

Magasinet Bus

Søndag 30. juni 2024 - nummer 6 - 12. årgang

Løven er kendt i byen

Læs mere side 32 - 39

Chauffører i international
buskørsel må fremover

være 21 år

Læs mere side 49

Svensk busproducent sætter
sit danske salg på pause

Læs mere side 28

Fjernbusselskab opretter ruter i Norge

Læs mere side 14 - 15

Dobbeldækkerbus blev sendt
ud på tur med det samme

Læs mere side 42 - 43

Så fik København sin fjernbusterminal

Læs mere side 8 - 13



Sundhed påvirker også sikkerheden

To gange inden for de seneste uger har en buschauffør i Aarhus fået et ildebefindende bag rattet. Den ene gang endte en regionalbus uden passagerer i et vejtræ - den anden gang nåede en passager i bussen at afværge en større ulykke, da vedkommedne fik fat i rattet og drejede bussen ind til siden, hvor den så blev stoppet af en bygning.

Vi kan alle få det skidt og må holde ind til siden - både i bogstaveligste forstand og i overført betydning. Et ildebefindende hos en chauffør - uanset om det er i en lastbil eller i en bus - kan få store konsekvenser.

Tankerne behøver ikke anden inspiration end skiltet, der oplyser, hvor mange passagerer, der kan være i en bus, før det begynder at risle én koldt ned ad ryggen. Politiets blå blink og lyden af ambulancer....

Det er, hvad der sker, kan man så sige og så bare lade bussen køre videre.

Ja, det er, hvad der sker ind i mellem, men man behøver ikke at lade bussen køre videre som om, intet var hændt.

Man kunne starte med at se på, hvad der er årsagen til, at chauffører ind i mellem får et ildebefindende og så se, om det er noget, man kan forebygge.

Hvem er så man?

Det er flere - ret præcist er det følgende, som i et samspil kan bidrage til at mindske risikoen for, at chauffører får et ildebefindende, der måske ender med døden for chaufføren, for passagerer i bussen og måske tilfældige trafikanter,

Chaufføren er den ene

Busoperatøren er den anden

Trafikselskabet er den tredje

Fagforeningen, hvor buschaufføren måske er medlem, er den fjerde

Og hvad kan bidraget så gå ud på?

Et godt arbejdsmiljø med fokus på fysisk og psykisk sundhed, der forebygger stress, hjerteproblemer og blodpropper - for at nævne nogle af flere.

God læsesyst med dette nummer af Magasinet Bus

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

IVECO
BUS



More than electric.

eDAILY



Interesserede kan se en optagelse fra præsentationen ved at klikke på billedet. Præsentationen begynder cirka 14 minutter inde.

Ekspertudvalg:

Landdistrikterne har behov for nye transportløsninger

Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet i hele Danmark har afleveret sin første delrapport med analyser af den kollektive transport og ideer til at binde landet bedre sammen. Ekspertudvalget har med sin første delafrapportering lavet en kortlægning af rejsemønstrene på tværs af land- og byområder

Analysen viser, at der er behov for at tænke nyt i forhold til, hvordan man løser transportopgaven i de forskellige egne af landet. Udvalget kommer på den baggrund med en række nye ideer til mere fleksible løsninger for danskerne ikke mindst i landdistrikterne.

- Gode mobilitetsmuligheder i hele landet forudsætter, at der fortsat er et hovednet af tog- og buslinjer, som understøtter, at danskerne hurtigt og effektivt kan komme på tværs af landet og mellem by og land. Samtidig peger vores analyser på, at det ikke er økonomisk eller klimamæssigt bæredygtigt at løse transportbehovet i tyndere befolkede områder alene med de traditionelle rutebundne løsninger, siger formanden for ekspertudvalget, Helga Theil Thomsen, og fortsætter:

Kollektiv transport

- Der er behov for også at bringe andre transportløsninger i spil i særligt landdistrikterne og i de mindre byer. Det kan både være løsninger, der er mere fleksible og brugerdrevne løsninger. Vi har peget på forskellige løsninger, der kan være perspektiver i, her i første fase. Dem skal vi nu kigge nærmere på.

Delafrapporteringen indeholder et idekatalog med input til løsninger, der kan binde landet bedre sammen. Løsningerne spænder fra mere fleksible løsninger, som bus-på-bestilling, mere lempelige rammer for privat betalt kørsel på landet og mulighed for at bruge samkørsel som en del af den kollektive transport. Der peges også på løsninger som frivilligbusser, øget udbredelse af delecykler også uden for de større byer, fokus på udvikling af de trafikale knudepunkter og andet.

- Det er en meget solid og grundig start på arbejdet med at sikre bedre kollektiv mobilitet i alle dele af landet. Kortlægningen viser med al tydelighed, at der er dele af landet, som i dag har brug for bedre løsninger, og at der er brug for at tænke ud af boksen. Nu har vi en klar ramme at tale ud fra og en række ideer, hvor jeg ikke på forhånd vil udelukke noget. Jeg håber, det vil give plads til en god diskussion, mens udvalget arbejder videre frem mod den endelige rapport, der kommer omkring årsskiftet, siger Thomas Danielsen (V), der ser frem til det videre arbejde:

Udvalget vil i Fase 2 arbejde videre med prisfastsættelsen og driftsøkonomien i den kollektive transport. Fase 3 vil indeholde udvalgets anbefalinger, herunder anbefalinger i forhold til organisering, lovgivning med videre.

Interesserede kan læse mere her:

- Afrapporteringen - klik [her](#):
- Slides fra præsentationen af delrapporten - klik [her](#):

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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



Vikingbus har lukket fjernbuskonceptet Fleet for at fokusere på kerneforretningen.

(Foto: transportnyhederne.dk)

Busselskab indstiller sine fjernbusser:

Busløsninger til virksomheder og offentlige kunder er vigtigst

Danmarks største private busoperatør, Vikingbus, har besluttet at strømline sin forretning og vil fremover fokusere på at levere busløsninger til virksomheder og offentlige kunder. Derfor lukkede Vikingbus ned for det selvstændige fjernbuskoncept Fleet

30. marts sidste år lancerede Vikingbus fjernbuskonceptet, Fleet, på markedet som direkte konkurrent til eksempelvis fjernbusselskabet Flixbus og Kombardoexpressen - og til DSB's tog.

På trods af en positiv modtagelse må Vikingbus konstatere, at kundepotentialet ikke er stort nok på et marked med hård konkurrence fra andre aktører.

Kollektiv transport

Derfor besluttede Vikingbus besluttet at lukke Fleet, og at samtlige busser og chauffører fra Fleet integreres i Vikingbus' øvrige forretning.

Beslutningen afspejler et ønske om at fokusere på kerneforretningen og kunne imødekomme den store efterspørgsel, som selskabet oplever som leverandør af bustransport til andre virksomheder og offentlige kunder.

- Vi har været glade for at afprøve Fleet på markedet, men vi skal hele tiden udvikle vores forretning og det, vi vælger at investere i. Selvom kunderne i første omgang tog rigtig godt imod vores nye koncept, så må vi efter lidt mere end et år konstatere, at det ikke er muligt at drive Fleet med den lønsomhed, som vi ønskede at opnå. Når vi samtidig oplever historisk høj efterspørgsel i vores kerneforretning, har vi besluttet at lukke Fleet og integrere busflåden og chauffører i Vikingbus, siger Thomas Wandahl, der er administrerende direktør for Vikingbus.

Beslutningen om lukningen er taget på baggrund af en grundig evaluering af markedet og busselskabets interne resourcer - herunder den efterspørgsel selskabet oplever som leverandør til andre virksomheder og offentlige kunder.

Som et led i Vikingbus' strategi vil busselskabet øge investeringerne i kerneforretningen, blandt andet i minibuskørsel og turistbuskørsel til private og offentlige kunder.

At være leverandør til andre organisationer er en integreret del af Vikingbus' DNA, og med beslutningen om at lukke Fleet styrker virksomheden sin strategiske retning og forbedrer den fremtidige lønsomme vækst.

Alle chauffører, som har kørt for Fleet, tilbydes fortsat ansættelse i Vikingbus.

Fleet.dk kørte sidste tur søndag 16. juni. Alle kunder kontaktes og informeres om lukningen. Alle der har booket billet til efter 16. juni får refunderet billetprisen.

Om Vikingbus:

Vikingbus er en dansk landsdækkende leverandør af mini-, rute og turistbuskørsel til kunder i Danmark og Europa inklusive rejsebureauer, private virksomheder, foreninger samt offentlige kunder, der serviceres inden for skolekørsel, handicap- og sygetransport samt rute- og bybuskørsel

Vikingbus har over 2.200 medarbejdere og omsatte for godt 1,2 milliarder kroner i 2023.

Kapitalfonden Polaris ejer selskabet sammen med de oprindelige stiftere





Overborgmester Sophie Hæstorp Andersen taler med en af passagererne, med Vejdirektoratets direktør Jens Holmboe og ressourcedirektør i Movia Eskild Thuesen ved siden af. (Foto: Niels Bak Henriksen)

Så fik København sin fjernbusterminal

Der var både taler og masser af passagerer, da den længe ventede fjernbusterminal blev indviet i København. Men det var uden, at trafiksystemet, der skal lede busser og passagerer, var på plads

Af Niels Bak Henriksen

Folk med rullekufferter og turrysække måtte sno sig lidt rundt om flokken af fotografer og honoratiores ved premieren torsdag morgen. Men den var god nok. Busser fra ind- og udland var begyndt at ankomme og afgang fra Københavns nye busterminal.

- Jeg har aldrig set så mange positive tilkendegivelser på et opslag. Endelig. Halleluja, citerede overborgmester Sophie Hæstorp Andersen reaktionerne, da hun kunne annoncere åbningen på facebook.

Hun kaldte den hidtidige holdeplads i Ingerslevsgade, hvor busserne læssede passagerer og bagage af direkte på kørebanerne til cykler og biler, for en skamplet.

- I dag kan vi glæde os over at vi slap igennem med livet i behold, sagde hun.

Kollektiv transport



Eva har fundet Flixbusperronerne og venter på sin bus til Berlin.

Ved en af perronerne stod Eva og ventede på bussen til Berlin. Hun var enig i, at den nye terminal er en forbedring, om end hun sagde det lidt mere afdæmpet.

- Det virkede som om det var lidt tilfældigt. Det her det virker mere gennemtænkt, sagde hun.

På hendes billet havde der stået perron, men det havde ikke lige været til at finde de perroner, som lå inde under den anden side af Dybbølsbro.

- Der var en i en vest, så jeg spurgte, sagde hun.

Passagerer venter på den nye fjernbusterminal, hvor infoskærmene var erstattet af bukke med businformation. Her ved Kombardo-ekspressens perron 8.



Kollektiv transport



Infoskærmene var erstattet af bukke med businformation. Her ved Kombardo-ekspressens perron

For selv om åbningen har været udsat et år for at vente på det trafiksystem, som skal gelejde både busser og passagerer til de rigtige perroner, måtte terminalen åbne med slukkede skærme og en Flixbus, der var kørt forkert ind i den bås, som overborgmesteren skulle tale lige foran, fordi selskabet havde fået meldt nogle andre perroner ud til deres chauffører, end dem, de skulle holde ved.

Trafiksystemet blev nemlig alligevel ikke klar til åbningen. Og hvornår det er i drift, kunne direktør Jens Holmboe fra Vejdirektoratet ikke svare præcist på.

- Så snart det virker. Det er i test, sagde han og understregede, at det er vigtigt, det virker fejlfrit, da der ikke vil være personale på terminalen i fremtiden.

- Men det vil der være, indtil trafiksystemet er på plads, sagde han.

Og så må man ellers forlade sig på stemmekraft.

- 8.50 til Odense og Aarhus, gjaldede det fra en af chaufførerne.

Terminalen forventes at få 1,4 millioner passagerer om året - eller omtrent det samme som togenes stationer i Kolding eller Herning.

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, Tourismo L. Med nye Tourismo L på lager, er du sikret hurtig levering af en af markedets mest pålidelige turistbusser.

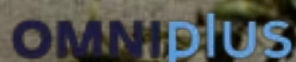
Og er du på udkig efter andre modeller? Vi har flere modeller på lager, klar til hurtig levering.

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





overborgmester Sophie Hæstorp Andersen (S) åbnede den nye fjernbusterminal i København.

Overborgmester åbnede busterminalen

Torsdag 6. juni blev Københavns Busterminal åbnet. Allerede under overborgmester Sophie Hæstorp Andersens (S) åbningstale rullede de første passagerer, rullekufferter og fjernbusser ind og ud af den nye terminal

Overborgmesteren startede med at minde om baggrunden for Københavns Kommunes beslutning om at etablere en busterminal. Det var de utålelige forhold i Ingerslevsgade, der med den nye busterminal ti fjernbusser nu er fortid. Det var en rigtig beslutning, hvilket Sophie Hæstorp Andersen også har hørt fra mange borgere, der har kvitteret direkte med udtryk som: "Godt gået. Omsider. Det bliver godt".

Sophie Hæstorp understregede busterminalens betydning for passagerer til og fra København, som nu får bedre muligheder for at rejse bæredygtigt ud i den store verden med både nationale og internationale busruter. Her flugter busterminalen godt med kommunens øvrige fokus på bæredygtig transport.

Movia skal efter aftale med Københavns Kommune stå for driften af busterminalen og herfra mindede ressourcDirektør Eskil Thuesen om, at busterminalen betjener lige så mange passagerer som for eksempel Carlsberg S-togstation og togstationen i Kolding, så busterminalen udgør et væsentligt trafikalt knudepunkt.

Kollektiv transport

I Dansk PersonTransport er administrerende direktør Michael Nielsen glad for, at busterminalen nu er i drift.

