simpel og effektiv kommunikation om "Kombardo", som handler om gæstfrihed med et jysk glimt i øjet, siger Molslinjens administrerende direktør, Kristian Durhuus.

Og det er netop Kombardo, som er medvirkende til, at Molslinjen har set sig om efter en ny sang. Rederiet sejler i dag 10 færgeruter, hvor Kombardo og sangen også skal spille en rolle på færgerne og her er der brug for noget andet, end sangen fra færgeruten mellem Aarhus og Odden.

- Vi får brug for en sang, som vi selv har lavet og selv har alle rettigheder til, så vi kan bruge den bredt og samle vores rederi på tværs af alle vores ruter, siger Kristian Durhuus, der godt er klar over, at der både hos passagerer og medarbejdere kan knytte sig mange følelser til den gamle Kombardo-sang.

- Hvis der pludselig skulle være et folkekrav om at få den gamle sang tilbage, så ville vi selvfølgelig lytte, men jeg tror og håber, at den nye sang vil blive lige så langvarig en succes som den gamle, siger Kristian Durhuus.

Den originale Kombardo-sang blev afspillet sidste gang søndag aften 1. juni. Den nye sang havde premiere på første tur mandag 2. juni.

Hvis man vil høre Kombardo-sangen en gang til, kan man finde den på Youtube - klik **her**:

Og hvis man vil høre en alternativ udgave, kan den findes **her**:



Et af de sidste billeder af elfærgen, »Nerthus«, ved kajen hos Cemre Shipyard i Tyrkiet, lige inden færgen satte kursen mod Danmark. (Foto: Molslinjen)

Ny el-færge er på vej mod sommertravlhed

Molslinjens el-færge »Nerthus« er sejlet fra værftet i Tyrkiet med kurs mod Danmark. Selv om færgen reelt er bygget til Alslinjen, skal den indsættes på Samsølinjen, hvor en sommertravheden venter den nye el-færge

Den batteri-elektriske færge »Nerthus«, der har backup-motorer på diesel, er sejlet fra Cemre Shipyard, der ligger ud mod Marama-havet tæt på Istanbul i Tyrkiet. »Nerthus« er den første af to nye el-færger, som Molslinjen får bygget på det tyrkiske værft til rederiets ruter Alslinjen og til Samsølinjen.

- Begge vores nybygninger har været ramt af forsinkelser. Jordskælv og den ustabile situation i den tyrkiske økonomi har spillet ind, så det er med lettelse, at vi nu kan sende den første færge hjemover, siger Molslinjens administrerende direktør, Kristian Durhuus.

El-færgen har backup-motorer på diesel, og det er dem, som driver færgen på den cirka 18 dage lange rejse, da det ikke er muligt at modtage strøm til færgens batterier, før den lander i de specialbyggede lejer i Ballen og Kalundborg. Færgen skal hente nyt brændstof en enkelt gang på turen i spanske Vigo.

- Vi skal krydse flere farvande, hvor vejret spiller en stor rolle for besætningens muligheder for at holde tidsplanen, så vi håber på gode forhold for vores mandskab, siger Kristian Durhuus.

Det bliver Molslinjens Mikael Kjerulf, der er kaptajn på turen hjem, og Tino Munck, der er maskinchef. De skal sejle den første af to el-færger, som ifølge Molslinjen kommer til at sætte nye standarder for el-færger i Danmark.

Flydende forbindelser

Elfærgen, der er 117 meter lang, skal drives af batterier på 3,1 MWh. Færgen kan transportere 188 biler og 600 passagerer på en overfart og vil kunne sejle emissionsfrit på sin rute.

- Vi har valgt elektrificering som vores vej gennem den grønne omstilling, og derfor er det meget spændende for os at få den første færge hjem, som er bygget til en meget grønnere fremtid for dansk færgefart, siger Kristian Durhuus.

»Nerthus« forventes at lægge til i Kalundborg i starten af juni. Herefter skal færgen gøres klar og godkendes af de danske myndigheder, mandskab skal trænes og lejerne og strømtilslutninger testes inden den første tur mandag 16. juni.

