

# Magasinet Bus

Torsdag 29. august 2024 - nummer 7/8 - 12. årgang

## Polske Solaris sendte brint-elektrisk 18-meter bus til test i Prag

Læs mere side 24 - 31

## MAN inviterede til turistiske køreoplevelser i Østrig

Læs mere side 38 - 47

Elektrisk minibus kørte ud i Holbæk

Læs mere side 20

Færdselsstyrelsen har konstateret registreringsfejl i takografer

Læs mere side 23

## Stort politisk flertal vil skabe et grønt og tilgængeligt Aarhus

Læs mere side 44 - 48

Passagertallet steg med godt 16 procent

Læs mere side 62 - 63

Buschauffør var den sidste til at forlade bus i brand

Læs mere side 7

# Målet er bedre mobilitet til flere - er midlet kørekort til flere?

SVM-Regeringen foreslår, at 17-årige med kørekort skal kunne køre uden en erfaren ledsager fra klokken 5 om morgenen til klokken 20 om aftenen. Formålet er at gøre det lettere for unge i områder uden for de større byer at komme til og fra deres ungdomsuddannelser - eksempelvis tekniske skoler og gymnasier. Det var lidt med samme argumentation, at en tidligere regering satte aldersgrænsen for at måtte køre på knallert ned fra 16 til 15 år. Det skulle være lettere for unge uden for de større byer at komme til og fra deres uddannelsessted.

Men det er selvfølgelig ikke specielt tillukkende at køre på knallert, når det regner og blæser - eller stormer og sneer - så hellere lade dem køre i en bil.

Og forslaget gælder for alle 17-årige, der har kørekort - også de mange - faktisk flertallet af 17-årige - der bor i byområderne.

Men hvorfor i en personbil? Der findes også andre måder at transportere sig til og fra ens uddannelsessted på. Det kunne være i en bus - lille eller stor. Det kunne også være organiseret samkørsel - eller kombineret kørsel med eksempelvis plustur. Mulighederne er der allerede. Men det kræver selvfølgelig en indsats ud over vores indbyggede magelighed og vaner.

Ved at åbne for, at 17-årige kan køre alene i egen eller lånt bil fra klokken 5 om morgenen til klokken 20 om aftenen, fremmer man vanen om at køre i egen bil - og det vil skabe mere trængsel på vejene - særligt i byerne, hvor de unge 17-årige efter endt ungdomsuddannelse sikkert vil køre hen i deres egen bil.

Veldirektoratet anslår i forbindelse med forslaget, at unges kørselsforbrug vil blive end tre-doblet.

Det virker ikke specielt smart set i lyset af eksempelvis trængselproblemerne, som man i byerne søger at løse ved at få flere til at tage med bus, letbane eller tog - eksempelvis ved at indføre p-afgifter.

Set fra denne plads - med udgangspunkt i, at tingene hæger sammen - ser forslaget ud til mest at være et politisk luns til vælgere i landdistrikterne. Og så har vi slet ikke været inde på det trafiksikkerhedsmæssige. Der er nok en grund til, at udlejningsfirmaer og forsikringsselskaber ikke er vilde med at åbne bildørene for unge under 25 år.

God læselyst med dette nummer af Magasinet Bus.

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:  
Jesper Christensen*

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

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



**IVECO**  
**BUS**



More **than electric.**

**eDAILY**

# Kollektiv transport



FynBus' kundeambassadører stod klar med kaffe, fynsk brunsviger og kundeinformation, da det nye busnet trådte i kraft.  
(Foto: FynBus)

## FynBus har gjort status over det nye fynske A-net

Søndag 4. august indførte FynBus et nyt regionalt busnet, A-nettet, som består af seks højfrekvente regionale busruter med hyppige afgange, der skal sikre god og hurtig adgang for regionale buspassagerer på Fyn og Langeland. FynBus har efter en uges tid gjort status over, hvordan den nye A-net er blevet modtaget

De første erfaringer en god uges tid efter udrulningen, er positive. FynBus oplyser, at der hverken på telefoner, i mails eller på FynBus' Facebook-side har der været mere aktivitet, end ved et hvilket som helst andet ordinært køreplanskifte.

Men der er overordnet set heller ikke meget at klage over - i hvert fald ikke, hvis man i forvejen er buspendler hos FynBus, lyder det fra trafikselskabet, der peger på, at passagerne i Odense har passagererne fået adgang til mar-



# Kollektiv transport

kant flere busafgange ved de store indfaldsveje, og tilsvarende har borgerne i en lang række af de større fynske byer oplevet forøget busbetjening.

Nettet er med andre ord i endnu højere grad designet til at være et reelt alternativ til bilen på de mest anvendte strækninger mellem Odense og de større fynske kystbyer.

Ressourcerne til forbedringerne af det nye fynske A-net er opnået ved at omprioritere busserne, så busserne kører, hvor der er flest passagerer. Det betyder også at der er vil være regionale ruter, der har oplevet reduktioner.

FynBus har en forventning om, at det nye A-net skal få endnu flere fynboer til at tage bussen - både til og fra arbejde, men også når det gælder en hurtig tur fra for eksempel Otterup til Odense.

Fra midten af september indleder FynBus en række målrettede kampagnetiltag rettet mod A-nettets byer rundt om på Fyn. Formålet er at tiltrække nye kunder til A-nettet og dermed understøtte ambitionen om flere kunder i busserne.



*Kort over A-nettet på Fyn.*



## Trafikselskab har øget antallet af expresbusser mellem Løgstør og Aalborg

Det er blevet enklere og hurtigere at komme fra Løgstør og Nibe til Aalborg og omvendt. Nordjyllands Trafikselskab øgede fra søndag 11. august antallet af afgang med expresbusrute 950X samtidig med, at både rute og stoppesteder blev optimeret, så busserne på ruten kører i de områder med størst passagergrundlag. Samtidig er antallet af afgang med rute 50 og 100 blevet skåret ned, da rute 950X og den nye bybuslinje 18 dækker strækningen

Antallet af afgang i begge retninger mellem Løgstør og Nibe til Aalborg og omvendt er steget fra 42 til 50 på hverdage, hvilket blandt andet betyder, at rute 950X kører hver halve time i myldretiden mellem Aalborg og Nibe. Samtidig mere end fordobles antallet af afgang i weekenderne.

# Kollektiv transport

Foruden flere afgang med rute 950X er rute 50 og 100 blevet optimeret, så busserne kører via Hasseris Gymnasium og Aalborg Katedralskole, som er nogle af de områder, hvor der er størst passagergrundlag. Formålet med de nye optimerede køreplaner er at sikre en økonomisk besparelse samtidig med, at betjeningen forbedres.

- Der er behov for at nytænke den kollektive trafik for at sikre en økonomisk bæredygtig løsning i fremtiden. Derfor er vi blandt andet i fuld gang med at udvide expresbusnettet og indsætte flere afgang på de allerede eksisterende ruter blandt andet rute 950X, siger Ole Schleemann, der er direktør for kunder og drift hos Nordjyllands Trafikskab.

- Det skyldes, at vi oplever, at expresbusserne netop lever op til de ønsker, som vores kunder efterspørger i forhold til få stop samtidig med, at man kommer hurtigt frem, siger han videre.

I forbindelse med, at der er indsat flere afgang på rute 950X, er der sket en reducere af antallet af afgang på rute 50 og 100, som kører sjældnere i hverdagen og slet ikke i weekenderne, hvor det i stedet vil være muligt at benytte sig af rute 950X. Derfor er knudepunkterne ved byerne Farstrup og Sebbesund, hvor borgerne kan benytte sig af expresbussen, blevet opgraderet.

- I takt med, at der kommer til at være flere afgang med expresbussen mellem Løgstør og Aalborg, er der blevet etableret nye knudepunkter vest for Nibe, da der er behov for flere og bedre stoppesteder langs ruten. Ved de nye knudepunkter er der blandt andet læskærme med lys, cykelparkering, infotavler og en buslomme, siger Ole Schleemann.

Ruteomlægningen sker blandt andet som en konsekvens af et lavt passagertal på rute 50, hvor der i de mindre byer som Barner, Kølby og Valsted i gennemsnit har været mellem 5 til 10 passagerer om dagen i tidsrummet udenfor myldretiden. På de tidspunkter, hvor man ikke længere kan benytte sig af rute 50, er det i stedet muligt at tage rute 950X i kombination med Plustur.