- Fjernbustrafikken er i vækst. Der var sidste år 1,6 millioner passagerer, der tog fjernbusserne i Danmark, og det er en stigning på 16 procent sammenlignet med året før. Med åbningen af busterminalen forventer vi, at mange flere får øjnene op for de gode rejsemuligheder, som busserne tilbyder som en både komfortabel, fleksibel og bæredygtig transportform, siger Michael Nielsen og fortsætter:

- Den nye Busterminal er ikke kun en nødvendig erstatning for Ingerslevsgade, den udgør også et løft af rejseoplevelsen, så det matcher den høje service og komfort, der er inde i busserne.

Michael Nielsen understreger samtidig, at alle samarbejdspartnere om busterminalen skal arbejde hårdt i den kommende tid.

- Som bekendt er busterminalens IT-system blevet forsinket. Det betyder, at der er en særlig opgave med at sikre passagerinformationen og den nødvendige trafikstyring med gode planer og aftaler mellem Movia og busselskaberne. Især på de mest travle rejsedage som fredage, op til helligdage, ferie og store begivenheder. I næste uge går turen for mange til Folkemødet på Bornholm, og det kommer til at give travlhed på Busterminalen, men jeg er sikker på, at busselskaberne vil gøre alt for, at dette bliver håndteret så alle passagerer får en god og pålidelig rejseoplevelse, påpeger Michael Nielsen.

Fjernbusterminal betyder øget sikkerhed for passagerer - og for øvrige trafikanter

Efter mange års venten - og trafikkaos med et virvar af cykler, passagerer og fjernbusser i Ingerslevsgade - åbnede Københavns Kommune, Vejdirektoratet og Movia torsdag 5. juni Københavns Busterminal ved Dybbølsbro Station

Overborgmester Sophie Hæstorp Andersen (S) glædede sig over, at København nu slipper for farlige episoder ved den tidligere holdeplads nær Hovedbanegården og i stedet kan byde passagererne velkommen til den ny busterminal med overskuelige forhold og moderne ventefaciliteter. Og med god mulighed for at kombinere rejsen med kollektiv transport - herunder med en af Movia's busser i København, der snart alle kører på el.

Ressourcedirektør, Eskil Thuesen, lagde vægt på, at Movia, der fra i dag står for driften af busterminalen, nu kan bidrage til at gøre rejsen for de 1,4 millioner årlige passagerer til en meget bedre oplevelse, når de kommer til København, og når de skal afsted fra København igen. I samarbejde med fjernbusoperatørerne.

Selvom leverandøren af IT-systemet til busterminalen ikke har kunnet levere et stabilt IT-system til åbningen af busterminalen - der skal styres og drives digitalt og ubemandet - syntes flere passagerer fra morgenstunden at sætte pris på de nye forhold.

I Movia havde mange medarbejdere knoklet til sidste sekund for at sikre god analog trafikinfo på stedet i form af store plakater og anden wayfinding.

Og indtil Vejdirektoratet kan levere et gennemtjekket og stabilt IT-system, har Movia personale på busterminalen, der kan bistå operatører og passagerer, så alle får en god rejseoplevelse.



Fjernbusselskab opretter ruter i Norge

Tirsdag 25. juni åbnede det tyske fjernbus-selskab, Flixbus, to hurtigbusruter mellem Oslo og Stavanger og Oslo og Kristiansand. Med de nye ruter omfatter Flixbus' Norden-netværk 28 byer. Flixbus har i dag fjernbusforbindelser mellem Oslo og København via Malmö og Göteborg

FlixBus har drevet hurtigbustrafik i Sverige og Danmark siden 2017, herunder en rute fra København til Oslo. De nye busforbindelser er selskabets første indenrigsruter i Norge og vil blive forbundet med Flixbus' eksisterende netværk.

De nye ruter integreres i Flixbus' eksisterende busnetværk giver rejsende fra Danmark, Norge og Sverige adgang til 28 destinationer i Norge.

Ruten Oslo-Stavanger har op til fem ugentlige afgangene med to ture om dagen. På strækningen mellem Oslo og Kristiansand er der fire tur-returafgange om dagen. Alle busser har gratis wi-fi, sikkerhedsseler og toilet ombord.

Flixbus oplyser, at der i højsæson og i forbindelse med helligdage bliver sat flere afgangene ind.

Udbud af bus-trafik er afgjort - operatør vil køre elektrisk med halvdelen

Busopertøren Umove har vundet en del af trafikselskabets Movia's A23 udbud og sikret sig 51 el-busser - omkring halvdelen af den udbudte trafik

Udbudet omfatter over 230.000 køreplanstimer, og Umove begynder at køre på de udbudte ruter i oktober og december 2025 - og i februar 2026

Umove dækker følgende linjer:

- Ringsted: 421, 570, 615, 425 (start februar 2026)
- Storkøbenhavn: 21, 23, 33, 78, 171, 172, 176, 184, 185 (start oktober og december 2025)
- Kastrup: 37 (start oktober 2025)

Ribe får ny sommerrute

Som et forsøg får passagerer i Ribe en 'ny' rute 411, der forbinder mange af Ribes største attraktioner

Ruten skal gøre det mere attraktivt for turister i området at vælge den kollektive trafik til. Modsat den nuværende 411, kommer den nye version af ruten til at køre hele sommerferien, og den kan sætte turister af ved både Ribes Vikinger, Storkesøen og Vadehavscenteret.

Kollektiv transport

Trafikselskaber

Taxiselskaber

Togoperatører

Busvognmænd

Taxivognmænd

Busoperatører

Kommuner

Politikere

Regioner

Organisation for bus- og taxivognmænd:

Alle relevante aktører inden for kollektiv transport skal samles

SVM-Regeringens ekspertudvalg for kollektiv mobilitet i hele Danmark præsenterede først i juni sin første delrapportering. Hos Dansk PersonTransport er reaktionen blandt andet, at det nu handler om at få gang i debatten om mere og bedre kollektiv transport i hele Danmark. Det skal blandt andet ske ved, at alle relevante aktører inden for kollektiv transport samles for at drøfte fremtidens kollektive transport

Ekspertudvalget lægger vægt på, at den kollektive transport har været inde i en negativ udvikling, og at der ifølge ekspertudvalget ikke er tegn på, at den udvikling vender frem mod 2035. Udvalget præsenterede også et idékatalog med nye løsninger til at sikre bedre mobilitet i Danmark. Her nævnes blandt andet mere brug af samkørsel, frivillig-busser og såkaldte knudepunkter som mulige løsninger.

Hos Dansk PersonTransport er man glade for, at ekspertudvalget har offentliggjort sin afrapportering og håber, at det kan blive startskuddet til en reel debat om den kollektive transport i Danmark.

Kollektiv transport

- Det har længe ikke været muligt at få gang i debatten om fremtidens kollektive transport i Danmark, fordi der er blevet henvist til ekspertudvalgets arbejde. Nu har ekspertudvalget lagt sine kort på bordet, og så kan vi forhåbentlig få gang i debatten, siger Michael Nielsen, der er administrerende direktør i Dansk PersonTransport.

Et reelt alternativ til personbiler

Han fremhæver, at det er nødvendigt at investere i den eksisterende kollektive transport for at sikre, at den kan fungere som en pålidelig og tilgængelig løsning for alle borgere.

- Vi er nødt til at få skabt et reelt og godt alternativ til personbiler i form af bedre kollektiv transport. Ekspertudvalget har jo hele tiden været bundet af, at de ikke måtte komme med forslag, der koster penge. Det har jo så resulteret i nogle forskellige forslag, som ikke rigtig tager fat om nældens rod, siger Michael Nielsen.

Dansk PersonTransport opfordrer til, at alle relevante aktører inden for kollektiv transport nu samles for at drøfte fremtidens kollektive transport.

For Dansk PersonTransport er nøgleordet samtænkning. Det handler om at samle alle dem, der leverer kollektiv transport, og få dem til at spille bedre sammen.

- Vi mener, at det handler om at forbedre den eksisterende kollektive transport og skabe mere bæredygtige og effektive løsninger. Vi skal effektivisere og udnytte kapaciteten i det eksisterende system bedre og få tog, bus, flexbiler og taxier til at spille bedre sammen, ligesom vi skal fremme cyklismen, og sørge for, at cyklerne også spiller ind, så vi kan skabe et sammenhængende mobilitetssystem, siger Michael Nielsen.

Det vil ifølge Dansk PersonTransport være langt bedre at bruge det eksisterende system frem for at satse på eksempelvis privat betalt kørsel og samkørsel, som ikke løser de fundamentale problemer i den kollektive transport, men efter organisationens vurdering sandsynligvis blot vil skabe mere biltrafik og mindre af den eksisterende kollektive transport.

Det vil ramme særligt de ældre, som dermed ikke har et traditionelt kollektivt transporttilbud, og de unge, som er hyppige brugere af den kollektive transport i dag, vil i fremtiden aldrig blive brugere af den kollektive transport, fordi de får et incitament til at blive bilejere i stedet.

Erfaringer fra udlandet viser, at samkørsel ikke er en universalløsning, der kan erstatte behovet for en velfungerende professionel kollektiv transport.

- Samkørsel kan ikke erstatte en solid og pålidelig kollektiv transport. Erfaringer fra Frankrig viser, at samkørsel kun fungerer godt i områder med høj befolkningstæthed, mens det ingen effekt har i landdistrikterne, fremfører Michael Nielsen og fortsætter:

- Vi skal fokusere på at forbedre og investere i den kollektive transport frem for at satse på løsninger, der ikke adresserer de grundlæggende udfordringer.

Afslutningsvis opfordrer Dansk PersonTransport SVM-Regeringen til at prioritere investeringer i og effektiviseringer af den eksisterende kollektive transport for at skabe et Danmark i balance.

- Vi skal stoppe med at tro, at vi kan spare os til bedre kollektiv transport. Vores ældre, unge og beboere i landdistrikterne fortjener en løsning, der passer til deres behov. Det kræver investeringer, men vi har ikke råd til at lade være. Vi skal sikre mobiliteten for alle borgere, uanset hvor de bor, og det kræver en stærk og velfungerende kollektiv transport, siger Michael Nielsen.



Visualisering af det nye knudepunkt.

(Illustration: Niras)

Stort trafikknudepunkt og ladepark ved Aalborg er taget i brug

Torsdag 20. juni indviede Vejdirektoratet en moderniseret rejseplads - også kaldet knudepunkt tæt på Motorvej E45, der løber øst om Aalborg. Knudepunkter som det, der bliver indviet på torsdag, skal lette trafikken ind og ud af de større byer og skubbe til mere bæredygtige transportvaner

Det nye knudepunkt i Aalborg Ø har ud over 175 gratis p-pladser også en ladepark, overdækket perron med toiletter, venteareal og kys-og-kør zone til samkørsel, grønne områder samt cykelparkering.

Det nye knudepunkt er samtænker flere transportformer og byder på:

- Skiftezone for samkørsel, busser og cykler
- 175 gratis parkeringspladser
- Ladepark med otte ladepladser til elbiler, heraf to lynladepladser
- Overdækket perron med toiletter og venteareal
- Cykelparkering
- Grønne områder med borde og bænke

Kollektiv transport



Kort over planerne for det nye knudepunkt i Aalborg Øst.

(Kort: Vejdirektoratet)

Om forsøget:

- Vejdirektoratet undersøger om eksisterende samkørselspladser nær by og motorvej kan omdannes til knudepunkter med flere transportformer samlet ét sted
- Første forsøg er i Aalborg Ø, hvor et moderniseret knudepunkt er strategisk placeret tæt på motorvejen og med let adgang til den kollektive trafik og midtbyen. Knudepunktet er en opgradering af en tidligere samkørselsplads
- Knudepunkter med lignende funktioner er udbredte i flere europæiske storbyer som Amsterdam, Berlin og Oslo
- Målet er at reducere trængsel og manglen på p-pladser i de større byer samt reducere CO2 ved at gøre det nemmere for trafikanter at skifte fra bil til bus, cykel eller samkørsel på en del af rejsen

Interesserede kan læse mere om projektet "Fra samkørselsplads til knudepunkt i Aalborg Ø" [her](#):



Kuppel-læ på EnemaerketNordlandsvej i Vejlbj Risskov.

(Foto: Peter Berggren Brandsen)

Bogudgivelse:

Busstoppesteder i Danmark er et stop rundt omkring

Der er skrevet en del om bustrafikken i Danmark - både i bogform og i nyhedsmedier på tryk og på nettet. Men busstoppestedet, som er knudepunktet mellem passagerne og busser, har ikke fået så mange ord - og mange gange har det været brokkerier over, hvordan de ser ud. Med bogen "Busstoppesteder i Danmark" sætter forfatteren Jef Pallavicini fra København fokus på busstoppestederne

Med inspiration fra bøgerne om de brutale busstoppesteder i det tidligere Sovjetunionen beskæftiger Jef Pallavicini sig med de busstoppesteder, stoppestedsskure og læskærme, der befinder sig i det danske landskab.

Bogen tager med sine mere end 300 illustrationer læseren med rundt til de fleste egne i Kongeriget Danmark. Fra Fanø til Bornholm og fra Skagen til Kruså. Desuden også et kig nordpå til Færøerne og Grønland.

Kollektiv transport

Bogen giver et øjebliksbillede og beskriver design, alsidighed og diversiteten af busstoppesteder, stoppe-stedsskure og læskærme i Danmark. Fra den simple græsrapat til det aflukkede - og måske opvarmede - venterum.

Bogen beskriver udover, at stoppestederne er en samfundsmæssige nødvendighed, også den store danske designkultur, hvor flere store designere har bidraget med tanker om, hvordan stoppesteder, stoppestedsskure og læskærme falder ind i landskabet - eller skiller sig ud.

Designere/arkitekter som Poul Cadovius, Steen Østergaard, Børge T. Lorentzen, Knud Holscher og Ove Rix har alle givet deres bidrag til ventefaciliteterne.

Bogen blev præsenteret hos DitoBus Linjetrafik A/S på Industrivænget i Hillerød tirsdag 18. juni.