Passagertallet sejlede frem med danske færgeruter

Antallet af passagerer på både indenrigs- og udenrigsruterne steg sidste år i forhold til året før. Det var især på ruterne til de danske øer og på færgerne til og fra Norge, der var flere passagerer

I 2024 rejste knap 30,2 millioner passagerer med færger mellem to danske havne eller mellem en dansk og havn i et andet land. Det var omkring 73.000 flere end året før. Det fremgår af tal for udviklingen i antallet af færgepassagerer fra danske havne, som Danmarks Statistik har offentliggjort.

Talle viser, at der var marginalt færre passagerer på ruterne til Sverige og Tyskland sammenlignet med året før, mens det var stor fremgang på ruterne til Norge og Færøerne, hvor der var henholdsvis 64.000 og 4.000 flere passagerer.

- Der er et rigtigt stort potentiale i ruten mellem København og Oslo. Det er dejligt at se, at der er stor interesse fra gæsterne. Vi investerer stort i at opgradere vores to skibe på ruten, så oplevelsen bliver endnu bedre for passagerne. Jeg har store forventninger til, at vi kommer til at sejle med rigtig mange glade passagerer på denne rute i rigtig mange år, siger Kim Heiberg, der er EVP, Head of Go Nordic Cruiseline, der er det nye navn på den mangeårige DFDS-rute mellem København og Oslo, men som DFDS solgte sidste efterår.

På indenrigsruterne har der især været fremgang på færgerne til de danske øer. Her var der 145.000 flere passagerer flere i 2024 end året før. Til gengæld var der tilbagegang på ruterne mellem landsdelene og de såkaldte lande-vejsruter, hvor færgen fungerer som en sejlede bro over fjorde eller lignende.

- Vi har haft et rigtigt stærkt år på flere af vores ruter. Bornholm rundede to millioner rejsende for første gang nogensinde, og vi oplevede fremgang på udenrigsruterne Rønne-Ystad og Rønne-Sassnitz. Samtidig oplevede vi stor vækst på Fanø, og derudover har der også været en stigning i antallet personbiler på Kattegat. Det er en udvikling vi er stolte af, siger Kristian Durhuus, der er administrerende direktør i Molslinjen, der driver de ovennævnte ruter.

Interesserede kan læse mere om udviklingen i passagertallene her:

Danske Rederiers hjemmeside - klik **her**:

Danmarks Statistiks hjemmeside - klik **her**:

Togoperatør vinder pris for social ansvarlighed

Togoperatøren DSB har som et af sine mål at være en arbejdsplads, hvor alle medarbejdere kan trives og fungere. Derfor har DSB eksempelvis et særligt fokus på også at rumme medarbejdere med neurodiversitet - medarbejdere med forskellige mentale udfordringer. Det er blandt andet for dette arbejde, at DSB modtager Impact Social Awards 2025 som en anerkendelse

Prisen uddeles af Finans og KPMG til en virksomhed, der har påtaget sig et særligt samfundsansvar. Indsatsen skal mærkbart fremme ligestilling, inklusion eller diversitet eller på anden måde bidrage til forbedrede arbejdsvilkår blandt de ansatte.

- Jeg er stolt over, at vi med prisen bliver anerkendt for vores indsatser med at skabe en inkluderende arbejdsplads og sætte neurodiversitet på dagsordenen blandt vores ledere og medarbejdere, siger Tine Moe Svendsen, der er HR-direktør i DSB.

Foruden DSB var også Clever, People Like Us og Danske Bank nomineret til prisen.

Den seneste trivselsmåling fra DSB viser, at medarbejdere med forskellige mentale udfordringer føler sig lige så inkluderede som alle andre medarbejdere. Der er blandt andet etableret et samarbejde med Hans Knudsen Institutet i

Om neurodiversitet:

På wikipedia, som vi her på transportnyhederne.dk jævnligt bruger som hurtig vej til oplysninger - og som vi støtter økonomisk - finder man følgende forklaring på neurodiversitet:

"Neurodiversitet betegner den forskellighed i hjerners funktion, som observeres i en befolkningsgruppe - eksempelvis på en arbejdsplads eller i et land. Diversiteten omfatter både neurodivergente og neurotypiske personer.