- Vi har foretaget ændringerne med fokus på at opretholde passagertallene og sikre, at vores busser kører i de områder, hvor der er størst behov. Med rute 950X får passagererne nu flere muligheder og mere mobilitet for pengene. Vi er selvfølgelig bevidste om, at der vil være passagerer, som får længere til det nærmeste stoppested, og her vil det i stedet være muligt at få et lift til en af knudepunkterne med Plustur og dermed få adgang til expresbussen, fremhæver Ole Schleemann.

## Buschauffør var den sidste til at forlade bus i brand

Tirsdag 20. august om eftermiddagen omkring klokken 17 konstaterede en chauffør, der kørte ad Færgevejen på Sjællands Odde i en bus med passagerer, at der var opstået brand i bussen

Buschaufføren sikrede sig, at alle passagerer kom ud af bussen, inden hun selv forlod den.

Politi og brandvæsen kom frem til stedet, hvor ilden blev slukket. Vejen var spærret i forbindelse med slukningsarbejdet. Bussen havde fået omfattende skader i forbindelse med branden.

Ifølge Midt- og Vestsjællands Politi kom ingen personer til skade i forbindelse med branden.





*Et forslag lyder, at det bilister skal kunne køre gratis med letbanen, hvis de parkerer på parker og rejs-anlægget ved Lisbjerg - hvis de kan finde det, for det står ikke på de første skilte på motorvejen.* (Foto: Jesper Christensen)

## Stort politisk flertal vil skabe et grønt og tilgængeligt Aarhus

Et bredt flertal i Aarhus Byråd har indgået en aftale om en grøn mobilitetsplan. Aftalen skal sikre store investeringer i kollektiv transport og cykelstier, at bilister stadig kan komme ind og ud af midt-byen, og at der bliver plads til mere byliv og grønt mellem husene

Konkret sigter aftalen mod, at aarhusianerne skal køre 50 procent flere ture med den kollektive transport, flere skal bruge cyklen, imens færre ture skal ske i bil. Målet er, at halvdelen af bilturene sker i en fossilfri bil.

Aftalen er indgået af følgende partier i Aarhus Byråd: Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, SF, Radikale, Danmarksdemokraterne, Enhedslisten, og Thure Hastrup, der står uden for partierne.

### Kvart milliard til bedre fremkommelighed for bussen

Den politiske aftale er en udmøntning af en klimaaftale, hvor det blev besluttet, at transportområdet skal levere en CO2-reduktion på 270.000 ton i 2030. Aftalen danner nu ramme om en kommende grøn mobilitetsplan, der skal give byens borgere bedre alternativer til bilen.



# Kollektiv transport

Forligspartierne er enige om at investere 255 millioner kroner frem mod 2030 til anlæg af blandt andet nye busbaner og ombygning af kryds, så busser får en forlomme i trafikken og kommer hurtigere frem.

Der til kommer investeringer for 50 millioner kroner om året fra 2027 til flere afgang, så busserne kører så hyppigt, at køreplanen bliver overflødig på særligt prioriterede ruter. Samtidig indføres det for første gang i Aarhus' historie, at fremtidige investeringer automatisk følger med befolkningstilvæksten i kommunen, så der bliver plads til de nye borgere i trafikken.

## Gratis transport til og fra parkér og rejs-område

Et nyt forsøg med gratis kollektiv transport til bilister, der stiller bilen og rejser videre fra det eksisterende parkér og rejs-område i Lisbjerg og to muligt nye parkér og rejs-områder i Tilst og Viby, skal det gøre det mere attraktivt at skifte til den kollektive transport på vej ind og ud af byen.

Der bliver også investeret i flere og bedre cykelstier og i mere ladeinfrastruktur.

## Letbane er på vej i etape 2

Samtidig konkluderer aftalen, at letbane er det rette og mest fremtidssikrede teknologivalg for etape 2 af den højklas-sede kollektive trafik mellem Spanien og Brabrand. Det skal skabe den bedste synergi med de eksisterende letbane-strækninger. Danmarksdemokraterne står uden for denne del af aftalen.

## God adgang til Kongelunden

Der er også enighed om at afsætte 5 millioner kroner i 2025 til at styrke den grønne mobilitet i Kongelunden, hvor Aarhus store stadion eksempelvis ligger. Det skal undersøges, om det er muligt at indføre kollektiv transport som en



*Det er først, når man er kommet tættere på, at motor-vejsskiltet har fået en mærkat sat på, der fortæller, at der er et parker og rejs-anlæg ved Lisbjerg.*



# Kollektiv transport

del af billetprisen til idræts- og kulturarrangementer i blandt andet Kongelunden. Forligspartierne ønsker også at undersøge muligheden for at etablere et parkeringshus i det sydlige sydhavnskvarter, som også vil kunne betjene de mange gæster i Kongelunden.

## **Forsøg skal give trygge lokalmiljøer**

Af helt nye tiltag er forligspartierne enige om at lave forsøg med en nul-emissionszone, når det nødvendige lovgrundlag er på plads. Zonen etableres inden for allégaderne og skal bidrage til en renere og mere rolig midtby. Det vil dog stadig være muligt at komme ind til centrale parkeringshuse, uanset om man kører el- eller fossilbil. Derudover vil beboere og erhverv inden for zonen samt bilister med handicaplicens være undtaget.

Forligspartierne har også besluttet at lave forsøg med såkaldte trafik-øer, hvor vejstrukturen minimerer gennemkørende biltrafik og til gengæld sikrer god adgang for beboere og besøgende i bil samt tryggere forhold for cyklister og gående.

Indsatsen skal give mere viden om, hvordan vejstrukturen kan bidrage til bedre lokalområder, der er rare at bo og vokse op i. Partierne ønsker at starte i Øgaderne, Åbyhøj, på Christiansbjerg og i Hasle i samarbejde med de lokale beboere og fællesråd. Det er også en del af aftalen, at trafik-øerne på sigt kan vinde indpas i oplandsbyerne, så de også bliver mere attraktive og trygge at leve i.



*Selvom mærkaterne på skiltene ikke er de største, er der alligevel en del, der finder vej til pladsen ved Lisbjerg. Her et billede taget tirsdag 27. august omkring klokke 14.*



# Kollektiv transport

Samtidig er forligsparterne enige om at investere yderligere i digital trafikstyring og justerede svingbaner og tilkørselsforhold for at øge kapaciteten på byens indfaldsveje, som det tidligere er sket i ringgadesystemet.

Aftalen om grøn mobilitetsplan er at betragte som et budgetforslag fra forligsparterne til budgetlægningen i forbindelse med budget 2025 eller senere budgetforlig, og byrådets partier vil således have mulighed for at prioritere hele eller dele af elementerne fra den politiske aftale i budgetforhandlingerne.

Der gennemføres nu en borgerdialog, hvor både aarhusianere, erhvervsliv og foreninger får mulighed for at komme med input til de initiativer, som et flertal i byrådet foreslår at sætte i værk.

Resultatet af den dialog præsenteres for forligskredsen inden indstillingen forelægges Aarhus Byråd i begyndelsen af 2025.



*Letbanen i Aarhus skal ifølge aftalen, der skal betragtes som et budgetforslag, udbygges med en lillie til Brabrand, hvor der er gang i en modernisering, der skal gøre området mere attraktivt at bo i.*



København 2015 - bycykler linet op til dem, der har brug for en cykel til at komme rundt med.

## Rapport:

# Delecykler kan få flere til at vælge toget

En ny rapport om kombinationsrejser fra Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme viser, at vi i Danmark har noget at lære fra Holland, hvor der er gode erfaringer med at få pendlere til at rejse med kollektiv transport. Det skyldes blandt andet, at delecykler gør det nemt at kombinere forskellige transportformer som cykel og tog

For langt de fleste, der rejser med den kollektive transport, er det et vilkår, at bussen eller toget kun kan tage dem med på en del af deres samlede rejse. Skal den kollektive transport blive et mere attraktivt alternativ til bilen for eksempel pendlere, kan det blive nødvendigt at tilbyde mere sammenhængende rejser til passagererne.

Og det er her, at cyklen kommer ind i billedet.

# Kollektiv transport

I en ny rapport sætter Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme, som hører under Vejdirektoratet, fokus på, hvordan forskellige lande arbejder med at kunne kombinere rejser med cykler og kollektiv transport.