Expresbus stopper nye steder mellem Asaa og Aalborg

Som led i en mere optimal drift af den kollektive trafik forbedres expresbusnettet flere steder i det nordjyske. Det gælder blandt andet rute 974X, der kører mellem Aalborg og Asaa via Hjallerup og Dronninglund. Der etableres blandt andet to nye stoppesteder i Hjallerup, og 974X kommer til at køre hver time alle dage, mens der også kommer afgang om natten efter fredag og lørdag. Til gengæld nedlægges rute 74 mellem Aalborg og Dronninglund, da denne strækning dækkes af expresbus 974X

Expresbus 974X kommer til at køre mellem de nævnte byer i begge retninger med 56 afgang på alle hverdage, 34 afgang lørdage og 30 afgang søndage. I dag er der 24 afgang med rute 974X på alle hverdage og ingen i weekenderne.

Derudover kommer der to nye stoppesteder i Hjallerup, mens otte eksisterende stoppesteder på strækningen mellem Aalborg og Asaa opgraderes med blandt andet læskærme med lys, en buslomme, cykelparkering og infotavler.

Kollektiv transport

- Når vi spørger vores kunder, hvad der er vigtigst for dem i forhold til den kollektive trafik, svarer de fleste, at det er busser, der kører med få stop, så man kommer hurtigt frem. Det er præcist det, som expresbusserne gør. De kører hyppigt mellem de større byer, hvor der også er det største kundegrundlag og dermed den største efterspørgsel på kollektiv trafik, siger Ole Schleemann, der er direktør for kunder og drift hos Nordjyllands Trafikselskab.

I forbindelse med udvidelsen af rute 974X nedlægges rute 74 mellem Aalborg og Dronninglund, da denne strækning dækkes af netop expresbussen. Det betyder, at landområdet mellem Dronninglund og Asaa fremover betjenes af Plustur, hvor man på bestilling bliver kørt fra en adresse til nærmeste stoppested, hvorfra man kan komme videre med en bus.

- Det er ganske enkelt ikke rentabelt eller fornuftigt, hverken økonomisk eller klimamæssigt, at fortsætte med at køre busser i fast rutedrift på strækninger, hvor der er meget få og ofte ingen passagerer. Her giver det meget bedre mening at køre efter behov, altså når kunderne selv aktivt bestiller kørsel med fx en Plustur. På den måde opretholder vi vores betjening i områder med få kunder, selv om det naturligvis kræver en vaneændring fra kundernes side. Det er vi meget bevidste om, siger Ole Schleemann.

På strækningen mellem Dronninglund og Asaa er det i gennemsnit kun hver fjerde bus, der bliver benyttet. Resten kører tomme rundt. De få kunder, der i dag benytter busserne, vil i stedet kunne benytte Plustur til nærmeste stoppested, når ændringerne træder i kraft.

- Der vil være nogle kunder, som mister den service det er at have en fast busforbindelse i nabolaget. Det er selvfølgelig beklageligt. Men vi bliver også nødt til at forholde os til passagertallene, og om det fortsat giver mening at blive ved med at tilbyde den samme service. Helt konkret ser vi på, om vi kan skabe mere mobilitet for flere for de samme penge ved at ændre på vores betjening af landområderne til fordel for at indsætte flere busforbindelser mellem de større byer, hvor der entydigt er det største kundegrundlag, siger Ole Schleemann.

Ruteomlægningen er et resultat af projektet Fremtidens Kollektive Trafik, som har til opgave at skabe mest mobilitet for flest mulige i Nordjylland for pengene. Beslutningerne om, hvordan projektet, og herunder også ruteomlægninger, skal udmøntes konkret, er truffet af de nordjyske kommuner samt Region Nordjylland.

Ruteændringen af rute 74 og 974X træder i kraft 11. august.



Ny metro-linie betyder ændrede buslinier

Lørdag 22. juni åbnede en ny strækning på den københavnske metro. Den nye linie, M4, til Sydhavnen og Valby betyder, at flere busruter lægges om i efteråret 2024

Den nye metrolinie, der giver vil fra efteråret 2024 også betyde ændringer på udvalgte busruter, så de passer bedre til M4-forbindelsens nye muligheder. For at styrke sammenhængen i den kollektive trafik bliver busdriften i Sydhavnen og Valby tænkt sammen med M4-forbindelsens nye stationer, så bus og metro supplerer hinanden. Samtidig vil omlægningen betyde, at der fremover er bedre sammenhæng i den kollektive transport mellem det sydlige København og Amager.

I samarbejde med Frederiksberg, Rødovre og Københavns Kommuner samt flere nabokommuner justerer Movia de eksisterende buslinier 1A, 7A og 18 og introducerer nye buslinier - 8A, 17 og 19 - sidstnævnte som erstatning for linie 9A.

- Sammen med vores ejere i kommuner og regioner har Movia et mål om at optimere rejsemulighederne for vores passagerer - også når byen udvikler sig. Ved at tilpasse busdriften til de nye metrostationer kan vi sikre en mere effektiv og smidig rejseoplevelse for alle, siger Per Gellert, plandirektør i Movia.

Buslinierne ændres til efteråret

Ændringerne træder i kraft 20. oktober, selvom M4-forlængelsen åbnede 22. juni. Movia har haft et godt samarbejde med kommunerne om de kommende ændringer siden 2021. Først her i foråret har det præcise åbningstidspunkt for M4-forbindelsen været klart og i forbindelse med beslutningerne i de fire kommuner, er det aftalt, at der en overgangsperiode frem til efteråret, inden busdriften ændres i området.

Om ændringer for busser pr. 20. oktober 2024

- Linie 7A kører fremover mellem Rødovrehallen og København H (stoppestedet ved Frihedsstøtten). Det betyder, at Linie 7A ikke længere kører mellem København H og København Syd. I stedet kommer den nye Linie 17 til at køre mellem Vesterport St. og København Syd St og betjene de stoppesteder, som 7A gør nu.
- Linie 17 er en ny buslinie, der kommer til at køre mellem Vesterport St. og København Syd St. og kommer til at erstatte Linie 7A. Linie 17 får fire afgang i timen og kommer ikke til at køre om natten. Linie 17 vil køre samme rute som 7A's nuværende og med samme stoppesteder - ved Mozarts Plads bliver linien udrettet efter metroens åbning.
- Linie 18 kører fremover kun mellem Emdrup St. og Valby St. Det betyder, at Linie 18 ikke længere kører mellem Valby St. og Lergravsparken St./Ørestad St - i stedet kommer den nye Linie 8A til at køre mellem Valby St. og Lergravsparken St./Ørestad St, hvor den vil betjene de samme stoppesteder, som Linie 18 gør i dag.
- Linie 8A er en ny linie, som ligesom de andre A-busser får flere afgang i timen og kommer til at køre hele døgnet. Linie 8A kører mellem Valby St. og både Lergravsparken St. og Ørestad St., hvor den vil betjene de samme stoppesteder, som Linie 18 gør i dag.
- Linie 19 vil fortsætte med at køre mellem Valbyparken og Glostrup St, som Linie 9A gør i dag. Linie 19 får seks afgang i dagtimerne og bliver til en almindelig bybuslinie.
- Linie 1A kommer fra december 2024 til at køre passagererne helt ind til København Syd St., hvor den i begge retninger kører ind på vendepladsen. Fra december 2024 kører Linie 1A også ad Sjælør Boulevard og vil derfor ikke længere køre til Toftegårds Plads.



44-årig mand blev sigtet for at køre pirattaxi

Lørdag morgen 22. juni klokken 2.03 fik politiet på Sydsjælland og Lolland-Falster er anmeldte om, at der formentlig kørte en pirattaxi rundt i Vordingborg. Der var bestilt en "rigtig" taxi til den pågældendes datter, men da den var forsinket, blev datteren kontaktet af en anden mand, som tilbød at køre hende hjem

Datteren betalte for turen, som efterfølgende blev anmeldt til politiet - med et godt signalement af chauffør og bil. Klokken 2.56 fik en politipatrulje kontakt med bilen i Algade - Og føreren - en 44-årig mand - blev sigtet for at overtræde lovgivningen om hyrekørsel.



Nyt busnet i havneby får premiere

Esbjergs nye busnet med A-busser får premiere søndag 30. juni. Det betyder store ændringer i busnettet den sydvestjyske havneby, hvor eksempelvis bybusserne får nye linier og flere afgang, og natbusserne kommer til at køre hele året

Rygraden i det nye bybusnet består af tre såkaldte A-buslinier, som kendes fra andre byer. Busserne på A-bus-linierne kører hvert kvarter dagen igennem, der hvor behovet er størst. Målet har været at fokusere busdriften dér, hvor der er flest passagerer, og hvor busserne kan skabe sammenhæng i den offentlige transport.

A-buslinierne suppleres af fire andre linier, der går på tværs gennem byen og dermed forbinder populære rejsemål. På den måde prioriteres de steder, som flest rejser til og fra i Esbjerg by og omegn - eksempelvis Esbjerg Lufthavn og Fanøfærgen.

- Den nye omlægning tager både hensyn til økonomi og passageres ønsker til den kollektive transport. Vi har valgt at implementere principper, som har vist sig at være succesfulde i en lang række af både større og mindre byer - eksempelvis Aarhus, Randers, Roskilde og Næstved, siger Henning Ravn (V), der er formand for Plan & Byudviklingsudvalget.

Kollektiv transport

Han peger på, at der i planlægningen er der taget højde for, at A-buslinierne skal give passagererne både kortere rejsetid og mindre ventetid.

Evalueringen af det nuværende busnet har vist, at passagererne synes, at nettet er svært at gennemskue og at busserne kører for sjældent. Med afgang hvert kvarter fra morgen og frem til aften på A-buslinierne øges fleksibiliteten for passagerne. Ruteføringen bliver nemmere at overskue, fordi buslinierne får én endestation i modsætning til nu, hvor ruterne deler sig i yderområderne.

Natbusser hele året

I forbindelse med introduktionen af A-busserne i Esbjerg begynder byens natbusser at køre hele året fredage og lørdage efter klokken 24.00 på de tre A-buslinier samt på Linie 12 til Tarp. Det har været et stort ønske fra de unge og deres forældre, at natbuskørslen kunne udvides til hele året og bidrage til, at gøre turen hjem fra byen let og sikker.

Nordisk busoperatør vinder udbud om erstatningstrafik til Københavns metro

Busoperatøren Nobina, der har aktiviteter i Sverige, Norge, Danmark og Finland, har i flere år arbejdet tæt sammen med Metro Service og har driftsansvaret for "metrobusserne", har vundet det seneste udbud af erstatningstrafik til Københavns metro. I det nye udbud blev der stillet høje krav til både responstid og trafikplanlægning, trafikstyring og realtidsinformation til både planlagte metrolukninger og akutte driftsforstyrrelser

Den nye kontrakt løber fra juni i år til september 2027 med mulighed for forlængelse i to år. Den nye aftale går fra driftsansvar for busser til en samlet løsning for erstatningskørsel med høje krav til it-løsninger, der muliggør realtidsinformation til passagererne.

- Vi er stolte af at forny, udvikle og udvide vores samarbejde med Metro Service og vores fælles passagerer. Erstatningskørsel er et område, hvor vi har stor erfaring, og hvor vi nu også har mulighed for at introducere ny teknologi og løsninger til relevant information i realtid, der opfylder passagerernes behov for pålidelig trafik både under planlagt vedligeholdelse og akutte situationer i metroen, siger Bram Lauwers, der er administrerende direktør i Nobina Danmark.

Lars Toft Krag, der er Operations Director på Metro Service, som står for drift og vedligeholdelse af Københavns metro, mener, at Nobina leverer det, Metro Service har fokus på og ønsker. At løsningen kommer passagererne mest muligt til gode, både med hensyn til hurtigt at få indsat busser, når behovet opstår og i forhold til at kunne tilbyde den bedst mulige trafikinformation til brugerne af Metroen.

Lidt om Nobina:

- Nobina-koncernen, der har aktiviteter i Sverige, Norge, Danmark og Finland, beskæftiger omkring 13.000 medarbejdere.
- Nobina er dermed Nordens største kollektive trafikvirksomhed
- Nobina-koncernen havde i det seneste regnskabsår - 2023/2024 - en omsætning på knap 13 milliarder svenske kroner. På det svenske og danske marked tilbyder Nobina også persontransporttjenester under varemærket Samtrans Göteborgs Buss, Telepass og Ørslev

Svensk busproducent sætter sit danske salg på pause

Scania Danmark A/S valgte i sidste uge at sætte salget af busser til kommercielle kunder på pause med virkning fra fredag 21. juni

- Det har ikke været en let beslutning, men vi har i ledelsen og bestyrelsen for Scania Danmark besluttet, at dette er det rigtige at gøre i den nuværende situation, siger Pär Landén, der er administrerende direktør i Scania Danmark A/S.

Scania Danmark, der tidligere har været en af de større leverandører af bybusser, har gennem de seneste år først og fremmest solgt busser til turistbussegmentet, da Scania ikke har haft et modelprogram af elektriske busser, der har kunnet matche de øvrige aktører på det danske marked.

Scania Danmark A/S oplyser, at "...det er en kombination af markedssituationen, svigtende salg og produktmixet i Danmark, der blandt andet ligger til grund for den aktuelle beslutning om at sætte salget af busser i Danmark på pause".

Scania Danmark A/S fremhæver, at selskabet vil overholde alle aftaler med de kunder, som har ordrer i gang, ligesom værkstederne står klar til at hjælpe og servicere eksisterende buskunder. Scania Danmark A/S oplyser videre, at det er ikke muligt at give en tidshorisont for, hvornår salget af busser på det danske marked vil blive genoptaget.