Neurodivergens betyder, at en hjerne har atypiske karakteristika. Disse tilfælde kan eksempelvis diagnosticeres med autisme, ADHD, ordblindhed, OCD eller Tourettes syndrom.

Neurotypisk betyder, at hjernen fungerer således, at den ikke opfylder diagnosekriterierne for nogen neurodivergente diagnoser.

Begrebet neurodiversitet knytter sig til den opfattelse, at divergerende menneskelige neurologier er normalt forekommende. Ud fra denne synsvinkel er det således forkert at betragte neurologiske afvigelser som f.eks. autisme som sygdomme eller fejl, der skal rettes. Der argumenteres i stedet for, at de vanskeligheder, man kan møde som person med en neurologi, der er anderledes end flertallets, ofte skyldes barrierer og manglende forståelse og rummelighed fra det omkringliggende samfund".

Beskrivelsen på wikipedia svarer til beskrivelsen af begrebet på andre websteder.

Arbejdsforhold

København, der blandt andet arbejder med neurodiversitet, for at skabe et arbejdsmiljø, hvor alle kan trives og yde uanset neurodivergente diagnoser.

DSB er en arbejdsplads, hvor medarbejderne repræsenterer knap 60 nationaliteter. Kønsfordelingen blandt nyan-satte er henholdsvis 58 procent mænd og 42 procent kvinder. Gennemsnitsalderen er lige over 30 år.

Interesserede kan læse mere om DSB's arbejde med mangfoldighed og inklusion **her**:

Interesserede kan læse mere om Hans Knudsen Instituttet **her**:

Færdselsstyrelsen udgiver ny vejledning om tilladelsesfri buskørsel

En ny vejledningen om tilladelsesfri buskørsel giver svar på, hvornår man kan køre bus uden en fællesskabstilladelse

Definitionen for erhvervsmæssig buskørsel er blev ændret. Færdselsstyrelsen peger på, at ændringen medfører en bedre overensstemmelse med EU-retten og betyder, at færre er omfattet af kravet om fællesskabstilladelse.

Vejledningen giver konkrete eksempler og forklarer eksempelvis:

- Hvordan man skal forstå erhvervsmæssig buskørsel, som kræver en fællesskabs-tilladelse
- Hvornår man kan køre tilladelsesfrit
- Krav til tilladelsesfri buskørsel i udlandet

Baggrunden for, at Færdselsstyrelsen udsender den nye vejledning er, at et flertal i Fol-keetinget 25. marts vedtog en ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxilo-ven (Regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport) og dermed at ændre definitionen for erhvervsmæssig buskørsel.

Interesserede kan hente vejledningen **her**:



I januar 2024 oplevde især Østjylland koldt vintervejr med sne og frost i sådan en grad, at trafikken i eksempelvis Aarhus var berørt i flere dage. Politikerne i byen har stadig de kolde uger i erindring og har derfor langt en plan for, hvordan en lignende situation skal håndteres i fremtiden.

(Foto: Jesper Christensen)

Kommune på en forårsdag:

Flere sneplove, planer for busser og letbane og større fokus på cykelstier skal hjælpe trafikken i snevejr

Politikerne i Aarhus skal tage stilling til en ny aftale, der skal ruste byen bedre i tilfælde af kraftigt snevejr. Planen tager udgangspunkt i vintervejret i januar 2024, hvor kraftigt snevejr og døgn med temperaturer under frysepunktet udfordrede fremkommeligheden. Letbanen i Aarhus holdt eksempelvis stille i flere døgn. Det samme gjaldt busdriften på flere ruter, mens cyklisterne havde svært ved at komme frem på cykelstierne. Vejtrafikken var også påvirket, men kom hurtigere på hjulene igen

Aldrig januar 2024 igen. Det er ambitionen med forslaget til et nyt vinterberedskab, som Teknik og Miljø lægger frem for byens politikere.

Vinterberedskabet definerer, hvordan kommunens vintertjeneste kan og skal arbejde, når temperaturen nærmer sig frysepunktet, og det drysser hvidt fra oven.