Et af de lande, som har de bedste erfaringer med at få flere til at kombinere en tur i toget med en tur på cyklen, er Holland. Her forsøger man at få passagererne til at parkere deres egne cykler ved togstationen og få passagererne til at benytte delecycler, når de fortsætter rejsen fra ankomststationen. Og det har vist sig at være en succes. Til gengæld bliver passagererne også tilbudt gode cykelparkeringsforhold ved togstationen, så de har et sted, de trygt kan parkere deres egne cykler.

- Vi har haft stor succes i Danmark med at kombinere cykler og kollektiv transport. Da det blev muligt at tage sin cykel med gratis i S-toget i 2010, steg passagertallet med 20 procent. Men der er nu engang grænser for, hvor god plads der er i tog og busser til cyklerne. Erfaringerne fra Holland viser, at det også kan være nødvendigt at tænke i andre baner, hvis vi skal sikre, at flere danskere benytter kombinationsrejser med cykel og kollektiv transport, siger afdelingsleder i Vejdirektoratet, Marianne Foldberg Steffensen.

Rapporten peger på, at der et stort potentiale for at erstatte bilture med kombinationsrejser i Danmark blandt pendlere, der eksempelvis skal til og fra arbejde. Pendlerrejserne udgør i dag 28 procent af den samlede transport opgjort

Undersøgelsen af kombinationsrejser er gennemført af Rambøll på vegne af Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Hele rapporten om kombinationsrejser kan læses på Det Nationale Videnscenter for Cykelfremmes hjemmeside.

Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme kan findes **her**:

Interesserede kan læse mere **her**, hvor Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme under Vejdirektoratet giver et overblik og link til følgende rapporter:

**Pendleres kombinationsrejser – cykel og kollektiv transport**

**Kombinationsrejser – Erfaringsopsamling fra Nederlandene, Belgien og Sverige**

**Den gode kombinationsrejse**

**Færre unge pendlere vælger kollektiv transport**



# Kollektiv transport

i kilometer, mens andelen af pendlerture udgør 16 procent af alle ture ifølge Transportvaneundersøgelsen. Kombinationsrejser med cykel og kollektiv transport udgør 0,8 procent af alle ture og 2,2 procent af pendlerturene.

## Nem og billig adgang til delecycler

Siden år 2000 er andelen af rejsende, der cykler til stationerne i Holland, steget fra 30 til 47 procent på nationalt plan med andele på op til 60 procent i de større byer, viser den nye rapport fra Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme.

Erfaringen fra Holland er, at der skal være både nem og billig adgang, hvis passagererne skal finde det attraktivt at benytte delecycler.

I rapporten fremhæves det landsdækkende delecykelsystem OV-fiets som en del af forklaringen på, hvorfor så mange hollandske passagerer er trygge ved at lade deres egne cykler stå og i stedet hoppe på en delecycel.

OV-fiets, som betyder kollektiv transport-cykler på hollandsk, er ejet af den hollandske pendant til DSB, NS, og er i dag verdens eneste rentable delecykelsystem. Cyklerne er kendetegnet ved at være tilgængelige ved næsten alle togstationer. Derudover er de relativt billige at benytte, og det er nemt at få adgang til dem - eksempelvis med det hollandske rejsekort "OV-chipkaart".

- Rapporten fra Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme understreger, hvor vigtigt det er at have fokus på hele rejsen og ikke blot turen i tog eller bus. Kombinationsrejser kan, som de hollandske erfaringer viser, styrke den kollektive trafik, men så sandelig også cyklismen. Det er med andre ord nogle potentielt rigtig store samfundsgevinster, der kan høstes, hvis vi kan indfri det kæmpe potentiale, der er i Danmark for at få flere til at kombinere cykel og kollektiv transport, siger Marianne Foldberg Steffensen.



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!

Debat:

## Unge på 17 år - Glem bus, tog og cykler - tag bilen!

Nu skal de helt unge i hele landet i gang med at tigge forældrene om at få rådighed over en bil fra de er fyldt 17 år. Det synes regeringen. Det er løsningen for de helt unge på det problem, at kollektiv trafikbetjening i yderområderne er blevet udsultet og gjort dyrere over en årrække og brug af biler blevet billigere. Det skriver Poul Kattler, der er forperson for Rådet for Bæredygtig Trafik, i en kommentar til SVM-Regeringens udspil om landdistrikterne

Poul Kattler skriver videre:

Det er i henhold til Rådet for Sikker Trafik ikke sikkerhedsmæssigt forsvarligt at lade de helt unge sidde alene bag rattet. Rådet for Bæredygtig Trafik mener, at det er mobilitetsmæssigt uforsvarligt at vænne de unge til brug af biler i en periode af deres liv, hvor det er vigtigt at gøre sig fortrolig med kollektiv transport og cykler. Nu kan de unge effektivt lære, at bilen er det eneste transportmiddel, der gælder.

Samtidig kan de berørte kommuner i yderområderne fjerne sig fra det samfundsmæssige ansvar om at give rimelig mobilitet for alle borgere, også de, der ikke kan eller vil bruge privatbiler. Man kan frygte at vigtige bus og lokalbane-linier kan nedprioriteres endnu mere.

Busser uden en fast køreplan, såkaldte "bus-på-bestilling", kan i yderområderne være interessant, men forekommer ikke at kunne give faste pendlere en tryk og rettidig hverdag med kollektiv transport.

I stedet bør det sikres som et gode for alle danske borgere, at der er adgang til mobilitet, for nogle gerne i kombination med cykler / elcykler til knudepunkter ved hovedlandeveje, hvor der til gengæld kører busser fra klokken 6 - 23 i et hyppigt mønster (og mindst en gang i timen) - og at disse knudepunkter er trygge og gode til ventetid, til cykel-parkering og sæt-folk-af funktioner ved samkørsel.

Regeringens nedsatte ekspertudvalg barsler sidst på året med en rapport. Den er vi kommet i forkøbet med i en rapport om bedre kollektiv mobilitet for alle, en rapport, der blev præsenteret ved Trafikdage i Aalborg tirsdag 20. august.

Den rapport, som Poul Kattler nævner, kan hentes **her**:





Fredag 30. august genåbner Vejdirektoratet samkørselspladsen ved Langeskov på Østfyn. Pladsen er blevet udbygget 30 lynladepladser. (Foto: Vejdirektoratet)

## Samkørselsplads genåbner med 30 nye ladestandere

Fredag 30. august genåbner Vejdirektoratet samkørselspladsen på Hvedetoften i Langeskov. Pladsen ligger tæt på Motorvej E20 og er blevet udbygget med 30 lynladepladser med 300 kW og solceller på taget over ladepladserne. Et tjek på Rejseplanen viser, at hvis man skal til eller fra samkørselspladsen med kollektiv transport skal man med enten plustur eller flextur

- Der blev afsat en halv milliard kroner til ladeinfrastruktur med infrastrukturaftalen, og pengene er godt i gang med at blive forvandlet til lynladere rundt om i landet. Nu åbner ladeparken ved Langeskov, og 30 nye pladser kan sikre strøm til el-bilisterne. Sammen med de øvrige ladestandere, der er sat op de senere år, er vi efterhånden godt på vej mod et fintmasket net af ladere, så elbilisterne også i fremtiden kan krydse landet uden ventetid ved ladestanderne, siger transportminister Thomas Danielsen (V).