Brancheorganisation skifter navn

De Danske Bilimportører, der gennem 84 år har repræsenteret den autoriserede bilbranche i Danmark, skifter navn til Mobility Denmark. Det nye navn har til formål at rumme de forandringer, som fylder i organisationen og i branchen

- Bilen er en central del af vores liv og friheden i vores hverdag og samtidig en vigtig nøgle til at nå vores klimamål. Vores branche er under stor transformation på flere niveauer, og der er fart på. For eksempel er der nu en kvart million el-biler i Danmark, mens der for få år siden nærmest ikke var nogen. Det er vores ambition at vise vejen frem og bidrage til nye mobilitetsløsninger. Derfor er det også naturligt, at vi skifter navn, siger Mads Rørvig, der er administrerende direktør i Mobility Denmark.

Navneskiftet kommer efter en periode, hvor organisationen er vokset og har fået flere typer af virksomheder i medlemsskaren - herunder finansierings- og leasingselskaber samt ladeoperatører. Organisationens forventer, at der er flere nye medlemsgrupper på vej, og at den samlede medlemssammensætning skaber gode forudsætninger for at finde de bedste løsninger til at understøtte danskernes behov for mobilitet.

- I dag er det lige så let at dele, lease, abonnere og leje, som at eje. Og vi kan lige så let bestille bilen på mobilen som hos forhandleren. Når vi skifter til el og nye former for mobilitet, bidrager vi samtidig til den grønne omstilling. Vores organisation skal rumme alle de forskellige muligheder. For i sidste ende handler det om at bringe mennesker og varer fra A til B på nye måder. Det handler om mobilitet, siger Mads Rørvig.



Skåne får regionale el-busser

Buoperatøren Nobina har bestilt 88 elektriske busser hos den polske busproducent, Solaris. 55 af de nye el-busser skal køre i den regionale kollektive transport i Skåne. De første 28 blive kørt ind i efteråret, mens de øvrige 27 vil blive sat i drift i løbet af foråret 2025

De nye batteri-elektriske Solaris-busser er bogie-busser og kommer til at erstatte de nuværende biogasbusser, som Nobina kører med i regionaltrafikken i Skåne. Nobina fremhæver, at det stadig er usædvanligt at køre med elektriske regionalbusser. Og busserne fra Solaris er de første, som Nobina indsætter på regionallinjer.

Med de nye elbusser får chaufførerne og passagererne i regionaltrafikken nye, moderne og sikre busser, som på linie med biogasbusserne garanterer en bæredygtig rejse. I forhold til biogasbusserne er el-busserne mere støjsvage og komfortable at rejse med.

De nye elbusser vil kræve, at flere depoter får både ny elkraft og nye ladere. Det gælder Malmö, hvor lade kapaciteten forstærkes, samt Höganäs, Ekeby, Landskrona, Svalöv og Helsingborg.

Ladeinstallationerne på disse depoter vil løbende blive startet op.

- Vi ser frem til alle disse nye emissionsfrie busser i vores regionaltrafik. De gavner vores kunder, som ikke kun får mulighed for at rejse i nye og flotte busser, men også får mere stille og komfortable rejser, siger Saman Tondnevis, der er chef for Forretningsområde Bus hos Skånetrafiken.

Nobina vil samlet udskifte 160 busser over de kommende tre-fire år. En del af dem vil være Solarisbusser.

Ud over de 55 el-busser til den regionale kollektive transport i Skåne, skal Solaris også levere 15 bogie-busser til Nobina i Värmland og 18 Urbino 18 electric-ledbusser, som Nobina skal bruge i bytrafikken i Malmö.

Dækfirma skifter navn efter salg

Med virkning fra mandag 1. januar blev Euromasters danske aktiviteter opkøbt af den danske dæk-producent Vulkan Group ApS. Mandag 17. juni er det officielt, at Euromaster Danmarks nye navn er Dækpartner

- Med opkøbet og navneskiftet er vi nu to særdeles stærke specialister i Vulkan-familien. Den ene er Dækpartner A/S. Den anden er Vulkan Dæk A/S, og med de to solide ben at stå på er vi blevet en af dæk- og autobranschens stærke danske totalleverandører, siger Vulkan Groups administrerende direktør Henrik Nielsen og fortsætter:

- Vores ambition er også fremover at være en foretrukken samarbejdspartner for leverandører, producenter og kunder. Vores nye navn afspejler netop denne ambition.

Det var Henrik Nielsens far, der startede Vulkan Dæk tilbage i 1963. I dag er både Henrik Nielsen, hustruen Pernille Wardinghus og sønnen Michael Wardinghus Nielsen med i den daglige ledelse hos både Vulkan Dæk og Dækpartner.

- Vores primære fokus er at sikre, at Vulkan Dæk og Dækpartner også fremover vil være to af markedets stærkeste specialister. Vi skal fortsat være konkurrencedygtige og relevante i et stadigt skiftende marked, siger Henrik Nielsen.

- Dette vil blandt andet ske via administrative og salgsmæssige synergier mellem Vulkan Dæk og Dækpartner, påpeger han.

I oktober 2022 flyttede Vulkan Group ind i nye produktionsfaciliteter på 7.000 kvadratmeter i Sønder Borup ved Motorvej E45 syd for Randers. Nu er virksomheden klar til endnu en udvidelse på 1.100 kvadratmeter til nye lagerfaciliteter.

- Vulkan Dæk har med et topmoderne produktionsapparat i Randers, mens Dækpartner har 23 dæk- og serviceværksteder landet over. Vi har allerede skabt synergier på administrationssiden, og der vil komme flere til, siger Henrik Nielsen.

Indtil videre har Vulkan Dæk bistået Dækpartner med et nyt, strømlinet ERP-system (Enterprise Resource Planning). Fra og med efteråret 2024 bliver administrationen hos både Vulkan Dæk og Dækpartner samlet på Randers-adressen.

Vulkan Dæk's specialer er Marangonis RingTread system og Michelins Recamic. Kunderne tæller en lang række førende dækcentre og vognmænd i Danmark, Sverige og Norge, mens Dækpartner er en veletableret, landsdækkende dæk- og autoservicekæde, der hjælper bilister og chauffører med autoservice, nye dæk og fælg.





Volvo 9900 - 1. reg. maj 2017

Km. 114.923 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 52 + 1 + 1

Fartpilot, klima, tonede ruder, toilet, fodstøtter, kaffemaskine, magasinet mm.

Pris: 1.575.000 Kr.



Neoplan Skyliner L - 1. reg. marts 2019

Km. ca. 850.506 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 79 + 1 + 1

Fartpilot, tonede ruder, aircon., justerbar sæder, køkken, toilet mm.

Pris: ring og hør nærmere



NY Mercedes Sprinter 317 CDI - opbygget til 9 pers.

Euro 6 - Automat gear - Pass. 5+1+1

Lift, DISTRONIC Plus, LTE, Aktiv bremseassistent, MBUX multimediasystem 7" skærm, Ekstra batteri, Trådløs opladning af tlf., Blindvinkel assistent.

Pris: 495.000 Kr.



Ny bus

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



MAN-bussen var en yderst præsentabel hunløve i gul og sort.

Løven fra München er kendt i byen

MAN Truck & Bus deltog i Bus of the Year 2024-testen med sin velkendte Lions City 12 E LE. Den, jeg prøvede i Bonn og omtalte i Magasinet Bus 4 - 2024, var en model på 10 meter og således med en kortere akselafstand og måske med lidt andre køreegenskaber, end den, MAN Truck & Bus stillede op med i Prag.

Af Rolf Brems

Testbussen var en to-dørs Low entry model på 12,2 meter med en akselafstand på seks meter og en højde på 3,3 meter. Det var Lions City 12 E LE-modellen, jeg så i Nürnberg i efteråret 2023 - dengang var der ingen prøvekørsel - men det var der i Prag.

Dørerne var elektrisk drevne og åbnede hurtigt og lydløst uden skramlen. Indstigningshøjden var her 320 mm.

Konfigurationen var 41 siddepladser og 28 ståpladser med podeste i den bageste del af kabinen. Herunder ligger den elektriske centermotor som yder fra 160 kW til max 240 kW, som svarer til 326 hk.

Energien til motoren kommer fra seks batteripakker på i alt 480 kWh, som MAN kalder Maximum Range Strategy.

Materiel

MAN garanterer 350 kilometers rækkevidde, men under gode forhold og en kompetent chauffør kan energien række op til 500 kilometer. Batterierne er placeret på taget. MAN producerer selv sine batterier og lover, at de kan holde til 1 million kilometer.

Fem forskellige muligheder for placering af ladestik

Bussen har en totalvægt på 19.500 kg, og testbussen havde en tomvægt på 14.091 kg. Klimaet i kabinen blev styret af et Valeo-styret airconditionsystem med integreret varmepumpe. Det yder op til 37 kW, men har et lavt forbrug, der kan omsættes til 25 kilometer mere rækkevidde.

Både i kabinen og ved chaufføren var der under alle testkørsler, hvor udendørstemperaturen lå på mellem 20 og 27 grader, en behagelig temperatur.

Når man trådte ind i kabinen, specielt ved bagdøren, var det et bombardement af indtryk. Nok mest på grund af sædernes mønstring, som for undertegnede virkede lidt mørkt og voldsomt. Her ville jeg nok bare have foretrukket en enkelt farve.

Og laminat "parketgulvet" i sin mørke farve og den påsatte udvendige folie på vinduerne gjorde heller ikke noget godt førstehåndsindtryk indvendigt. Men under turene vænnede jeg mig til det, og nød godt af en kabine med god plads, nem at rengøre med cantilever ophængte stole.

Indgangspartiet ved fordøren var bredt og indbydende.



Farvevalget på sæder og gulv gjorde ikke noget godt for mine øjne.

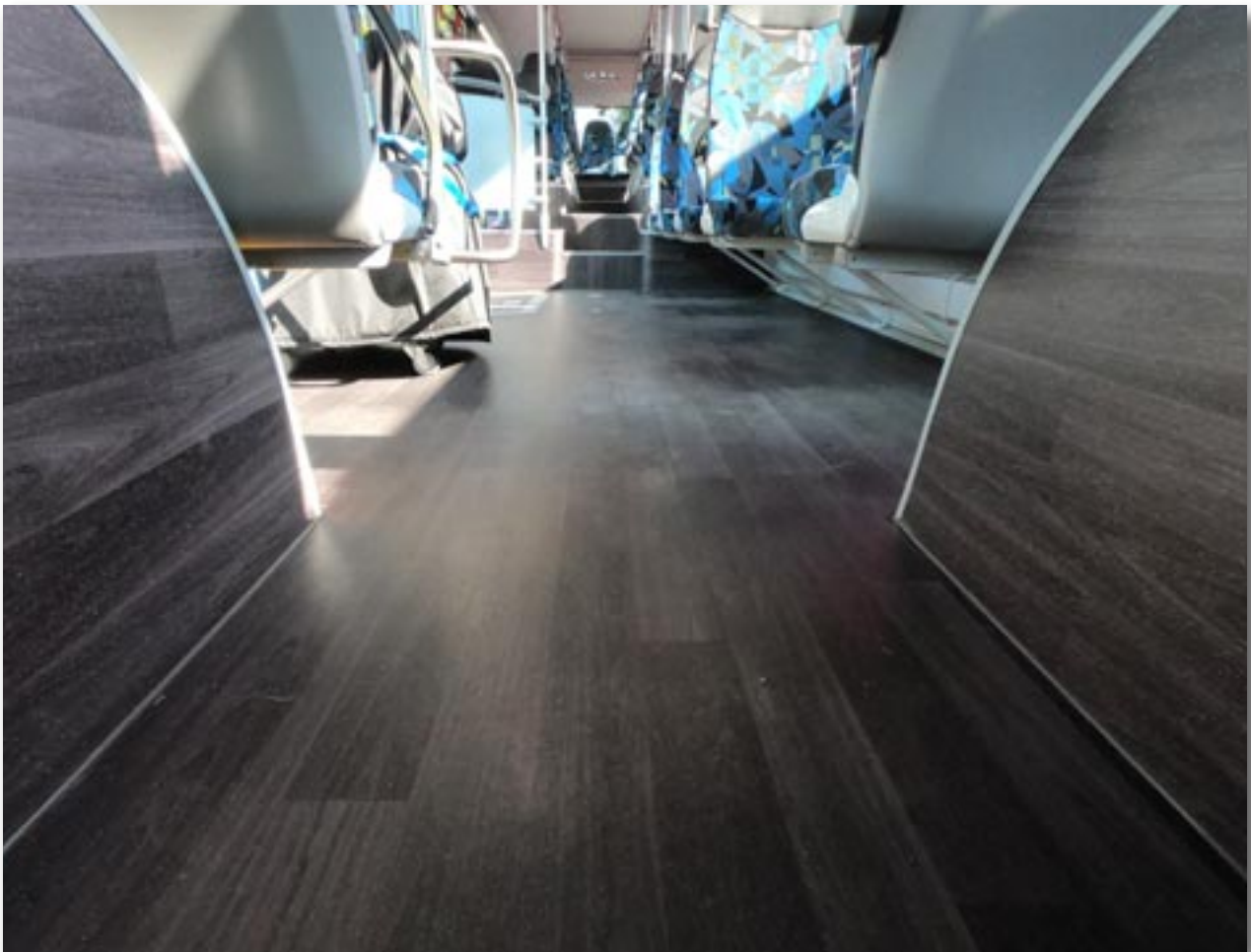
Materiel

Indgangspartiet ved fordøren var meget indbydende med sine lyse farver og runde sluse uden kanter og hjørner, der nærmest førte passageren ind.

Der var bagagehylde med huller, så de siddende passagerer kunne kigge op og måske huske deres effekter. Gode og rigelige holdestænger i rustfrit stål - ved døren med noprede overflade, der guider de synshæmmede til døren.

Bussen kan leveres med seler, hvis benyttelsen skal række ud over by og nærtrafik.

Af sikkerhedsudstyr kan nævnes MAN Optiview med Corner-eye, altså en radarbaseret svingassistance for advarsel af cyklister og gående i højre side med visuelle advarsler vist på den meget synlige skærm i A-stolpen, skilte genken-



Gulvet er nemt at rengøre i den lave del.