Fakta om nye tiltag i vinterberedskabet:

Det nye vinterberedskab blev bestilt af partierne bag budgetforligene 2024 og 2025. Det ligner på mange måder det eksisterende vinterberedskab. Konkret er 11 indsatser anderledes:

Emne	Tidligere regulativ (2017)	Nyt regulativ (2025)
Tidsbegrænsninger for indsats	Indsats på klasse III-veje begrænset til hverdage kl. 07:00-15:00	Ingen tidsbegrænsning – indsats kan igangsættes hurtigere
Glatførebekæmpelse på klasse III-veje	Indsats skete kun ved mere end 3 sammenhængende døgn med glat føre	Starter nu efter 2 sammenhængende dage med glat føre
Serviceniveau for cykelstier	Klasse III-stier blev kun kørt på hverdage	Opgraderet – alle cykelstier ryddes og saltes dagligt
Klassificering af cykelstier	Klasse III-stier havde lavere prioritet	Alle stier køres ensartet, hvilket sikrer bedre fremkommelighed
Sneberedskab	Mindre kapacitet til snerydning	Flere plove og optimeret ruteplanlægning
Eksterne entreprenører	Begrænset brug af eksterne entreprenører	Aftaler etableret for at kunne supplere kommunens indsats efter konkret vurdering
Parkerede biler, der forhindrer snerydning og glatførebekæmpelse	Der var ingen beskrivelse af håndtering af situationen	Ingen tilbagevendende, medmindre det er afgørende for trafikken
Bortkørsel af sne	Kun i helt særlige tilfælde	Kan ske i byområder, fra cykelbaner og vigtige vejkrøds
Snerydning ved Aarhus Letbane	Ingen specifik aftale	Aftale indgået for at sikre letbanens drift i byrummet som følge af et øget vinterberedskab.
Snerydning af buslommer	Indsats ved buslommer mm. igangsættes først efter genoprettelse af en acceptabel situation for afvikling af færdsel på kørebaner.	Øget fokus på endestationer og buslommer som følge af et øget vinterberedskab.
Ekstreme vintre	Ingen særlige tiltag	Regulativ kan fraviges, for eksempel gennem midlertidige parkeringsforbud, fritagelse for grundejere, fastkørte og efterladte biler kan blive trukket fri eller skubbet til side på ejers risiko m.m.

- Aarhusianerne skal kunne komme frem, også når vinterens vejrguder raser. Med det nye vinterberedskab giver vi vores vintertjeneste nogle flere muskler og maskiner, så de bedre kan rydde sne og bekæmpe is på cykelstier, fortove og veje. Selvom vores vintre er uforudsigelige, tyder alt på, at vi får flere af de ekstreme af slagsen, og derfor er jeg glad for, at vi nu ruster os markant bedre til at tage hånd om det, vejrguderne byder os, siger rådmand for Teknik og Miljø, Nicolaj Bang (K).

Det nye vinterberedskab ligner til forveksling det eksisterende, men på 11 konkrete områder er det mere omfattende. Blandt andet fjernes begrænsningen for, hvornår vintertjenesten kan rydde sne på kommunens mange småveje, og så bliver alle cykelstier ligestillet, så der både kan ryddes og saltes dagligt.

Særligt fokus på den kollektive trafik

Tilbage i januar 2024 var det ikke bare svært at komme frem de aarhusianere, der til daglig tog bussen, det var umuligt. Busserne kørte ikke, fordi buslommer, endestationer og vendepladser var fyldte med sne.

I det nye vinterberedskab er der et særligt fokus på at sikre, at busserne kan komme frem. Og så har Teknik og Miljø lavet en aftale med Aarhus Letbane for at sikre letbanekørsel i Aarhus.

- Rigtig mange aarhusianere er afhængige af, at busserne og letbanen kører, og derfor sætter det nye beredskab fokus på de udfordringer, særligt busserne havde i januar sidste år. Når vi igen får så meget sne, som vi gjorde, er det vigtigt, at aarhusianerne som minimum kan komme frem med bussen, siger Nicolaj Bang.

Magistraten behandler forslaget til det nye vinterberedskab midt i maj, hvorefter forslaget skal behandles i Aarhus Byråd.