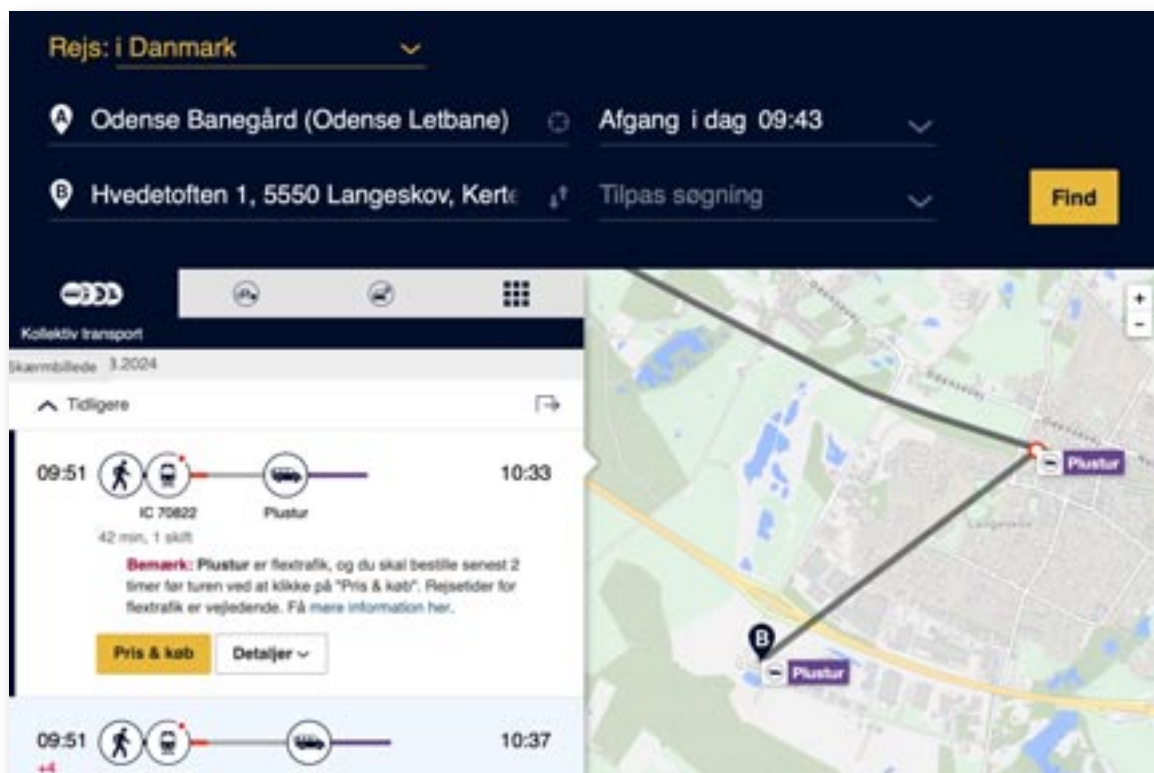
Sidste år åbnede Vejdirektoratet to store ladeparker på Vestfyn, og med genåbningen af samkørselspladsen med 30 lynladere er der også kommet en stor ladepark på Østfyn.

- Den nye plads, der nu er en kombineret ladepark og samkørselsplads, skal gøre det endnu nemmere at være elbilist, hvis man bor i området eller pendler på tværs af landet, siger projektleder i Vejdirektoratet Charlotte Veiss-Pedersen.



# Kollektiv transport

Den nye ladepark og samkørselsplads er placeret tæt ved til- og frakørsel 47 Langeskov på Motorvej E20 på Østfyn. Pladsen kombinerer ladepark, p-pladser for samkørsel og cykelparkering, og Vejdirektoratet peger på, at pladsen er endnu et bidrag til Vejdirektoratets mål om at bidrage til den grønne omstilling af vejtransporten.



Hvis man vil til eller fra samkørselspladsen ved Langeskov må man tage med Plustur eller Flextur.  
(Skærmbilledet er fra en søgning onsdag 28. august 2024)

## Lidt om samkørselspladsen ved Langeskov:

- Fire ud af de i alt 30 ladepadser er til biler med trailer eller campingvogn samt handicap-køretøjer, hvoraf resten er til personbiler
- Lynladerne har en effekt på op til 300 kW
- Af konkurrencehensyn skal pladsen drives af to forskellige ladeoperatører. Denne opgave har de to firmaer Fastned og EDF Danmark vundet
- På taget af ladeparken er der etableret solceller, der skal bidrage til den grønne omstilling, og fra den nye ladepark har Vejdirektoratet bygget en trappe ned til en lille sø, hvor de besøgende kan nyde naturen og en bid medbragt mad, mens de venter
- Pladsen, der ligger tæt på et større industriområde i Langeskov, har også cykelparkering
- Udover ladeparken byder pladsen på 38 p-pladser for samkørsel, cykelparkering, venteareal og grønne områder. Pladsen er placeret med let adgang til E20 Fynske Motorvej.



*Lyskryds, der viser grøn i kortere eller længere tid afhængig af trafikken kan få trafikken til at glide lettere og mindste spildtiden. Billedet er ikke fra et kryds på en statsvej, men fra et kryds på Ringvejen i Aarhus.*

## Opdaterede lyssignaler i kryds skal give samfundsøkonomisk besparelser

Vejdirektoratet er ved at opdatere trafiksignaler langs de statslige veje, så de tager større højde for trafikken i det enkelte kryds. Tiltaget skal give mindre spildtid, mindske trængslen og en samfundsøkonomisk besparelse på 77 millioner kroner om året

Vejdirektoratet i fuld gang med at gennemgå samtlige af de 320 trafiksignaler, der er ejet af staten.

Trafiksignalerne skal justeres, så de i højere grad tilpasser sig til den trafik, der er i det enkelte kryds. Når tiltaget er fuldt implementeret, vil det give en årlig samfundsøkonomisk besparelse på 77 millioner kroner og en klimagevinst på 150-300 ton sparet CO<sub>2</sub> om året.

- Vi har været ude og justere på, hvor længe der er grønt og rødt lys, og nogle steder har vi også indført venstresvingspile. Det skulle gerne føre til, at man slipper for unødigt at stoppe og holde i tomgang, når man kommer til et trafiksignal. Til gengæld kommer man hurtigere frem til sin destination. God og effektiv infrastruktur er til gavn for os alle, siger Charlotte Vithen, der er områdechef i Vejdirektoratet.

## Trafikken har en døgnrytme

Der er ikke tale om ny teknologi. Vejdirektorats trafiksignaler har allerede detektorer, der kan registrere, når en bil kører frem mod et lyssignal. Det aktuelle tiltag er ganske lavpraktisk og går i sin enkelthed ud på at justere på de parametre, der styrer det enkelte signalanlæg.

I 2018 begyndte Vejdirektoratet på mere systematisk vis at analysere årsagen til lange køer ved trafiksignaler, hvorefter de enkelte trafiksignaler blev tilpasset, så de passede med trafikken. Et trafiksignal kan for eksempel indeholde forskellige grøntider for dagtimerne, aften- og nattetimerne, morgenmyldretiden og så videre.

Nogle steder er der også etableret en såkaldt "grøn bølge", hvor trafikanten får grønt lys i flere kryds i træk. Endelig er der eksempler på trafiksignaler, hvor nærmere analyse har vist, at styringen ikke er fulgt med tiden, eksempelvis fordi der er sket et stort rykind af arbejdspladser, eller der er åbnet en skole.

- Vi bruger den teknologi, vi har i forvejen, og derfor er tiltaget et godt eksempel på, hvordan man kan få bedre fremkommelighed for få penge. I princippet er der bare tale om, at vi har justeret på grøntiderne, men på bundlinjen står, at de statslige trafiksignaler nu har en øget kapacitet. Og dét er der god økonomi i. Vores beregninger viser, at det ville koste samfundet 350.000 kroner om dagen, hvis vi rullede projektet tilbage, siger Charlotte Vithen.

Gevinsten for lastbiltrafikken er ikke medregnet, oplyser Vejdirektoratet.

## Fakta:

- Vejdirektoratet råder over de 320 trafiksignaler, der er ejet af staten, mens kommunerne ejer næsten alle de resterende trafiksignaler. I alt er der ca. 3.100 trafiksignaler i Danmark
- Vejdirektoratet har foreløbig opdateret to tredjedele af sine trafiksignaler, mens de resterende lidt over hundrede trafiksignaler vil blive gennemgået inden for en kortere årrække
- De samfundsøkonomiske omkostninger er opgjort for færre stop i trafikken - det vil sige udledningen for en personbil, som standser og derefter accelererer igen. Lastbiler er ikke medregnet. Det har ikke været muligt at opgøre effekten af reduceret rejsetid
- Omkostningerne til tilpasningerne er 18 millioner kroner





På billedet ses Max Kruse og Lene Forsberg fra DitoBus.

(Foto: Hessel Bus)

## Elektrisk minibus kørte ud i Holbæk

Først på sommeren satte DitoBus A/S, der har hjemmebane i Holbæk, en elektrisk Cityline minibus fra Altas Auto ind på udvalgte ruter i Holbæk. Ruterne til og fra Holbæk var på mellem 160-200 kilometers kørsel i daglig drift. Bussen var udlånt til test af Hessel Bus, som er ene-importør i Danmark af busserne, der bygger på et chassis fra Mercedes-Benz

Max Kruse, der er teknisk chef hos DitoBus, fortæller at bussen kørte upåklageligt uden fejl.

*Et kig ind gennem den brede dør i den elektriske Cityline viser, at pladsen er godt udnyttet.*

(Foto: Hessel Bus)



Det estimeres, at bussen med den nuværende batteripakke, vil kunne køre ca. 250 kilometer på en 100 procent opladning i sommerperioden.