Materiel



USB og USB C stikket ved alle sæder.



Der er en stor sikkerhedspakke i bussen - her er det radaren på siden, som "kigger" for- og agterud.

Materiel

delse, lanecontrol, kollisionsalarm, dæktryksalarm, nødbremseassistent samt andre funktioner, der øger sikkerheden i dagligdagen.

MAN-bussen kan leveres med oliefyr og separat tank til HVO-diesel til kørsel under koldere himmelstrøj.

Kørsel

Jeg har kørt rigtig meget MAN, og jeg følte mig straks hjemme med et overskueligt cockpit og velplacerede knapper og klimapanel. Nyt var et digitaliseret instrumentpanel, som også var meget overskueligt. Rattet havde en god størrelse og med diverse funktioner, som jeg kunne nå med mine halvt tykke fingre.

Der var god plads i førerafsnittet - også til de langbenede. Der var kopholder og god plads til fornødenhederne og den vigtige mobiltelefon.

Bussen var tændt, da vi skulle ud at køre, så det var bare at komme afsted. Den accelererede godt og virkede let og smidig. Dog havde den en høj lyd fra motoren eller anden elektronik, som dog blev lavere, som farten blev øget. Og



Gode og overskueligt placerede mirrorcam'er med alarmer i A-stolpen.

Materiel



Et virkeligt flot og funktionelt cockpit med kop og mobiltelefon-holder placeret uden for billedet bag håndbremsen.



Det digitale display giver et godt overblik, når man kører - også når man bremser.

Materiel



Her under kørsel. Læg mærke til, at beholdningen er på 95 procent, men at rækkevidden stadig er over 500 kilometer. Rækkevidden ændrer sig hele tiden efter forbruget og kørestilen inden for X antal minutter. Faktisk havde modellen gennemført en test over 26 timer, hvor rækkevidden kom op på 546 kilometer.

så skiftede den over i en anden, men knap så irriterende tone, når man slap speederen. En anden deltager syntes ikke, lyden var så markant, og da jeg senere sad bagerst i bussen under kørslen, var den ikke en lidelse for øret.

Mirrorcam-spejlene gav et godt overblik omkring bussen

Bussens opsætning var tilpasset en smart og energirigtig konfiguration. Det betød, at den gav power efter forholdene og ikke efter chaufførens temperament. Den gav mere power op ad bakke og mindre, hvis man accelererede ned ad bakke.

Det giver også en mere komfortabel kørsel for passagererne og mindre slid på de bevægelige dele. Ved nedbremsning kunne man bruge den manuelle retarder. Her mener jeg, at det er den bedste i klassen. Man kunne virkelig på en blød og skånsom måde nedbremse bussen og samle energi op. Men også fodbremsen fungerede præcist og var nem at dosere. Lod man bussen trille, havde den virkelig gode egenskaber.

På den hullede del af ruten opførte MAN bussen sig rigtig godt. Det var ikke mange stød eller rystelser, den sendte op til chaufføren. Her lå bussen den helt i top.

Materiel

Der var alt i udstyr til chaufføren som sad godt beskyttet bag en tyk dør og skærm. Modellen kan fås med henholdsvis fire, fem og altså også seks batteripakker.

En arbejdsdag i MAN bussen ville for undertegnede helt sikkert være en behagelig fornøjelse.



Et meget velordnet og dermed servicevenligt teknikrum for mekanikeren - der skal jo påfyldes kølemiddel og andre forbrugsstoffer en gang imellem.



Aerodynamisk kamerahus på venstre side af bussen.

Model	dB
Ebusco 3.0	69,7
MAN Lion's City E LE	62,6
Mercedes-Benz eCitaro Fuel Cell	65,2
Solaris Urbino 18 Hydrogen	66,8
VDL Citea	65,1

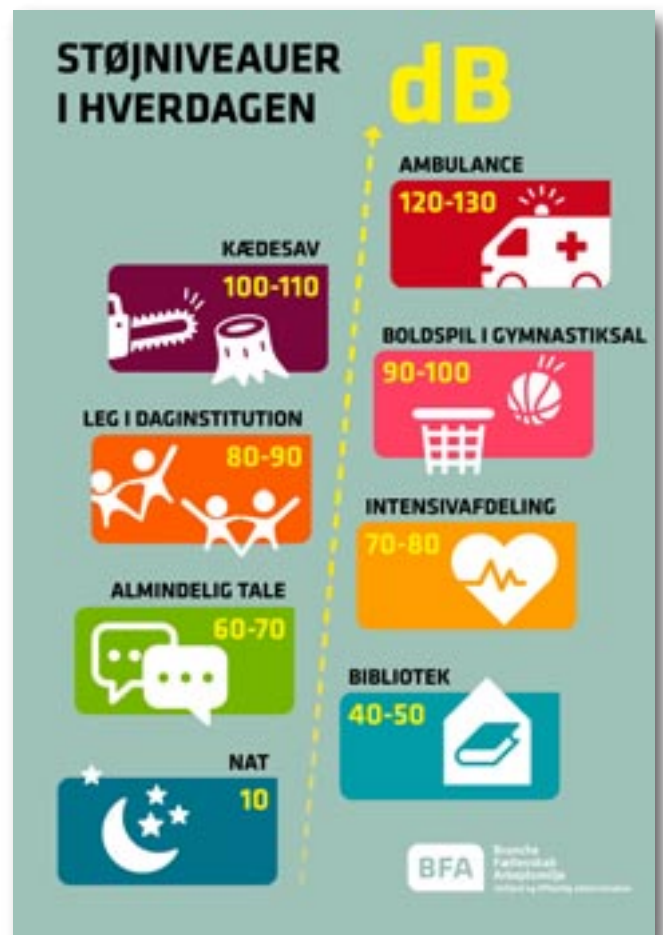
Støjmålinger i de testede busser.

Lidt om støj: Støjniveauer

Støjens styrke (støjniveauet) måles i decibel, der forkortes dB. 0 dB svarer til den svageste lyd et menneske kan høre. 120 dB er så kraftig støj, at det kan gøre ondt i ørerne. En forbipasserende personbil kan kortvarigt give anledning til et støjniveau på 75 dB i 10 meters afstand, mens en lastbil giver et støjniveau på 85 dB i 10 meters afstand.

(Kilde: Vejdirektoratet)

(Illustration: BrancheFællesskabet for Arbejdsmiljø for Velfærd og Offentlig administration)



Kraftig støj kan skade høreevnen

Høreskader kommer som oftest snigende. Det kan være vanskeligt at opdage, at høreevnen er ved at blive nedsat, fordi man kompenserer ved for eksempel at skrue op for radioen.

Tegn på tab af høreevne er:

- At man synes, at andre mennesker mumler
- At det er vanskeligt at føre samtale, når der er baggrundsstøj i lokalet – fx ved selskaber
- At man ofte må bede om at få noget gentaget
- At det er nødvendigt at skrue op for tv og radio

Hørelsen kan skades efter en enkelt udsættelse for meget kraftig støj - for eksempel fra et skud eller en eksplosion - men det er ofte lang tids daglig udsættelse, der giver skaden - hørelsen slides.

Høreskader udvikler sig hurtigst i de første år, man er udsat for støjen, typisk mens man er ung. Hørelsen forringes derudover med alderen.

Risiko for høreskader:

- Ved en støjbelastning på 90 dB(A) i 10 år får 11 procent en alvorlig høreskade
- Ved en støjbelastning på 85 dB(A) i 10 år får 4 procent en alvorlig høreskade
- Ved 80 dB(A) anses risikoen for høreskader for meget lille

International Standard ISO 1999 angiver sammenhængen mellem støjbelastning og risikoen for høreskade.

(Kilde: Arbejdstilsynet - interesserede kan se mere **her**.)

I Magasinet Bus 5 - 2024 kan man læse en overordnet artikel om bustesten.

Magasinet Bus 5 - 2024 kan frit hentes her:



Direktør Afrim Ali foran den nye Setra S531DT, der straks blev sat ind på Kombardoexpressen's rute mellem København og Rønne.

Dobbeltdækkerbus blev sendt ud på tur med det samme

Hessel Bus A/S leverede sidst i juni en ny Setra S531DT med plads til 85 personer - 83 passagerer, rejseleder og chauffør - til Alba Turist, der har hjemsted i København

Det var den tredje Setra, som Hessel Bus leverede til Alba Turist inden for en kort periode.

Bussen er blandt andet udstyret med 220 volt-stik i sidevæggen ud for hver stolerække, toilet, køkken og tre køleskabe.

Den nye dobbeltdækker er også udstyret med det meste inden for moderne sikkerhedsudstyr.

Materiel



*Et kig ind på øverste dæk -
og nederste, hvor der er
borde, køkken og toilet.*

(Alle foto: Hessel Bus)



Opgørelse over ulykker på danske veje:

Færre unge mister livet i trafikken

14 trafikanter mellem 18 og 24 år mistede livet i trafikken i 2023. Det fremgår af Vejdirektoratets nye rapport "Trafikulykker for året 2023". Det er det laveste antal i den tid, der er ført statistik over dødsulykker i trafikken. I alt mistede 162 personer livet i trafikken i 2023

- Det er meget glædeligt, at ulykkestallene fortsat er så lave, og det er ikke mindst glædeligt at se, at antallet af dræbte blandt de 18-24-årige nu er faldet til et historisk lavt niveau. Derfor er det også vigtigt, at vi fastholder arbejdet med trafiksikkerhed på alle niveauer, siger transportminister Thomas Danielsen (V).

Aldersgruppen 18 - 24 år udgjorde tidligere en langt større andel af de trafikdræbte. Til sammenligning var der 31 unge mellem 18 og 24 år, der mistede livet i trafikken i 2016. At de unge voksne historisk set har været involveret i en stor del af de årlige trafikulykker, kan der ifølge Vejdirektoratet være to forklaringer på.

- Unge mellem 18 og 24 år mangler stadig rutine i trafikken, og de udviser generelt mere risikovillig adfærd. De to ting har traditionelt været en giftig cocktail. Derfor er det også positivt, at der er sket et fald i antallet af trafikdræbte. Det skyldes især, at der er færre, der bliver dræbt i eneulykker og i personbiler, siger afdelingsleder i Vejdirektoratet, Marianne Foldberg Steffensen.

Unge er stadig overrepræsenterede

De 18-24-årige kom generelt mindre til skade i trafikken, end det har været tilfældet i de tidligere år. De 14 døde og 365 tilskadekomne i 2023 er samlet set 25 procent færre end gennemsnittet for de foregående fem år, hvor der i gennemsnit var 20 døde og 484 tilskadekomne. Antallet af indbyggere i aldersgruppen 18-24 år i Danmark har i samme periode været stabilt.

Det lave antal døde og tilskadekomne ændrer ikke ved, at de 18-24-årige stadig er overrepræsenterede i de seneste ulykkestal, hvor de udgør 14 procent af de tilskadekomne i 2023, men 9 procent af befolkningen.

- Unge mellem 18 og 24 år bliver stadig involveret i for mange ulykker, selvom vi nu ser en tendens til, at færre af dem kommer til skade. Forhåbentlig ser vi næste år tendensen brede sig, så endnu færre unge mellem 18 og 24 år generelt kommer til skade, når de færdes i trafikken, siger Marianne Foldberg Steffensen.



Vejdirektoratets rapport "Trafikulykker for året 2023" beskriver også, hvordan 2023 blev året med flest kørte kilometer på de danske veje. Men stigning i trafikken ser ifølge rapporten ikke ud til at afspejle sig i det årlige antal af døde og tilskadekomne for året.

Dødstallet på 162 ligger på niveau med gennemsnittet for de fem foregående år, hvor der gennemsnitligt var 163 døde om året. Samtidig kom 2.616 personer til skade i trafikken, hvilket var 10 procent færre end i perioden 2018-2022.

De tilskadekomne i 2023 fordeler sig på 1.680 alvorligt tilskadekomne og 936 lettere tilskadekomne. Det samlede fald i antal tilskadekomne skyldes primært et markant lavere antal af lettere tilskadekomne.

I de senere år har en række specielle begivenheder sat deres præg på ulykkesbilledet i Danmark. I 2020 og 2021 faldt trafikken eksempelvis markant på grund af restriktionerne under Covid-19-pandemien, og i 2022, som var et år præget af høj inflation og høje brændstofpriser, faldt hastighederne på vejene.

Og selvom inflationen og brændstofpriserne siden er faldet igen, så hænger de lavere hastigheder ved.

- Vi ved, at der er en sammenhæng mellem gennemsnitshastigheder og antallet af personskader i trafikken. Når hastigheden falder, er der færre, der kommer til skade. Derfor kan den lavere hastighed også være en del af forklaringen på, at antallet af tilskadekomne i 2023 var på et rekordlavt niveau, siger Marianne Foldberg Steffensen.

Vejdirektoratet vil i den kommende tid undersøge nærmere, hvad der motiverer bilisterne til at sænke hastigheden.

Fakta om rapporten "Trafikulykker for året 2023":

- Vejdirektoratets rapport, der udkommer årligt, indeholder en statistisk beskrivelse af trafikulykker i Danmark i 2023. Statistikken er baseret på de ulykker, som politiet registrerer. Rapporten er bygget op over fire overordnede temaer: Hvad skete i trafikken, hvem blev dræbt eller kom til skade, hvordan skete ulykkerne, og hvor skete de.

Interesserede kan læse "Trafikulykker for året 2023" **her**:



Motorvej E39 ender i en rundkørsel lidt sydøst for Hirtshals, hvor der er sket flere alvorlige ulykker. Afslutningen af motorvejen bliver nu ændret for at øge trafiksikkerheden. (Foto: Jesper Christensen)

Otte projekter skal øge trafiksikkerheden

Med 55,4 millioner kroner fra puljen til bedre trafiksikkerhed bliver der sat gang i otte projekter, der skal nedbringe antallet af ulykker på statsvejene

Med Infrastrukturplan 2035 blev der afsat en pulje på 700 millioner til projekter, der skal forbedre trafiksikkerheden. Forligskredsen bag infrastrukturplanen er blevet enige om at udmønte 55,4 millioner kroner fra puljen for 2025.