Færgehavn skifter ejer

Sund & Bælt køber Halsskov Færgehavn af Slagelse Kommune. Aftalen skal sikre forsyningssikkerheden på tværs af Danmark i tilfælde af en længerevarende lukning af Storebæltsbroen. Derudover sikrer aftalen, at offentligheden og de mange foreninger fortsat kan have adgang til havnen, der frem til 1997 var knudepunkt for færgetrafikken mellem Sjælland og Fyn

Storebæltsbroen er Danmarks vigtigste forbindelse, og en længere afbrydelse af trafikken over broen vil få store konsekvenser for mobiliteten og samfundsøkonomien i Danmark. For at styrke beredskabet har Slagelse Kommune og Sund & Bælt derfor indgået en aftale, som betyder, at Sund & Bælt køber Halsskov Færgehavn med henblik på at kunne indsætte færger ved en længerevarende lukning af broen. Samtidig er der lavet en areallejekontrakt, som betyder, at havnen fortsat vil være åben for offentligheden, bortset fra de perioder, hvor der vil være arbejde.

- Siden Sund & Bælts første henvendelse i februar har der ikke været tvivl om, hvor vigtig forbindelsen over Storebælt er - og hvilken central rolle Halsskov Havn spiller i den sammenhæng. Når vi af den grund nu sælger havnen, så er jeg glad for, at det sker med en aftale, der både sikrer forsyningssikkerheden og samtidig bevarer områdets tilgængelighed for de mange brugere og aktiviteter i havnen, siger borgmester i Slagelse Kommune, Knud Vincents (V).

- Samtidig er det vigtigt at understrege, at Sund & Bælts overtagelse af arealet ikke ændrer på de idéer og planer, vi har arbejdet med i Udviklingsplanen for Korsør. Der vil komme perioder, hvor der vil være helt eller delvist lukket,



Storebæltsforbindelsen er en central del af infrastrukturen i Danmark. Hvis den kommer ud af drift, skal færger løse opgaven.
(Foto: Rolf Brems)

men både vi og Sund & Bælt er optaget af et konstruktivt samarbejde om at give borgerne mest mulig adgang til området, siger han videre.

Med i købet af havnen følger færgeren »Broen«, der ligger på havnearealet. Sund & Bælt har endnu ikke taget stilling til, hvad der skal ske med færgeren i fremtiden.

Sund & Bælt planlægger en større ombygning af havnen og Halsskov Færgehavn forventes desuden at skulle benyttes til kommende vedligeholdelsesarbejder på Storebæltsbroen, herunder til oplagring af materialer.

Arbejdet på Halsskov Færgehavn ventes at begynde efter sommerferien.

- I øjeblikket er havnen ikke egnet til indsættelse af færgedrift, og det vil kræve en større ombygning og investering at gøre den klar. Derfor er det nødvendigt, at vi overtager ejerskabet. I de perioder, hvor vi ikke benytter havnen, vil offentligheden fortsat have adgang til området, siger Søren Ulrik Hillersborg, der er teknisk driftsdirektør i Sund & Bælt.

Sund & Bælt ejer og driver i forvejen de fire havne ved Spodsbjerg og Tårs, og Ebeltoft og Odden, som udgør en del af Vest-Øst beredskabet. Købet af Halsskov Færgehavn ligger derfor i forlængelse af Sund & Bælt's nuværende opgaver. Det er ligeledes Sund & Bælts intention at erhverve det tilsvarende havneareal på Fyns-siden ved Knudshoved.

Interesserede kan læse mere **her**:



Kunstneren Mormor med plakaten, der markerer tre år med letbanetog gennem Odense.

(Foto: Odense Letbane)

Plakat markerer tre år med letbanetog i Odense

Onsdag 28. maj var det tre år siden, Odense Letbane åbnede. For at markere dagen havde Odense Letbane inviteret kunstneren, Mormor, til at komme med et bud på, hvordan Odense ser ud med letbanen som en del af bybilledet

Resultatet blev et værk, hvor letbanen smyger sig gennem Odense og undervejs passerer forbi en række af byens kendte steder og bygninger - eksempelvis H.C. Andersens Hus, Albani Kirke, Byens Bro og Rosengårdcentret.