Til driften har Lene Forsberg hos DitoBus kun positive tilbagemeldinger fra chauffører og passagerer, som har haft nemt ved at benytte bussen og har været glade for at køre elektrisk.

Minibussen kører ganske lydsvagt, og indeklimaet har, selv på de varmeste dage, været behageligt og friskt, takket være bussens klimaanlæg. Efter testen kom DitoBus med et ønske om, at fremtidige små elektriske linie-busser skal have endnu længere rækkevidde, så flere linjer kan betjenes med denne bustype, som har en god signalværdi på vejene og dækker langt de fleste behov på mindre landruter samt aften- og weekendkørsel i byerne.

Den elektriske Cityline blev sat ind på linier, hvor der normalt kører andre busstyper, men det gav ikke nogle udfordringer i dagligdagen, hvor alle passagerer kom med i den elektriske bus, som kan være et godt alternativ til store busser, hvis passagergrundlaget passer til en mindre busstørrelse.

---

## Interesse for støtte til grønne busser og flextrafik har været million stor

Regioner og trafikselskaber på tværs af landet vil gerne have del i puljen til grønnere kollektiv transport. I år har der været tilkendegivelser om interesse for i alt 60,1 millioner kroner. Trafikstyrelsen er i gang med at vurdere de indkomne projekter, der omfatter opsætning af lynladere til flextrafikken i Nordjylland og grøn omstilling af busruter i Jylland, på Fyn og på Sjælland

I år har Trafikselskaber og regioner i alt indsendt seks projekter om støtte for i alt 60,1 millioner kroner fra den grønne buspulje. Puljen, som afsættes årligt i perioden 2022-2026, indeholder i år 55 millioner kroner, og formålet er at mindske CO<sub>2</sub>-udledningen fra regionale busruter og flextrafik.

En af de væsentlige betingelser er, at interesserede selskaber og regioner selv bidrager med mindst halvdelen af midlerne til den støtteberettigede del af det grønne projekt.

### Et mål om geografisk spredning

Trafikstyrelsen er i gang med at vurdere, hvilke projekter der skal indstilles til at få del i midlerne. Kontorchef i Trafikstyrelsen, Jan Albrecht, forklarer, at indstillingerne afhænger af flere faktorer.

- Vi ser blandt andet på, hvor meget udledningen af CO<sub>2</sub> bliver nedbragt pr. tilskudskrone, og hvor meget projektet kan bidrage til den grønne omstilling. Samtidig forsøger vi at sikre geografisk spredning af puljemidlerne, så flere dele af landet får glæde af grøn transport, siger han.

Det er i sidste ende transportministeren, der tildeler puljemidlerne på baggrund af Trafikstyrelsens anbefalinger. Udmøntningen ventes at ske sidst på året.

Det er tredje år i træk, at der uddeles midler fra den grønne pulje. I 2022 blev der søgt for i alt 55,5 millioner kroner, mens beløbet sidste år var 73,5 millioner kroner. Begge år blev puljen fuldt udmøntet.



(Foto: Hessel Bus)

## Lufthavn har løftet serviceniveauet med nye shuttlebusser og flere afgang

Billund lufthavn har ind til midt i juli gjort brug af to ældre og store shuttlebusser med stor passagerkapacitet. Det har betydet, at det har taget lang tid at fylde busserne op med rejsende, så det reelt gav mening at begynde at køre. Derfor var der til tider langt mellem afgangene - eller at busserne kørte halvtomme rundt. Torsdag 11. juli blev der ændret markant på det forhold, da lufthavnen havde premiere på to nye shuttlebusser med en mere passende kapacitet, så busserne kører med flere afgang - tæt på non-stop mellem parkeringspladserne og afgang- og ankomstterminalerne

De nye shuttlebusser, der er bygget op hos Atlas Auto på basis af Mercedes-Benz Sprinter-chassiser, blev leveret af John Uhrskov Jørgensen, der er salgskonsulent hos Hessel Bus.

Egentligt skulle de to busser først være sendt ud at køre nogle dage efter, men da de var køreklar og behovet var der, fik de straks nummerplader på og sendt ud at køre samme dag.

Busserne overtog driften fra de to ældre shuttlebusser, der kørte 3-4 km/l, hvor de selv kører 8-9 kilometer. De nye shuttlebusser er fuldstændigt ombygget for at imødekomme passagerernes behov. Det er lavgulvs-busser med en



trinhøjde på 15 cm bygget med en rampe, der skal gøre det nemt for passagerne at stige ind med en bagage og store kufferter - samt for kørestolsbrugere at blive transporteret.

Begge busser er med oliefyr, varme i rattet, el-radiatorer og varmepumper. Der er også klimaanlæg - ét til chaufføren og et til passagererne - som er oplagt både til meget kolde dage med sne og frost - og varme dage, hvor solen bager.

De nye busser skal køre tæt på non-stop mellem parkeringspladserne og afgang- og ankomstterminalerne. De rejssende i Billund Lufthavn vil komme til at mærke det i form af hyppigere afgang og mere komfort, og Billund Lufthavn kan se frem til nogle meget sjovere tal i forhold til brændstoføkonomien.

Parkeringspladserne i Billund Lufthavn ejes af Apcoa Danmark, hvor med Peter Rossel er Regionschef.

---

## Færdselsstyrelsen har konstateret registreringsfejl i takografer

Der har gennem en længere periode vist sig at være fejl ved registreringer af visse VDO-takografer. Færdselsstyrelsen oplyser, at registreringsfejlen (fejl 25) umiddelbart forekommer, når man indregistrerer sin takograf med virksomhedskort. Fejlen medfører, at Færdselsstyrelsen ikke kan aflæse data i en kontrolsag

Færdselsstyrelsen er blevet gjort bekendt med, at der i visse VDO takografer i generation 2, version 2 (G2V2), kan opstå en såkaldt fejl 25 ved registrering af takografen.

Fejlen betyder, at signaturen på den tekniske datablok fejler og dermed ikke kan aflæses i Færdselsstyrelsens aflæsningssystemer under en virksomhedskontrol. Færdselsstyrelsen lægger til grund, at producentens forhandler i Danmark har oplyst, at fejlen via en opdatering, som udgangspunkt, er rettet senest 1. november i år.

Det forhold vil blive afspejlet i Færdselsstyrelsens sagsbehandling, hvis virksomheden kan dokumentere, at der er tale om en fejl 25 i takografen.

Færdselsstyrelsen opfordrer til, at alle vognmænd, der har fået en G2V2 takograf fra VDO installeret undersøger, om de er omfattet af signaturfejlen og hvis dette er tilfældet få opdateret takografen hurtigst muligt.

Politiets vejsidekontrol er ikke berørt af fejl 25, og ovenstående gør sig kun gældende for Færdselsstyrelsens virksomhedskontrol.





*"Af vand skal du køre, til vand skal du blive" kan man næsten symbolsk udlede, når brintbussen svinger om hjørnet med det bedagede vandtårn i baggrunden. Restproduktet fra brintkøretøjer er vand.*

## Polske Solaris sendte brint-elektrisk 18-meter bus til test i Prag

I [Magasinet Bus 5](#) omtalte vi Solaris' fuldelektriske version af den 18-meter lange ledbus, Solaris Urbino 18 Electric, hvor vi havde lejlighed til at teste den i Bonns betagende bakker. Solaris Bus & Coach co. fokuserer især på udviklingen af nul-emissionskøretøjer - altså batteri- og brintelektriske busser samt trolleybusser. Det har resulteret i det bredeste sortiment af nul-emissionsbusser på det europæiske marked, hvor Solaris' folk har beregnet, at de har en markedsandel på 15,2 procent

### Af Rolf Brems

I Prag, hvor Bus of the Year-juryen gennemførte testen af elektriske busser, indsatte man i februar i år de 25 meter lange dobbelte ledbusser fra Solaris - Trollino 24. Den er indsat på en travlt benyttet rute og henter sin energi fra en overledning på det meste af ruten. Men ud mod lufthavnen slår trolleybussen sine strømaftagere ned og klarer sig på sine batterier.

Solaris har foreløbigt leveret 20 trolleybusser, men flere kan komme på tale. Trollino 24 kan rumme hele det danske folketing - 179 - hvoraf der så vil være siddepladser til de 54.