Tiltagene ved denne udmøntning skal mindske antallet af krydsulykker. Tidligere år har fokus været på at mindske antallet af eneulykker og frontalkollisioner.

På næste side er der en liste over de otte projekter med link til yderligere beskrivelser.

De otte projekter:

Forligskredsen bag infrastrukturaftalen har prioriteret følgende otte projekter, der finansieres af puljen:

Rute 39: Hirtshalsmotorvejens afslutning, Hirtshals - se mere **her**:

Rute 21: Holbækmotorvejens afslutning Vigerslevvej/Folehaven, København - se mere **her**:

Rute 40: Skagenvej – Nørregade, Frederikshavn - se mere **her**:

Rute 24: T-kryds Haderslevvej/Kastrupvej, Gram - se mere **her**:

Rute 12: Herningvej/Ravnsbjergvej, Viborg - se mere **her**:

Rute 26: Viborgvej/Fuglsangvej, øst for Hammel - se mere **her**:

Rute 16: Hillerødmotorvejen, rampekryds ved Høje Gladsaxevej, Gladsaxe - se mere **her**:

Rute 469: Lunderskov – Grindsted, Kragelund-krydset, Billund - se mere **her**:

Interesserede kan læse Udmøntning af midler fra pulje til bedre trafiksikkerhed til projekter på statsvejnettet i 2025 **her**:





Særlige p-pladser for busser er for busser - ikke for personbiler.

(Foto: Jesper Christensen)

Myndigheder øger kontrollem med ulovligt parkerede personbiler på busparkeringspladser

Københavns Kommune og politiet intensiverer parkeringskontrollen på busparkeringspladserne i byen for at sikre, at der ikke holder personbiler ulovligt parkeret. Det oplyser organisationen Dansk PersonTransport

Den øgede kontrol kommer på baggrund af adskillige henvendelser fra medlemmer af Dansk PersonTransport om personbiler, der ulovligt optager busparkeringspladser i København.

Dansk PersonTransport har derfor haft kontakt til myndighederne for at få løst problemet. Efter en konstruktiv dialog med Københavns Kommune og politiet oplyser Dansk PersonTransport, at der vil blive intensiveret parkeringskontrol for at sikre, at busparkeringspladserne forbliver fri til deres rette formål.

Københavns Kommune har oplyst, at der i den kommende tid vil være øget parkeringskontrol, ligesom politiets motorcykelbetjente vil være særligt opmærksomme på ulovlig parkering - især ved busparkeringspladserne ved Grønningen, hvor problemet har været mest udtalt. Tiltaget skal sikre, at busparkeringspladserne ikke bliver optaget af ulovligt parkerede personbiler.

Derudover opfordrer Dansk PersonTransport alle busvognmænd til at tage direkte kontakt til politiet, hvis der opstår problemer med ulovlig parkering af personbiler. Politiet kan kontaktes enten via telefon på 114, hvor man kan oplyse

registreringsnumre på de ulovligt parkerede biler, ligesom de kan kontaktes via deres hjemmeside, hvor man kan bestille kontrol ved færdselsforseelser.

Dansk PersonTransport opfordrer sine medlemmer til at indsende billeder og beskrivelser, hvis de oplever særlige problemer med ulovlig parkering andre steder, eller har brug for særlig opmærksomhed et bestemt sted. Dansk PersonTransport vil så dele billeder og oplysninger med myndighederne, som kan hjælpe med at løse problemerne.

Udover de akutte udfordringer med ulovlig parkering er Dansk PersonTransport også i løbende dialog med myndighederne om at forbedre parkeringsforholdene samt af- og påsætningsforholdene for busser i København.

Chauffører i international buskørsel må fremover være 21 år

Fra mandag 1. juli er det danske alderskrav for international buskørsel sat ned fra 23 år til 21 år. Det er sket efter, at blandt andre organisationen Dansk PersonTransport (DPT) har presset på for at få aldersgrænsen sat ned. Begrundelsen har været, at det vil gavne rekrutteringen af turistchauffører

Persontransportbranchen har i lang tid arbejdet for at få flere unge ind i branchen, og derfor byder man det nye alderskrav velkommen. Det forventes at tiltrække flere unge til erhvervet, hvilket kan hjælpe med at reducere manglen på chauffører.

- Vi ved, at muligheden for at køre bus internationalt tiltrækker mange unge aspirerende chauffører. Det nuværende alderskrav har stået i vejen, og vi har derfor længe presset på hos politikerne for at få nedsat aldersgrænsen. Det er vi glade for, at politikere og myndigheder har lyttet til, siger Alexander Höilund, der er erhvervspolitisk konsulent hos DPT.

- Har man lyst til at blive buschauffør, fordi man vil køre bus internationalt, er det et stort plus, at man ikke længere skal vente til, man er 23 år. Derfor forventer vi, at sænkelsen af alderskravet vil have en positiv virkning på antallet af unge, der ønsker at blive buschauffør. Det vil gøre det nemmere for vores medlemmer at finde de nødvendige chauffører, og det er et rigtig godt skridt for at reducere chaufførmanglen i branchen, siger han videre.

Nedsættelsen af alderskravet til international buskørsel kommer nogle få måneder efter offentliggørelsen af en større undersøgelse af ulykkesstatistikken blandt forskellige buschaufføraldersgrupper i en række EU-lande. Undersøgelsen afviser myten om, at unge professionelle chauffører er farligere i trafikken, idet unge buschauffører ifølge statistikken har mindre sandsynlighed for at være ansvarlige for trafikuheld end deres ældre kollegaer.

DPT har som led i dialogen med myndighederne fremlagt resultaterne af denne undersøgelse.

- Vi har gennem flere år haft en rigtig god dialog med Færdselsstyrelsen og Transportministeriet, når det kommer til at gøre busbranchen mere attraktiv for de unge. Det har også været tilfældet under arbejdet med at nedsætte aldersgrænsen for international buskørsel. Det samarbejde håber vi nu på kan fortsætte, så vi kan få fjernet alle de barrierer, der er for at få flere unge ind i branchen, siger Alexander Höilund.

Interesserede kan finde mere information om de nye regler **her**:



To nye taxi-direktører skal sætte strøm til internationale vækst

Mobilitetsvirksomheden Viggo, der blev etableret i februar 2019, er i dag et af de større taxiselskaber i Danmark med en flåde udelukkende bestående af eldrevne biler. Samtidig markerer Viggo sig inden for opsætning af lynladestationer i Danmark. For at fortsætte væksten er ledelsen af selskabet blevet styrket med ansættelsen af Kim Meikel Rose som CFO, samt Nikolaj Køster som Chief Business Development Officer

Kim Meikel Rose skal blandt andet bruge sine godt 15 års erfaring inden for energi- og mobilitetssektoren til at accelerere Viggo's internationale ekspansion, samt sikre finansiering af nye infrastrukturprojekter.

Kenneth Herschel, der er CEO og co-founder af Viggo, peger på, at Kim Meikel Rose har omfattende erfaring med at understøtte væksten i selskaber, der minder om Viggo ved at rejse vækstkapital og sikre finansiering af infrastruktur.

- De kompetencer bliver centrale for Viggo fremadrettet, da vi skruer op for vores tilstedeværelse både nationalt og internationalt, med fokus på vores lynladeforretning. Her siger vi i 2024 efter at firedoble antallet af lynladepunkter, siger Kenneth Herschel.

Kim Meikel Rose kommer fra en stilling som director i IMPROVED Corporate Finance, der er specialiseret i finansie-

Taxi-kørsel

Kim Meikel Rose er ansat som finansdirektør - CFO - i mobilitetsvirksomheden Viggo, der blev etableret i februar 2019.



ring inden for energi- og mobilitetssektoren. Tidligere har han arbejdet med finansiering af infrastruktur og kapitalrejsning inden for mobilitetsområdet for blandt andet RBC Capital Markets, DC Advisory og Ernst & Young.

Første internationale skridt er taget

Tidligere på året - 1. marts - startede Nikolaj Køster i rollen som Chief Business Development Officer. Nikolaj Køster kommer fra amerikanske mobilitetsvirksomheder som Karhoo og Deem og har omfattende erfaring med at lede mobilitetsteams i New York og San Francisco. Derfor bidrager han med en særlig indsigt og ekspertise, der er ideel til at køre Viggo's lynladeforretning frem.

På tværs af sine fem lynladestationer har Viggo en høj belægningsgrad og er ved at opnå en kvartalsmålsætning om at levere over 1 million kWh opladet i Danmark i årets anden kvartal.

Selskabet forbereder sig nu aktivt på at etablere lynladestationer i en række europæiske byer, og den første internationale ladestation står til at blive lanceret i år.

- Viggos potentiale rækker ud over Danmarks grænser. Med strategiske tilføjelser som Kim Meikel og Nikolaj til vores team er vi ideelt positioneret til at accelerere vores vækst i hele Danmark og på nye europæiske markeder, fastslår Kenneth Herschel.

Om mobilitetsvirksomheden Viggo:

- Selskabet Viggo har en erklæret mission om at fremme den elektriske mobilitet i europæiske byområder i Europa og opstiller og opererer et offentligt netværk af lynladestationer
- Viggo driver skandinaviens første app-baserede kørselsservice kun med elbiler

Viggo har i dag:

- 31 lynladepunkter
- 330.000 brugere
- 315 elbiler

Taxiloven er ophævet på fire små øer

Fire små øer er fra mandag 1. juli fritaget fra reglerne i Taxiloven. Dermed kan alle køre på øerne med betalende passagerer uden krav som sædeføler og taxameter

Bågø, Endelave, Hjarnø og Orø er fra den 1. juli fritaget fra taxiloven. Det betyder, at alle lovligt kan køre med alle på øerne - mod betaling. De fire øer, er de første, der er fritaget fra taxiloven. Transportministeriet oplyser, at flere ansøgninger er under behandling.

-Vi taler om områder, hvor det ikke er muligt at få en taxa. Med ø-taxa-ordningen sikrer vi maksimal mobilitet ved en liberalisering af området således, at alle kan køre med alle - uden krav om chaufførkort, sædeføler og taxameter, siger transportminister Thomas Danielsen (V).

Siden årsskiftet har det været muligt for kommuner at søge om fritagelse for taxiloven for øer mindre end Bornholm.

Fakta om ændring af Taxiloven:

- I oktober sidste år fremsatte transportministeren et forslag om at ændre taxilovens anvendelsesområde, så loven - hvis der lokalt er et ønske om det - ikke finder anvendelse på øer, der ikke er bro- eller landfaste, og hvor der ellers generelt ikke finder taxikørsel sted. Lovforslaget blev senere vedtaget, så alle ikke bro- eller landfaste øer undtagen Bornholm kan undtages taxilovens anvendelsesområde
- For at en ø kan undtages fra taxilovens anvendelsesområde, er det et krav, at der ikke i forvejen er taxibetjening på øen, og brancheorganisationerne vil i den forbindelse blive hørt
- Formålet med lovændringen er at fjerne barrierer og dermed gøre det nemmere og billigere at køre med andre mod betaling på øerne
- Det er den enkelte bilejers ansvar at have de rette forsikringer og at følge skattereglerne
- Lovændringen betyder, at der ikke er krav om chaufførkort og krav om tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, da det vurderes, at kørselsbehovet ikke er proportionelt med kravene, når kørslen er begrænset og udelukkende foregår på en lille ø

Ændring af Taxiloven på småøer:

Persontransportorganisation havde en række bemærkninger

Dansk PersonTransport havde en række bemærkninger til transportminister Thomas Danielsens forslag om at skabe mulighed for, at taxiloven ikke finde anvendelse på ikke bro- og landfaste øer, hvor der ikke er almindelig adgang til taxikørsel, såfremt der i den pågældende kommune er et ønske herom

Udover de kriterier, der var fremhævet i forslaget, pegede Dansk PersonTransport blandt andet på:

Øerne skal have et befolkningstal på under 500 beboere. Det skal ses i sammenhæng med, at der allerede i taxiloven er mulighed for, at en kommune kan udbyde taxikørsel. Det vurderes i den forbindelse, at en ø af en vis størrelse og med et vist befolkningstal som 500, bør kunne benytte sig af taxiloven

Efter Dansk PersonTransport opfattelse er udfordringen for småøerne ikke nødvendigvis mangel på taxikørsel, men mangel på kollektiv transport i det hele taget. Hvis en ø har et udbud af kollektiv transport, som for eksempel flextur, må transportbehovet være opfyldt, hvor det skal bemærkes, at en kommune selv har mulighed for at fastlægge betingelserne for udbuddet af flextur. Dansk PersonTransport mener derfor, at reglerne for taxikørsel alene kan fraviges, hvis der hverken er udbud af taxikørsel eller anden form for kollektiv transport

Høringer om øer, der skal undtages, skal også sendes til de respektive brancheorganisationer. Da kommunerne ikke længere har myndighedsforpligtelsen over for udstedelse af tilladelser, har den enkelte kommune ikke nødvendigvis viden om, hvilke taxivirksomheder der opererer i et bestemt område. Det kan derfor være formålstjenligt at udvide høringen til relevante organisationer

Det fremgår, at det er intentionen, at kun under særlige tilfælde vil øer kunne fjernes fra fritagelseslisten igen. Dansk PersonTransport mener, at hvis en ø får etableret en taxitjeneste, bør fritagelsen ikke længere være gældende. Dansk PersonTransport peger her på formålet med loven. Fritagelsen kan eventuelt ophøre med et passende varsel.

En ø som undtages må ikke anvende begrebet taxikørsel for at sikre, at forbrugeren er klar over, at der ikke er tale om en godkendt taxi.