Plakaten er udstillet i Borgernes Hus, på Jernbanemuseet, i H.C. Andersens Hus og på TID - Museum for Odense. Plakaten kan ikke købes.

Kunstneren Mormor har før sat sin streg i Odense. Det er eksempelvis Mormor, der har lavet illustrationerne, som er på væggen bag letbaneførerens plads i alle 16 letbanetog. Sammen med illustrationerne er der digt af lyrikeren Lui Larsen - og navnet på det letbanetog, man nu kører med - eksempelvis Hjemkomsten, Kærligheden, Pusterummet og Brunneren.



Letbanen i København åbner i to etaper

Første etape af Hovedstadens Letbane Ishøj til Rødovre Nord skal efter planen åbne i løbet af efteråret 2025. Dermed tager Hovedstadens Letbane hul på driften og høste erfaringer, som kan sikre en stærk og stabil åbning af hele linjen i 2026

I 2024 blev det besluttet af opdele åbningen af Hovedstadens Letbane i to. Åbningen af strækningen fra Ishøj til Rødovre Nord i efteråret 2025 giver mulighed for at indhente praktiske erfaringer frem mod den komplette åbning af strækningen i sommeren 2026.

- Letbaneførerne vil opnå rutine i kørsel med passagerer på strækningen, og der kan løbende udføres tekniske optimeringer og tilpasninger. Det skaber et solidt grundlag for at sikre en høj driftsstabilitet og kundeservice, når hele strækningen åbner, siger bestyrelsesformand i Hovedstadens Letbane, Jakob Thomasen (S), og fortsætter:

- Den væsentligste faktor for beslutningen om at åbne i to dele er dog, at vi ønsker at levere effektiv kollektiv transport til gavn for de mange borgere langs Ring 3, så snart det er muligt.

Kommerciel strategi skal understøtte passagertilgang

For at understøtte tilvæksten af passagerer fra første dag udarbejdede selskabet sidste år en kommerciel strategi, der fra 2025 og fem år frem skal danne grundlag for tiltag målrettet mod passagerer og virksomheder i letbanekommunerne, så flere vælger Letbanen til som transportmiddel. Det drejer sig blandt andet om, at man kan tage sin cykel med gratis.

- Det har stor betydning for de kommende passagerer, at de har mulighed for at kombinere deres rejse i den kollektive trafik med cyklen. Derfor vil vi gerne gøre det så nemt og attraktivt som muligt at have cyklen med i toget, forklarer Jakob Thomasen.

Fremdrift i både testkørsler og anlægsarbejde

Testkørslerne, der begyndte på strækningen mellem Rødovre Nord og Glostrup Station i august sidste år, er foregået efter tidsplanen, og derfor har det været muligt at udvide strækningen for testkørsel til Ishøj i marts i år.

Mens der blevet testkørt og klargjort til testkørsel på den sydlige del af strækningen, er det også gået fremad med de resterende anlægsarbejder i nord. I 2024 blev blandt andet den sidste letbanebro over Hillerød motorvejen mellem Gladsaxe og Herlev anlagt. I Lyngby-Taarbæk blev anlægsarbejdet i kommunen afsluttet, så der nu blot er mindre justeringer tilbage. Derfor er arbejdet med Letbanens kørestrøm i fokus.

Lidt om letbanen i Hovedstadsområdet:

- Letbanen i Hovedstadsområdet åbner på strækningen mellem Ishøj og Rødovre Nord i efteråret 2025. Den resterende strækning til Lundtofte åbner sommeren 2026
- Når hele strækningen er åbnet i sommeren 2026, vil Letbanen kører hvert 5. minut i dagtimerne og hvert 10. minut om aftenen og i weekenden
- Letbanetogene, der skal betjene passagerne, er indrettet med fire flexområder, hvor der vil være plads til kørestole, barnevogne og cykler
- Hovedstadens Letbane forventer at transportere omkring 14 millioner passagerer om året fra 2030

Billund har forbindelse med fast forbindelse mellem Danmark og Tyskland

Sund & Bælt har indgået et partnerskab med Legoland i Billund om en udstilling om Femern-forbindelsen, der åbner i juni. Udstillingen viser byggeriet af verdens længste sænketunnel med legoklodser

Målet med udstillingen er blandt andet at gøre flere unge interesserede at tage en erhvervsuddannelse, og på sigt tiltrække flere lærlinge til byggebranchen.