# Materiel

Solaris, der bygger busser i Polen og Bosnien, er en del af den Spanske CAF Group, som også leverer tog og togsæt til eksempelvis metrobaner.

## Kraftværk på taget

Solaris Urbino 18 Hydrogen blev lanceret i 2022 og ligner til forveksling dens søster med batteri. Der er ingen forskelle i passager-kabinen eller førerpladsen lige bortset fra de instrumenter, der skal til for at overvåge brint-beholdning og forbrug.

Og brint er bussens primære energibærer, hvor energien via brændselsceller omsættes til elektricitet, der driver elmotoren på 240 kW, som er placeret i venstre side bagerst i bussen. Men som en hjælp har den 60 kWh batterier placeret på taget, der fungerer som hjælpestrøm ved acceleration og energilagring.

Der er næsten ingen begrænsninger på brugen af brint. Bussen kan starte ned til minus 25 grader uden ekstern hjælp, men kører i minus 30 grader og op til plus 50 grader - som man visse steder møder i Sydeuropa.



*Den 18-meter lange Solaris-bus set fra oven. Det er kun køleaggregater til teknikken, der er synlige.*



# Materiel

Solaris' brint-elektriske bus er enkel at betjene. Den startes snart sagt som enhver anden bus, forholdsreglerne ligger i brintstationen og dennes tankpistol.

Solaris-teamet fortalte, at brintbussen en gang imellem ikke meldte "klar" lige med det samme. Her skulle man så lige slukke for hovedafbryderen og slå den til igen. Det var vigtigt, at man lige gav den et par sekunder mere til at udføre en lille selvtest.

Solaris bruger den sidste nye brintteknologi, hvor tankene er lavet af komposit, der kan klare et tryk på 350 bar. Den samlede kapacitet er på 51,2 kg, hvilket giver bussen en aktionsradius på 600 kilometer, så den kan benyttes på vognløb fra tidlig morgen til sen aften - og på længere ruter.

Og når tanken er tom, kan den fyldes op igen på 20 minutter.

Solaris Urbino 18 Hydrogen har plads til op mod 140 passagerer med op til 52 sæder. Varmen i kabinen kommer fra



*Ind og udgangspartierne vises med tydelige gule markeringer...*

# Materiel

en varmepumpe, men det var der nu ikke behov for på min testtur - her var det køling, der var i højsædet. Og den virkede fint omkring chaufføren, hvor der var en behagelig temperatur uden, at man fik blæst kold luft i hovedet. Temperaturen i kabinen var også tilpas afstemt.

## Fin indretning

For læsere, som har læst testen af Solaris Urbino 18 Electric i Magasinet Bus 5 - 2024, kan måske huske, at jeg nævnte, at gaspedalen var for hård og placeret forkert. Man skulle nærmest have høje hæle på for at betjene den, men det problem var rettet på den testede brintmodel.

Der er god plads til chaufføren, der er kopholder og et rum til mobiltelefonen.

Indretningen er udført efter VDV-standard, og knapperne kender jeg fra lidt ældre Citaro-busser. Energibeholdningen af strøm og brint vises tydeligt på instrumentbordet sammen med forbrug og regenerering - energi-opsamling, når man tager farten af og ved nedbremsning.



*... som passer godt ind i resten af interiøret.*



*Førerpladsen er meget velindrettet og har god plads. Testbussen i Prag havde ikke et multifunktionsrat som batteribussen fra Bonn, som vi omtalte i Magasinet Bus 5. Den havde blandt andet en dørlukkerknop på rattet.*

I passagererafdelingen var der lavgulv til bageste bagdør. Længere bagude var de sidste sæder anbragt på podeste, hvorunder motor og ZF-drevet befandt sig.

Der var ophængte stole og runde kanter til gavn for klargøringen. Indvendigt var dørene markeret i en gul farve, der livede op, og holdestængerne var i rustfrit stål.

## **God kørestil**

Allerede, når man triller ud af holdepladsen, mærker man, at bussen ikke tilhører den hårde type, hvor hver en revne i asfalten forplanter sig op i rattet. Styretøjet går let, og udsynet i kameraspejlene gør den således nem at komme om hjørner med. Men hvad jeg savnede i batteribussen af markeringer i spejlene, så man kunne se, hvor man havde døre, enden af bussen og bagakslen, er nu kommet med.

Det er altså en stor hjælp.

I hver side på A-stolperne tænder et gult lys, når en føler registrerer objekter i form af gående, cykler med mere - men også, hvis man eksempelvis kører tæt forbi en bil.



# Materiel



*Displayet giver chaufføren en god oversigt over bussens tilstand. Her accelererer jeg op på tophastighed og bruger en masse energi, som det ses på de røde felter.*



*Pladsen til barnevogn har kun plads til én barnevogn.*

# Materiel

Solaris Urbina 18 Hydrogen er en dejlig støjsvag bus med lidt højfrekvente lyde fra de elektriske komponenter, når man accelererer og bremser. Det var ikke den hurtigste af de testede busser, den lå som nummer to. Men der er flot, hvis man tænker på, at det var en ledbus. Men det sande billede får man jo ikke med en tom bus. Den har en god og funktionel retarder, og når man ikke aktiverer den, har den et fint udløb når speederen slippes.

De brint-elektriske busser fra Solaris er allerede godt på vej ud i den store verden. Den polske busproducent har 600 busser i ordrebogen og 200 enheder er leveret, hvilket tegner det godt for fabrikken. Solaris' batterielektriske og brintelektriske busser bygger også på et solidt grundlag med 25.000 konventionelle enheder leveret i 33 lande.

Solaris lover, at køretøjer med brændselscelle teknologi har en levetid på 30.000 timer, hvilket svarer til uafbrudt kørsel 1.250 døgn - eller tre år og fem måneder.



*Spejlkameraer og skærme for overvågning af bussens udvendige miljø. De to små skærme på stolperne lyser orange ved objekter tæt på bussen.*



# Materiel



*En smart lille finesse, der øger sikkerheden. For at åbne ind til de forskellige teknikrum, kræves der en nøgle, men de kan lukkes uden, det er bare at smække dem i.*





# Politiet kontrollerede tunge køretøjer på rastepads ved Greve

Onsdag afholdt Tungvognscenter Øst en kontrol på Karlslunde Rastepads i Greve. 36 køretøjer - busser og lastbiler - blev kontrolleret - heraf fire udenlandske

Politiet skrev følgende sager:

- Dansk bus: en sag om fejl og mangler - nummerpladeinddragelse
- Dansk bus: tre sager om kontrolapparat - fejl ved eller brug af
- Dansk bus: en sag om ikke erhvervet kørekort til den pågældende kategori
- Dansk lastbil: fire sager om køre- og hviletidsbestemmelser
- Dansk bus: en sag om registreringsbekendtgørelsen
  
- Dansk lastbil: fire sager om fejl og mangler synsindkaldelse
- Dansk lastbil: en sag om øvrige fejl og mangler
- Dansk påhængs-/ sættevogn: en sag om fejl og mangler - synsindkaldelse
- En sag om ikke erhvervet kørekort til den pågældende kategori
- Dansk lastbil: en sag om overlæs - totalvægt
- Uddannelseskrav til fører: en sag
  
- Varebil: en sag om håndholdt mobiltelefon
- Varebil: tre sager om overlæs - totalvægt

Tungvognscenter Øst står for kontrol af tungvogne på Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm - og gennemfører løbende kontroller.

---

## Køretøjer, der kører i international transport, skal opdateres med nyeste takograf-type

Husk at skifte til G2V2-takograf, hvis du kører internationalt. Sådan lyder det fra Færdselsstyrelsen, da der frem mod årsskiftet forventes en øget efterspørgsel efter at få udskiftet takografer på et autoriseret værksted. Den forventede øgede efterspørgsel skyldes, at EU's takograf-forordnings krav om udskiftning/eftermontering træder i kraft ved årsskiftet

Hvis man ikke når at få skiftet takografen til en G2V2-takograf, mister man muligheden for at køre internationalt.

EU Kommissionen opfordrer til, at takografen i ens lastbil eller bus udskiftes til den nyeste version, hvilket eksempelvis kan ske i forbindelse med et planlagt to-års eftersyn af takografen.

# Materiel

Senest 31. december i år skal alle køretøjer, der transporterer gods eller personer internationalt, have udskiftet deres analoge eller digitale takograf til den nyeste version af den intelligente takograf - den såkaldte G2V2 takograf.