Dansk PersonTransport pegede på, at eksempelvis Anholt har en taxi på øen, og at Gavnø er landfast og betjenes af blandt andet Næstved Taxa. Glænø er forbundet med fastlandet og Orø har både taxi- og flexkørsel på øen.



Den nye bestyrelse i DI Transport efter generalforsamlingen i Industriens Hus. (Foto; DI Transport)

Brancheorganisation på transportområdet har fået ny bestyrelsesleder

DI Transport, der spænder bredt på transportområdet fra person- til godstransport med bil, tog, fly og skib, afholdt tirsdag generalforsamling - blandt andet med valg til en ny bestyrelse. På det efterfølgende konstituerende bestyrelsesmøde blev Jesper Nørgaard, administrerende direktør i J. Nørgaard Petersen A/S, valgt som ny bestyrelsesleder for DI Transport

DI Transport har i dag afholdt generalforsamling i Industriens Hus. På det efterfølgende konstituerende bestyrelsesmøde blev Jesper Nørgaard, administrerende direktør i J. Nørgaard Petersen A/S, valgt som ny bestyrelsesleder for DI Transport.

Jesper Nørgaard afløser Jan Hessellund, administrerende direktør i Billund Lufthavn, og Jess Abildskou, administrerende direktør i Abildskou, der har været konstitueret henholdsvis bestyrelsesleder og vicebestyrelsesleder, siden Jørn Skov, administrerende direktør i Danske Fragtmænd A/S, døde.

- Transportbranchen står overfor sin nok største udfordring til dato, nemlig den grønne omstilling. Det er den vej vi

Navne

skal, og i de største udfordringer ligger der også ofte de største muligheder. De muligheder glæder jeg mig til at arbejde for at sætte retning og rammer for sammen med den øvrige bestyrelse i DI Transport, siger Jesper Nørgaard.

I forbindelse med generalforsamlingen blev der valgt tre nye medlemmer til bestyrelsen. De nye medlemmer er:

Marianne Bøttger, administrerende direktør i Go Collective A/S,
Thomas Haber Borch, administrerende direktør i Aarhus Havn
Henrik Otto Jensen, administrerende direktør i Scandinavian Auto Logistics

DI Transports bestyrelse efter generalforsamlingen 11. juni 2024:

- Jesper Nørgaard, J. Nørgaard Petersen A/S
- Jess Abildskou, Abildskou A/S
- Jan Hesselund, Billund Lufthavn A/S
- Lars Wigelstorp Andersen, SAS A/S
- Henrik Carstensen, Grenaa Havn A/S
- Oliver Gesche, DB Cargo Scandinavian A/S
- Anne Kathrine Steenbjerge, Ancotrans A/S
- Simon C. Bergulf, Mærsk A/S
- Søren Nørgaard Thomsen, Blue Water Shipping
- Astrid Donnerborg, Aarhus-Horsens Taxa
- Lars Saltoft Kristoffersen, DSV Transport A/S
- Henrik Ringskær, SPF-Danmark A/S
- Peter Therkelsen, H.P. Therkelsen A/S
- Jens Visholm, DSB
- Ib Gregers Boers, DitoBus Linjetrafik A/S
- Marianne Bøttger, administrerende direktør, Go Collective A/S
- Thomas Haber Borch, administrerende direktør, Aarhus Havn
- Henrik Otto Jensen, administrerende direktør, Scandinavian Auto Logistics



Få transportnyheder dagligt
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

Bestil dit eget abonnement
på transportnyhederne.dk
ved at klikke her!

Energiselskab får chef for ESG og bæredygtighed

Monica Klepp Bjerrum tiltræder torsdag 1. august stillingen som chef for ESG og bæredygtighed i energikoncernen OK. Monica Klepp Bjerrum kommer fra en stilling som ESG rådgiver i PwC's konsulentafdeling for bæredygtighedsrådgivning og har tidligere været Sustainability Director i slagerikoncernen, Danish Crown

OK har oprettet den nye ESG og bæredygtighedsfunktion til at drive implementeringen af CSRD-rapportering og sikre det strategiske fokus på bæredygtighed på tværs af koncernen, der tæller selskaber som OK, Kamstrup og Coop - såfremt OK's og Coops aftale godkendes af Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen.

Til at stå i spidsen for at udvikle funktionen har OK ansat Monica Klepp Bjerrum, der har mangeårig erfaring med at drive bæredygtige transformationer fra både konsulent- og virksomhedssiden.

- Der er ingen tvivl om, at bæredygtighed og ESG kommer til at fylde mere og mere i OK med tanke på øgede lovkrav og stigende forventninger fra kunder og omverden. Der venter en stor opgave på koncernniveau, og jeg er meget glad for, at det er lykkedes os at finde en stærk profil som Monica Klepp Bjerrum til at varetage dette og bygge videre på det fundament, der er skabt på ESG-området de senere år, siger Stina Bonde, der er HR-direktør i OK.

- OK er i gang med en transformation og vil op i fart på den her dagsorden, og det tiltaler mig. Det er en stor opgave, og noget af det første, der skal tages fat på, er at få masseret det nye EU-rapporteringsdirektiv, CSRD, ind på koncernniveau samt accelerere klimaindsatsen. Så der er nok at tage fat på, og det bliver spændende at skulle stå i spidsen for den opgave, siger Monica Klepp Bjerrum.



*Monica Klepp Bjerrum tiltræder torsdag 1. august stillingen som chef for ESG og bæredygtighed i energikoncernen OK.
(Foto: OK)*

Om Monica Klepp Bjerrum:

- Monica Klepp Bjerrum er uddannet Cand. Merc. fra Aarhus Universitet i 1992. Siden har hun taget Journalisthøjskolens tillægsuddannelse og en række forskellige bæredygtighedsuddannelser
- Hun har i begyndelsen af sin karriere været forbi både Dansk Supermarked og Lantmännen Unibake i rollen som kommunikationschef
- Siden har hendes karriere båret præg af bæredygtigheds-dagsordenen i flere stillinger som rådgiver, konsulent og som Sustainability Director i Danish Crown
-

El-færgeprojekt blev dyrere - byråd tager stilling til alternativ finansiering

Tirsdag 18. juni tog kommunalbestyrelsen i Odder Kommune stilling til en alternativ finansiering af en ny el-færge til besejling af ruten Hou-Tunø. Baggrunden er, at standardfærgeprojektet er blevet dyrere - blandt andet på grund af stigende inflation.

Kommunalbestyrelsen skal godkende, at Odder Kommune, sammen med de fire øvrige kommuner i standardfærgeprojektet, benytter sig af en alternativ finansiering til anskaffelse af den nye el-færge, der skal afløse den nuværende færge fra 1993, der sejler på ruten Hou-Tunø. Den alternative finansiering betyder, at udgifterne kan nedbringes betragteligt i forhold til den nuværende finansieringsmodel. Samtidig vil Odder Kommune eje færgen efter den 20-årige tilbagebetalingsperiode.

Budgetposter for standardfærgeprojektet - sammenligning mellem eksisterende og alternativ løsning samt det oprindelige projektbudget

Det fremgår af tabellen, at den alternative løsning vil medføre en forventet årlig mindreudgift på ca. 2,35 millioner kroner sammenlignet med den eksisterende løsning. I forhold til det oprindelige projektbudget fra slutningen af 2022, så er den forventede årlige udgift ca. 800.000 kroner højere. Forvaltningen i Odder Kommune vurderer, at en stigning på 800.000 kroner er acceptabel, når man tager den samfundsøkonomiske, branchemæssige og geopolitiske udvikling i betragtning.

Forvaltningen anbefaler på den baggrund, at Kommunalbestyrelsen godkender, at Odder Kommune benytter sig af den alternative løsning til anskaffelse af den nye el-færge under standardfærgeprojektet.

Indgåelse af en aftale om alternativ løsning samt igangsættelse af udbudsproces for skibsbygningskontrakt forventes at ske i juni eller juli i år. Det er forventningen, at udbuddet af skibsbygningskontrakter kan afsluttes i begyndelse af 2025, hvorefter kommunerne kan vælge at indgå kontrakter eller udtræde af projektet. Aftale med KommuneKredit indgås i forbindelse med indgåelse af skibsbygningskontrakter.

Færgerne forventes leveret ultimo 2026/primo 2027.

Omkostningselement	Projektbudget under den alternative løsning	Projektbudget under eksisterende løsning	Oprindeligt projektbudget 2022
1. Projektering, design, udbud af skibsbygningskontrakt og byggetilsyn samt udvikling af driftssupportløsning	DKK 24,50 mio.	DKK 24,50 mio.	DKK 20,60 mio.
2. Købesum til værft inkl. stordriftsbesparelse på 10%	DKK 103,46 mio.	DKK 103,46 mio.	DKK 75 mio.
3. Risikotillæg på 10%	-	DKK 10,35 mio.	DKK 7,5 mio.
4. Fratrullet støtte fra grøn transportpulje	(DKK 24,45 mio.)	(DKK 24,45 mio.)	(DKK 24,45 mio.)
5. Projektudviklingsomkostninger til konsortiet	DKK 6 mio.	-	-
6. Samlet projektsum (udgjort af ovenstående poster)	DKK 109,51 mio.	DKK 113,86 mio.	DKK 78,65 mio.
7. Årligt afdrag på lånefinansiering	DKK 7,5 mio.	DKK 9,85 mio.	DKK 6,6 mio.
8. Årlig betaling for driftssupport-system	DKK 0,2 mio.	DKK 0,2 mio.	DKK 0,3 mio.

Antallet af konkurser faldt i maj

Antallet konkurser i Danmark faldt med 24 procent i maj 2024 sammenlignet med samme måned sidste år. I alt var der 403 konkurser i maj i år mod 529 i maj sidste år

De to regioner, hvor faldet i antal konkurser var størst, var i Syddanmark og Nordjylland, hvor faldet var henholdsvis 51 procent og 48 procent. I årets første fem måneder er i alt 2.065 virksomheder erklæret konkurs, hvilket svarer til en nedgang på 11 procent sammenlignet med samme periode sidste år, hvor antallet var 2.329.

- Det er opmuntrende at se det markante fald i antallet af konkurser i Danmark i maj 2024. Det er tydeligt, at vi bevæger os i den rigtige retning. Især er det bemærkelsesværdigt, at regionerne Syddanmark og Nordjylland oplevede store fald. Det indikerer, at den økonomiske situation forbedres bredt set, og det er et positivt tegn for vores fremtidige vækst, siger Morten Kofoed-Larsen, der er administrerende direktør for Creditsafe i Danmark.

Nogle brancher markerer sig negativt

Ovennævnte tal er de generelle. Kigger man på konkurstillene for de enkelte brancher, viser de et stigende antal konkurser inden for landbrug, jagt, skovbrug og fiskeri. Stigningen er på 200 procent.

Færre nye danske virksomheder i maj

Selvom antallet af nye virksomheder har oplevet en nedgang på 12 procent i forhold til samme periode sidste år, blev der stadig startet 6.106 nye danske virksomheder i maj. Totalt set er der i årets første fem måneder blevet etableret 32.974 nye virksomheder, hvilket er 14 procent færre end i samme periode sidste år.

Konkursstigning i Sverige og Norge

I Sverige har antallet af virksomhedskonkurser i maj været det højeste i 30 år. Der har dog været en svag forbedring for både restaurations- og engrosbranchen. I alt er 4.578 svenske aktieselskaber erklæret konkurs i løbet af året, hvilket er en stigning på 49 procent sammenlignet med sidste år og næsten en fordobling sammenlignet med for to år siden.

- Vi tror og håber, at de høje konkurniveauer er begyndt at stabilisere sig en smule. Der er mange tegn, der peger på, at økonomien bevæger sig i den rigtige retning, såsom rentenedsættelser, der forventes at bidrage til øget købekraft og lavere omkostninger for virksomheder. Dog forventer vi stadig at være på høje niveauer, hvad angår antallet af konkurser i resten af året. Jeg forventer, at vi først i fjerde kvartal vil se mindre procentvise stigninger, siger Henrik Jacobsson, der er administrerende direktør for Creditsafe i Sverige.

I Norge var udviklingen i konkurserne i maj mere stabil i forhold til de første fire måneder af året. Der var 327 konkurser i løbet af måneden, hvilket svarer til en stigning på 13 procent sammenlignet med maj sidste år. I alt er 1.679 norske virksomheder gået konkurs hidtil i år, hvilket er en stigning på lidt over 5 procent sammenlignet med samme periode sidste år, hvor antallet var 1.598.

- Det er helt i tråd med den udvikling, vi forventede at se i 2024, med en svag stigning i konkurser i forhold til sidste år, siger administrerende direktør Per Fjærestad fra Creditsafe Norway.

Regeringen har lagt retningen for fremtidens erhvervsliv

Torsdag 20. juni lancerede SVM-Regeringen sit udspil om et stærkere erhvervsliv, der omhandler sanering af erhvervsstøtte og en række nye initiativer, som skaber mere attraktive rammevilkår for dansk erhvervsliv

"De seneste år er den internationale konkurrence skærpet. Det betyder både kamp om kvalificeret arbejdskraft og en stigende efterspørgsel på den nyeste teknologi. Det kræver et dynamisk erhvervsliv, der kan konkurrere om vækst og arbejdspladser på den internationale scene. Og det kræver rammevilkår, som gør, at virksomheder kan udvikle sig over tid i Danmark".

Sådan lyser det fra Skatteministeriet torsdag, hvor SVM-Regeringen lancerede SVM-Regeringen sit udspil om et stærkere erhvervsliv.

Fra regeringen lyder set, at det er væsentligt, at der er solide incitament til at forske i og udvikle fremtidens løsninger for danske virksomheder.

Derfor vil SVM-Regeringen forbedrevilkårene for netop dét.

Familieejede virksomheder er også en væsentlig del af den danske erhvervsstruktur, og de bidrager dagligt til at skabe velstand i Danmark. Derfor har SVM-Regeringen tilsvarende fokus på rammerne for den type virksomheder.