Hos Sund & Bælt peger man på, at selskabet gør en stor indsats i at uddanne fremtidens arbejdskraft. Alene på Femern Bælt-projektet bliver der uddannet flere hundrede lærlinge.



Arbejdet er i gang i LegolandS Miniland for at få den nye Femern-udstilling klar til juni.

(Foto: Sund & Bælt)

Faste forbindelser

- Men der er rift om de unge i dag, og vi tror på, at vi sammen med Legoland kan være med til at inspirere unge på en ny og sjov måde til at overveje en faglært uddannelse, siger Mikkel Hemmingsen, der er administrerende direktør i Sund & Bælt.

Den nye Femern-udstilling ved at blive sat sammen i Miniland i Legoland og åbner i juni. Miniland er et stort område midt i parken med miniatureversioner af kendte byer, bygninger og monumenter og infrastruktur fra hele verden bygget i lego-klodser.



*Figurer til Femern-byggepladsen i Miniland i Legoland-parken i Billund i gang med at blive samlet.
(Foto: Sund & Bælt)*

Faste forbindelser

I Legoland glæder direktør Michael Ottesen sig til at vise den nye Femern-attraktion frem til de mange gæster i Miniland.

- Vi ser i den grad frem til at vise det nye område med Femern Bælt-tunnelen frem for vores gæster. Området bliver mere end 250 kvadratmeter stort, så det kommer til at få en væsentlig betydning for gæsteoplevelsen i Miniland, siger Michael Ottesen.



Femern Bælt's byggeplads i Rødby Havn.

Lidt om Femern Bælt-tunnelen:

- Femern Bælt-tunnelen bygges som en 18 kilometer lang sænketunnel til biler og tog mellem Rødbyhavn på Lolland og den tyske ø Fehmarn
- De første ni elementer af tunnelens i alt 89 tunnelelementer er støbt. Første element forventes at blive sænket på plads i 2025
- Tunnelen bygges med en tosporet motorvej i hver retning og to elektrificerede jernbanespor til højhastighedstog. Det vil tage ti minutter at køre fra Danmark til Tyskland i bil og syv minutter i tog
- Tunnelen vil gøre det muligt at rejse i tog mellem Hamborg og København på 2,5 time
- Sund & Bælt, der er bygherre på Femern Bælt-forbindelsen, har stillet krav til entreprenørkonsortierne om, at der skal uddannes minimum 500 lærlingeårsværk i byggeperioden

Faste forbindelser



Miniland i Legoland-parken i Billund er kendt for sine miniatureudgaver af steder og aktiviteter i eksempelvis Danmark.
(Foto: Jesper Christensen)

Om Sund & Bælts udstilling:

- Sund & Bælts Femern-udstilling optager over 250 kvadratmeter centralt i Miniland i Legoland og består af over 800.000 legoklodser. De mange årlige gæster vil kunne se en model af tunnelbyggepladsen komplet med tunnelfabrik, arbejdsfartøjer, nedsænkning af tunnelelementer og lokale kendetegn fra både Lolland-Falster og Nordtyskland

Lidt om Legoland:

- Den første Legoland åbnede i Billund i 1968
- Miniland var hele omdrejningspunktet i den originale plan for Legoland
- I Miniland kan man opleve storlåede bygninger fra hele verden lavet i Lego
- I dag er der 10 Legoland-parker forskellige steder i verden

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

Generations-skifte betød
skifte til nye ejere

Læs mere side 42 - 43

Analyse af busorganisation:

Der er så mange 70-74-årige
på arbejde

Læs mere side 46 - 47

Vejarbejde betyder færre
ulykker på motorvej

Læs mere side 62 - 63

Gik du glip af Magasinet Bus 4 - 2025?
Så hent det her!