## **G2V1-takografer skal også skiftes til G2V2**

Hvis lastbilen eller bussen kører i international transport og har en G2V1-takograf installeret, skal den også skiftes til G2V2. Færdselsstyrelsen oplyser, at køretøjer, der er registreret i perioden 15. juni 2019 til og med 20. august 2023, har den første version af den intelligente takograf installeret - G2V1-takografen. Hvis køretøjet skal bruges til international transport efter 18. august 2025, skal takografen udskiftes til den nyeste version af den intelligente takograf (G2V2).

Interesserede kan læse mere reglerne for takografer **her**:

Du kan automatisk få  
**Magasinet Bus**

hver gang det udkommer  
direkte i den indbakke

Klik **her** og skriv dig på vores mail-liste

Det er ganske uforpligtende  
og uden omkostninger



## Ny bus spækket med nyt gear - blev sendt på tur med det samme

Hessel Bus' afdeling i Nørre Snede leverede i denne uge en ny langtursbus i form af en Mercedes-Benz Tourismo L i den nye faceliftede model til Flemming V. Madsen og Holstebro Turistbusser

Den nye Mercedes-Benz Tourismo L er med de nye LED-lygter samt nyt og intuitivt navigationsanlæg, som kan hjælpe chaufføren på vej ud over Danmarks grænser.

Med navigationsanlægget kan chaufføren give passagerne en lettere tur. Og derudover får passagererne glæde af at kunne tilslutte alle typer enheder til bussens nye entertainment-skærme.

Løvrigt er bussen leveret med 57 sæder, et kompakt og veludstyret køkken med blandt andet kaffemaskine.

Den nye bus blev taget i brug med det samme - og får derfor stafferinger på et senere tidspunkt.



## Neoplan Skyliner L - 1. reg. marts 2019

Km. ca. 855.00 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 79 + 1 + 1

EBS, USB, klima, køkken,  
justerbare sæder, fodstøtter,  
magasinnet, anhængertræk mm.

**Pris: 2.200.000 Kr.**



## Mercedes Tourismo - 1. reg. februar 2017

Km. 442.938 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 49 + 1 + 1

Fartpilot, magasinnet,  
klima, justerbar sæder,  
køleskab, toilet mm.

**Pris: 1.250.000 Kr.**



## VDL Futura FDD2 - 1. reg. marts 2018

Km. 416.649 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 88+1+1

EBS, fartpilot, bakkamera,  
køkken, mikroovn, klima,  
justerbare sæder,  
fodstøtter, magasinnet...

**Pris:  
2.000.000 Kr.**



### Kontakt:

#### Salg: Jylland & Fyn

Leif Brændekilde • Tlf. +45 4035 9308

E-mail: lb@busimport.dk

#### Salg: Sjælland

Mark Petersen • Tlf. +45 4020 3680

E-mail: mp@busimport.dk

#### Værksted/Lager

Tlf. +45 7456 1326

E-mail: info@busimport.dk

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

Svend K. Pedersen • Tlf. +45 4017 4791



## Den syvende bus blev leveret i den syvende måned

MAN Trucks & Bus leverede i den første hele uge af juli den syvende nye Neoplan-bus i år til Abildskou A/S

Den nye bus - en Neoplan Skyliner P06 - blev kort efter, at MAN Truck & Bus' Hans Henrik Knudsen tog billederne, indsat på en af de Flixbus-ruter, som Abildskou A/S kører.







# Vi har præcis det du mangler

Vores lager er igen fyldt op. Derfor kan du vælge mellem en bred vifte af fabriksnye kvalitetsbusser, som kan leveres med lynets hast.

Vælg bl.a. mellem Mercedes-Benz Tourismo L i 3- og 4-stjernet udførelse med alt i udstyr. Derudover Mercedes-Benz Intouro K med et kompakt længdemål på 10,7 m. og en masse udstyr. Og det nyeste skud på stammen; Minibusser fra ALTAS AUTO, hvor Ecoline, Businessline og den 100% elektriske Multiline er svaret på premium buskørsel.

Kontakt Hessel Bus  
og hør mere om din næste bus.



## HESSEL BUS

Centervej 3, 4600 Køge | [info@hesselbus.dk](mailto:info@hesselbus.dk) | +45 56 37 00 00 | [www.hesselbus.dk](http://www.hesselbus.dk)





De to testbusser, Neoplan Tourliner til venstre, og Lions Coach til højre, under en pause oppe i bjergene.

(Foto: Rolf Brems)

## MAN inviterede til turistiske køreoplevelser i Østrig

Om det var for at symbolisere, at MAN med den nye elektroniske platform i sin busserie nåede nye højder - og derfor valgte Saalfelden i de Østrigske bjerge - er nok lige at stramme den. Men fakta er, at MAN bød på et par fantastiske dage i Saalfelden for prøvekørsel af en Lions Coach og Neoplan Tourliner som optakt til den kommende IAA-messe i Hannover i september

**Af Rolf Brems**

MAN har opgraderet hele sin MAN- og Neoplan-busserie med mange nye funktioner, som lever op til de nye europæiske krav, der stilles fra 2024. Kravene udmøntes i direktivet EU 2019/2144 - også kendt som General Safety Regulation (GSR). Meget af teknologien findes allerede i MAN's lastbiler, og det var da også lastbilsiden, der var i fokus under arrangementet, der blev holdt på et køreteknisk anlæg, smukt beliggende inde i en dal lige nord for Saalfelden i delstaten Salzburg i det centrale Østrig ved bredden af floden Saalach

Præsentationen af nyhederne blev afholdt på et pressemøde, som var en forløber for IAA transportmessen i Hannover i september måned. Men i modsætning til transportmessen var der i Saalfelden mulighed for testkørsel og fordybelse.

Det var nok mest på lastbilsiden, at fremtiden blev vist. Her var det el-lastbiler i forskellige udformninger, der blev præsenteret og kunne prøvekøres. På pressemødet blev det endvidere afsløret, at man i 2026 ville sætte den første elektriske turistbus på gaden samtidig med en ny og forbedret generation af batterier.

MAN havde dog også medbragt deres Lions City E(lectric), som kunne testes. Den havde vi med som test i Magasinet Bus 6 - 2024.

## Blæs og afsted

Som sagt var opdateringerne mest på bussernes elektroniske platform, og hertil et nyt layout af førerpladsen og instrumentbordet. Og inden længe - med de nye regler: Før vi sætter os bag rattet og starter bussen, skal vi lige have testet ædrueligheden.

Fra 2024 skal busser, ja faktisk alle nye køretøjer, have den lovpligtige "alkohollås" til start af motoren. Blæsefunktionen for chaufføren kan i første omgang udelades, men en teknisk forberedelse i form af kabelføring med mere er et GSR krav fra juli i år.

Førerpladsen opfylder de højeste ergonomiske krav, oplyser MAN. Og jeg kan så absolut heller ikke klage, for der er

## Rolf Brems' har en lille bemærkning om alkoholåse

Køretøjer med alkoholåse er en god måde at øge trafikikkerheden på. Men det har også en bagside. Al teknik kan svigte, men låser en alkoholåse uden grund, så chaufføren ikke kan få gang i bussen, har den en uheldig effekt. Udover den almindelige situation, hvor passagererne bliver irriteret over et formodet nedbrud, begynder passagererne måske at undre sig over årsagen. Som regel er hjælpen nær i form af værkstedet eller en mekaniker, når det gælder bybusser. Sidder der stadig passagerer i bussen, når hjælpen dukker op, er det vigtigt, at mekanikeren eller selskabets repræsentant selv blæser, og forhåbentlig konstaterer, at det er systemet, der svigter. Det er vigtigt, at man ikke står og mumler eller skærmer af for systemet for ikke at sætte rygter om spritkørsel i gang.

Det er straks værre, hvis systemet svigter på en tur, hvor chaufføren er langt fra garagen eller hjælpen. Desværre vil der altid være nogen, som mistænker chaufføren for at have trykket -når nu systemet ikke virker. Derfor bør operatøren eller busvognmanden have en bærbar alkoholåse med i køretøjet, så chaufføren kan blæse, og fremvise en "ren" test.

Selvfølge skal man kunne omgå en alkoholåse, men det skal jo ikke være lige til og nok kræve en fagperson. Det er selvfølgelig en noget alvorligere situation, hvis chaufføren skulle have trykket.

Desværre har man også set chauffører omgå systemet med dåseluft, eller begynder at drikke, når de har blæst. Det kan man aldrig helt gardere sig imod.