Udspillet fra SVM-Regeringen "Et stærkere erhvervsliv" bet består både af et eftersyn af erhvervsstøtten og nye initiativer for bedre rammevilkår for dansk erhvervsliv.

Initiativerne i udspillet består blandt andet af:

- Et løft af F&U fradraget permanent til 120 procent for at øge virksomhedernes incitament til at investere i forskning og udvikling
- Ændret beskatning ved generationsskifte, så virksomhederne får retskrav på såkaldt skematisk værdiansættelse, hvilket skal give trykke rammer for at give stafetten videre
- Ændrede muligheder for ejendomsvirksomheders succession
- En nedsættelse af afgiftssatsen for bo- og gaveafgiften fra 15 procent til 10 procent ved overdragelse af virksomheder til næste generation

Interesserede kan læse SVM-Regeringens udspil "Et stærkere erhvervsliv" **her**:



Den gamle bro, der førte Bredalvej over E45 i Hedensted, blev klippet i stykker og revet ned. (Foto: Kingo Karlsen)

Bro over E45 forsvandt bid for bid

Vejdirektoratet's nedrivningsentreprenør, Kingo Karlsen, klippede en 900 ton tung bro over motorvej E45 i stykker hen over en nat. Arbejdet var planlagt i detaljer og tiltrak flere nysgerrige

Lørdag 22. juni klokken 17.00 blev politi og hjemmeværn sendt i aktion for at afspærre Motorvej E45 mellem Vejle og Hedensted, mens entreprenører rev den gamle bro, der førte Bredalvej over E45, ned. Broen var for kort til at nå over Motorvejen, der er under udvidelse fra fire ti seks spor.

Arbejdet med nedrivningen var planlagt nøje, og inden klokken 09.00 søndag formiddag var motorvejen igen åben for trafik.

- Vi havde virkelig travlt, og tiden blev udnyttet fuldt ud. Først blev motorvejen sikret mod skader ved at udlægge store jernplader under broen, hvorefter seks store nedbrydningsmaskiner kørte i stilling. I løbet af de først tre timer havde de klippet størstedelen af brodækket ned. 600 kubikmeter beton blev knust og kørt væk, inden motorvejen blev genåbnet lige før afleveringstidspunktet, siger projektchef i Vejdirektoratet John Kjærsgaard.

Hjemmeværnet hjalp med trafikafviklingen

Vejdirektoratet havde stort fokus på at få trafikken til at glide på omkørselsruten under spærringen af motorvejen og havde derfor allieret sig med Hjemmeværnet. Folk fra Hjemmeværnet hjalp med at dirigere trafikken blandt andet ved afkørsel 58, Hedensted, og sørgede for, at der ikke var nogle trafikanter, der kørte ned på motorvejen.

Faste forbindelser

- Da motorvejen var afspærret på hele strækningen mellem afkørsel 58, Hedensted, og 59, Hornstrup, udnyttede vi desuden muligheden for at få foretaget omfattende asfaltreparationer på strækningen. Arbejdet foregik uden, at det påvirkede bronedrivningen, som selvfølgelig var det primære fokus, siger John Kjærsgaard.

Arbejdet med at nedrive broen blev fulgt tæt af mange nysgerrige borgere fra lokalområdet, som benyttede anledningen til en aftengåtur med plads til at følge nedrivningen og de store maskiner på tæt hold.

Arbejdet med at skabe mere plads til trafikanterne fortsætter, indtil næste bro over E45 skal rives ned i 2025. Her venter en endnu større bro - og dermed en endnu større opgave for Vejdirektoratet, som nu vil gå tilbage og evaluere på weekendens arbejde.

Holdet, der arbejdede med bronedrivningen, bestod foruden Vejdirektoratet af Arkil A/S, Kingo Karlsen og Safe Road.

Interesserede kan se en video fra bro-nedrivningen **her** - eller ved at klikke på billedet.

<https://www.youtube.com/watch?v=wjuVnNXeXKE>



Maskinerne åd broen stykke for stykke, indtil den 900 tons betonbro var forsvundet.

(Video: Kingo Karlsen, redigeret af Vejdirektoratet)



Sprogø er i dag kendt for at lægge jord til motorvejen mellem Fyn og Sjælland. Men den er også et levested for et væld af forskellige dyrearter som fugle, padder og insekter.

Ny ø på tippen af Sprogø skal skabe flere ynglesteder for beskyttede fuglearter

Sund & Bælt har afsat 10 millioner kroner til en række naturprojekter, der skal styrke biodiversiteten omkring Storebæltsbroen. Et af tiltagene er etableringen af en ny ø på tippen af Sprogø, der skal skabe flere ynglesteder for beskyttede fuglearter som fjord-, hav- og dværgternen

For at styrke biodiversiteten endnu mere har Sund og Bælt valgt at afsætte 10 millioner kroner til en række naturprojekter. Den første fase af projektet er nu gået i gang og involverer etableringen af både en ø, en sø og en faunapassage på Sprogøs nordlige del.

Projekterne er ifølge Ditte Marie Hjort, der er projektansvarlig i Sund & Bælts afdeling for bæredygtighed, et skridt i Sund og Bælts arbejde med biodiversitet.

- Sprogø er placeret i et Natura 2000-område, hvilket betyder, at der er naturtyper og dyr, som kræver en særlig bevaringsindsats. Og med disse tiltag styrker vi indsatsen ved blandt andet at give en række fuglearter bedre betingelser for at yngle, siger hun.

Naturprojekterne udspringer af arrangementet Naturens Døgn, der blev afholdt i forbindelse med Storebæltsbroens 25-års jubilæum sidste sommer. Her var 33 eksperter indenfor natur og biodiversitet samlet for at komme med innovative løsninger, der kan forbedre biodiversiteten omkring Storebæltsbroen. Det er disse idéer, der nu er blevet forvandlet til konkrete tiltag.

Tiltagene skal godkendes af de ansvarlige myndigheder, som lige nu behandler sagen. Derfor kan der opstå ændringer eller justeringer.

En ø med flere muligheder

Et af tiltagene er etableringen af en ny ø på op til 1.000 kvadratmeter. Øen etableres i Dybsø på tippen af Ny Sprogø og forventes at bidrage til flere steder, hvor split-, fjord-, hav- og dværgterne kan bygge rede. Og det er væsentligt for netop disse fuglearter.

- Ternerne er alle beskyttede fuglearter, som kun yngler uforstyrrede steder. Med etableringen af den nye ø, øger vi mængden af steder, de kan bygge rede, hvilket forventeligt vil øge bestanden, siger Ditte Marie Hjort.

Udover øen etableres der også to faunapassager, som skal sikre særligt edderfugleungers passage fra reden på land hen over kystsikringen og ud i havet. Og så skal en ny sø give den sjældne, grønbrogede tudse bedre betingelser til at formere sig.

Alle tiltagene bliver etableret med materialer, der allerede findes på Sprogø. Overskudsjord fra udgravning af søen vil, sammen med sten fra Sprogø, blive brugt til at etablere øen. På den måde reduceres ressourcebehovet, da der ikke er behov for at hente materialer uden for Sprogø.

Arbejdet forventes at gå i gang i efteråret 2024, ligesom der i de kommende år sættes gang i andre naturprojekter.

Om naturprojekterne:

- Naturprojekterne understøtter Sund og Bælts bæredygtighedsstrategi, hvor målet blandt andet er at skabe et positivt aftryk på natur og biodiversitet gennem naturpleje
- Sund & Bælt har igennem de seneste ca. 25 år forvaltet arealerne på Sprogø ud fra et ønske om at bevare de biologiske værdier på det oprindelige Sprogø og opnå god kvalitet på Ny Sprogøs naturarealer
- Siden forbindelsen stod færdig, er der sket en generel positiv udvikling af naturen, og Sund & Bælts naturpleje har bidraget væsentligt til denne udvikling
- Storebæltsforbindelsen og Sprogø er placeret i et Natura 2000-område, der er kendetegnet ved at rumme særlige naturtyper eller dyr, som kræver en særlig bevaringsindsats. Det omfatter bl.a. den sjældne, grønbrogede tudse og en række fuglearter som den sjældne splitterne



Vejdirektoratet skal undersøge mulighederne for at genbruge dele af 3,2 kilometer lang bro

Der er lokale ønsker om at bruge dele af den gamle Storstrømsbro til eksempelvis kystsikring, når den skal rives ned. Vejdirektoratet skal nu undersøge mulighederne nærmere

Når byggeriet af den nye Storstrømsbro over Storstrømmen mellem Sjælland og Lolland er færdigt, skal den gamle Storstrømsbro rives ned.

Fakta om den gamle Storstrømsbro:

- Den gamle Storstrømsbro er 3,2 kilometer lang. Den består af 50 fag, 49 bropiller og fundamenter. Den er bygget af cirka 265.000 ton beton og 20.000 ton stål
- Den gamle Storstrømsbro blev indviet 26. september 1937
- Storstrømsbroen var i næsten 30 år den længste bro i Europa
- Den forblev den længste vej- og jernbanebro indtil Storebæltsforbindelsens Vestbro blev færdig

Nedrivningen af den eksisterende bro begynder tidligst i 2027, når den nye bro er færdig. Nu sættes der gang i at opdatere miljøvurderingen af nedrivningen, hvilket giver mulighed for, at lokale ønsker fra Guldborgsund Kommune og Vordingborg Kommune kan inddrages i undersøgelser.

De kommende undersøgelser skal blandt andet afdække miljøforhold og muligheder for at genbruge materialerne fra den gamle bro til eksempelvis kystsikring og stenrev. Undersøgelserne, opdateringen af lovgrundlaget og inddragelse af lokale borgere ventes at tage op til to år, og kan derfor være gennemført inden den nye bro er færdig.

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



Storkereden ligger i nordlig retning på Helsingørsmotorvejen.

(Foto: Vejdirektoratet)

Storkerede i Nordsjælland er genåbnet for gæster

Den historiske rasteplass Storkereden ved Motorvej E47 ved Lyngby nord for København er åbnet igen i en ny og moderne udgave med butik og el-ladepark. Fredag blev det markeret med en åbningsfest, der blev indledt med taler og snorklipning af Michael Djarnis, der er administrerende direktør for OK Plus, og Sofia Osmani (K), der er borgmester i Lyngby-Taarbæk Kommune

For godt et år siden kunne Vejdirektoratet offentliggøre, at OK havde skrevet under på en koncessionsaftale om at videreføre caféen i det gamle hus på rasteplassen Storkereden ved Helsingørsmotorvejen og samtidig etablere en ladepark.

Fredag 14. juni kunne de nye lejere fra OK slå dørene op for de første gæster. Det skete med en velbesøgt åbningsfest.

I Vejdirektoratet glæder afdelingsleder Mette Fynbo sig over at have fundet en operatør med lyst til at genoplive den historiske motorvejscafé.

- Det er virkelig skønt at se alle de mennesker, der er dukket op i dag. Der er folk, som holder ind for at strække ben og få sig en bid mad, og der er elbilister, som skal tanke strøm. Et par stykker er endda mødt op alene for at få et nostalgisk flashback til deres barndom. Så ja, jeg tror helt sikkert, at Storkereden bliver en gevinst for trafikanterne her på Helsingørsmotorvejen, sagde hun på åbningsdagen.

Det er Vejdirektoratets tekniske konsulent Frants Torp Madsen, der har stået i spidsen for arbejdet med at finde en forpagter til at puste nyt liv i den gamle motorvejscafé - og efterfølgende renovere bygningen, der blandt andet har fået et nyt stråtag med tagrør fra Roskilde Fjord.

Steder i Kongeriget

- Efter at vi forgæves havde forsøgt at udleje Storkereden til cafédrift, måtte vi tænke nyt, og vi gik derfor i markedsdialog med forskellige ladeoperatører. OK vandt udbuddet og kunne se en god forretning i at drive ladestandere på både Storkereden og Lærkereden, der ligger på den anden side af motorvejen. Den løsning er vi meget glade for, og det tror jeg også, at trafikanterne kommer til at blive, siger han.

Danmarks første motorvejscafé

Det er en del år siden, at der har været mulighed for at få stillet sulten på den engang så velbesøgte café, hvor der nu både er OK Plus-butik og el-ladepark. Den gamle bygning er blevet renoveret og sat i stand med respekt for de oprindelige detaljer.

Da Storkereden blev indviet i 1959, var det som Danmarks første bemandede motorvejsrasteplass, og den blev hurtigt lidt af et tilløbsstykke for folk i lokalområdet. Særligt i weekender var det ikke ualmindeligt, at træbygningen opført i bondegårdsstil med stråtækt tag var fyldt til allersidste plads.

Sidst i 1990'erne tjente bygningen som Vejdirektoratets tilsynskontor i forbindelse med udvidelsen af Helsingør-motorvejen. Herefter blev Storkereden igen drevet som spisested frem til 2014, og siden har den været lukket - kun afbrudt af forsøg med foodtrucks på parkeringspladsen.

Kontrakten med OK, der trådte i kraft 1. maj 2023, løber over 15 år.



Dagen blev indledt med taler og snorklipning af Michael Djarnis, der er administrerende direktør for OK Plus, og Sofia Osmani (K), borgmester i Lyngby-Taarbæk Kommune. (Foto: Vejdirektoratet)



Det oprindelige Storkereden blev bygget i 1959 og var det første motorvejscafeteria i Danmark. (Arkivfoto: Vejdirektoratet)

Magasinet Bus

Onsdag 5. juni 2014- nummer 5 - 12. årgang

Bus of the year 2025:

Fem busproducenter stilled

Læs mere side 14 - 30

Den sorte turistbus havde ma
- og plads til 17 pass

Læs mere

Gratis transport var

Læs mere side 40

snit til letbane er på plads

Læs mere side 41

Bonn har fået en vinder

Læs mere side 31

Politiet har sigtet bilist for at køre pirattaxi

Læs mere side 37

Gik du glip af Magasinet Bus 5 - 2024?
Så hent det her!