Men før eller siden bliver det opdaget, det er helt sikkert.



*En flot og stilren dame - Neoplan Tourliner - med lidt knæk over hjulkasserne. I det sorte felt over nummerpladen sidder de to radarer der detekterer op til 150 meter foran bussen, fra en radar i bagenden detekterer den 80 meter bagud. Læg mærke til spejlene, selvom der er kamera spejle har man som ekstra sikkerhed til hjørnerne anbragt to "analoge" spejle.*  
(Foto) Rolf Brems)

god plads. Med den korrekte sæde indstilling kan man nå alle knapper uden at skulle læne sig for meget fremover. Og hos MAN er ergonomi nøgleordet, da chaufføren er i fokus, når det gælder siddekomfort og lange arbejdsdage.

Cockpittet i Lions Coach og Tourlinereren var næste ens. Som et info-center har chaufføren et 12-tommers førerdisplay i farver med alle de for kørslen nødvendige informationer og oplysninger. Dog kunne man godt bruge, at brændstof og Ad-Blue blev vist hver for sig.

Lidt til højre for førerdisplayet finder man en 7-tommer skærm, som kan vise de relevante mediefunktioner - og som kan betjenes via stemmestyring, multifunktionsrattet eller MAN's SmartSelect.

MAN SmartSelect muliggør med håndledsstøtte en sikker betjening af infotainmentsystemet ved hjælp af en touch-pad, som kan drejes og trykaktiveres. Det kan man med lidt øvelse uden, at man behøver at flytte fokus fra kørslen andet end i få millisekunder.

Multifunktionsrattet er også opdateret - og til det vil jeg sige:

Man skal passe på med at sætte for mange funktioner ind på små knapper, som kan aktiveres på forskellige måder. Det kræver i hvert fald, at man lige bruger noget tid på at sætte sig ind i alle funktionerne inden, man kører.



# Materiel

For det er skrevet med "småt", og man skal jo helst ikke lede for længe efter den rigtige knap under kørslen. I den venstre side indenfor tommelfinger-afstand har man fartpilot, justering af lane-control og afstand til andre køretøjer samt volumen til en eventuel telefon. I den højre side kan man bladre i menuen til display og infotainment og volumen til musikanlæg og radio.

Begge modeller var udstyret med D26 12-liters motor, på 480 hk. Fra 2024 har motoren fået en opdatering, der skulle give en brændstofbesparelse på 2,5 procent. Modellerne leveres med motorer fra 440 til 520 HK - alle med seks-cylindrede rækkemotorer.

Den tidligere elektroniske platform "Power Train Manager (PTM)" er blevet erstattet af "Central Vehicle Manager" (CVM), hvis regnekraft er dobbelt så stor som den tidligere og samtidig er MUX i det CAN-styrede system erstattet af et mere kraftfuldt system, kaldet EIO's.

## System ser tre kilometer frem

Testbusserne var udstyret med MAN TipMatic 12-trins automatgearkasse. Som ekstraudstyr til alle MAN- og Neoplan-busser har man udviklet en tredje generation af et intelligent GPS-baserede gearskifteprogram, som kan reducere brændstofforbruget med op til én procent sammenlignet med forgængerer.

Systemet tager proaktivt højde for rutens topografi og for infrastrukturelle påvirkninger som ulykker, frakørsler eller rundkørsler op til tre kilometer i forvejen."

Standard i alle MAN- og NEOPLAN-busser er trafikskiltgenkendelse, kameraet på forruden registrerer og klassificerer trafikskilte på ruten og viser dem på det digitale førerdisplay.



*Testbanen ses bag det køretekniske anlæg som ligger et flot, men spektakulært sted mellem de Østrigske Alper.*

# Materiel

Lane Keeping og Lane Return Assist advarer føreren fra en hastighed på 60 km/t, hvis køretøjet utilsigtet rører ved eller kører over vognbanemarkeringerne. Systemet hjælper føreren med at holde sig i vognbanen ved aktivt at styre køretøjet tilbage i vognbanen, hvis vognbanemarkeringerne overskrides uden, at man aktiverer afviserblinket.

Så der er ikke noget at sige til, hvis chaufføren kan blive lidt døsigt under kørslen, hvis bussen klarer det hele selv. Men det kan man råde bod på, som ekstraudstyr kan man tilkøbe MAN SafeStop Assist til MAN Lion's Intercity, MAN Lion's Coach, Neoplan Tourliner og Neoplan Skyliner. Her vil systemet gribe ind i en tre-trins advarsel, hvis det registrerer, at chaufføren ikke længere er i stand til aktivt at styre bussen. I sådan en nødsituation kan den automatisk nedbremse køretøjet til stilstand, tænde for havariblinket og åbne dørene.

AttentionGuard knytter sig til systemet og vil løbende analyserer bussens køreparametre såsom adfærd, vognbanehold og køretid. Baseret på disse data drager systemet konklusioner om førerens egnethed til at køre. Systemet advarer automatisk visuelt og akustisk i tilfælde af abnormiteter.

Modellerne har automatisk kørelsstyring, som måler, hvor meget lys der kræves, og en anden ny funktion er dækttryksovervågningssystemet (TPMS), som ud over at måle lufttryk på alle hjul giver alarm ved et opvarmet dæk, der måske kan udgøre en fare for brand. Det vises på 12-tommer displayet.



*Lions Coach på vej op i bjergene.*

# Materiel

En af de mest relevante videreudviklinger er den radarbaserede hjælp til den svingende bus - specielt den højre side af bussen, som kan kombineres med en vognbaneskiftassistent på begge sider. Den nye svingassistent registrerer statiske genstande i sideområdet op til 4,5 meter væk og beregner også potentielle bevægelsesbaner på forhånd. Det giver systemet mulighed for at vurdere situationen på forhånd og om nødvendigt udsende en visuel og akustisk advarsel i tre trin.

Både Tourlinerer og Lions Coach er udstyret med Emergency Brake Assist (EBA) som virker ved hastigheder over 10 km/t. Bag frontskørtet er busserne udstyret med to radarer - en long range, der dækker 100 grader og en short range der dækker 150 grader.

Den Adaptive Cruise Control (ACC) modtager også informationerne fra radarerne, som overvåger vognbanen foran bussen og holder automatisk afstanden til de forankørende - eller nedbremser bussen. Med dens ekstra Stop & Go-funktion kan systemet bremse køretøjet til stilstand og derefter køre automatisk af sted igen inden for en kort periode på to sekunder - uden at føreren skal gribe ind. Chaufføren kan til enhver tid afbryde den systembaserede nød-bremssning med sine egne handlinger.

En sidste innovation, der kommer med modelåret 2024 og den nye elektronikplatform, er det nye "Vehicle Air Sus-



*Passagererne i Neoplanen sad i en VIP konfigureret kabine.*

*(Foto: MAN)*





*Interiøret i Lions Coach.*

*(Foto: MAN)*

pension Control" (VASC) luftaffjedringssystem. Sammenlignet med det tidligere ECAS-system bruger VASC-luftaffjedringen færre komponenter og muliggør enklere ledningsføring. Ved hastigheder over 70 km/t sænker bussen sig med 20 mm for at nedsætte luftmodstanden, så der dermed spares energi. Når hastigheden kommer under 60 km/t hæver bussen sig igen. Hvor meget besparelsen er, fik jeg dog ikke svar på.

## **Bjergetapen**

På dag to gik turen op i bjergene. Jeg lagde ud i Neoplanen og blev i chaufførstolen sat i et meget overskueligt og chauffør venligt cockpit. Motoren kunne høres som en svagbrummen, og den trak livligt bussen op ad bakkerne. Ned ad bakkerne hoppede gearkassen i neutral, når der ikke var brug for kræfterne. Når man bremsede fastholdt den bremsebelastningen, indtil man rørte speederen. Det er det, som MAN kalder Brakematic.

Lane-controllen virkede fint, men som sagt kun ved hastigheder over 60 km/t. Det kræver selvfølgelig, at radaren kan "se" nogle hvide markeringer langs med vejen, og når den kan det, får man grønne markeringer i det, der markerer en vognbane i 12 tommer-displayet. Hvis man trækker bussen over de hvide markeringer på vejen, uden at blinke, prøver den med Lane Return Assist at dreje bussen ind på rette plads igen.

Det fungerede fint og ganske udramatisk, man fik selvfølgelig både en visuel og audio alarm i displayet. Men det

# Materiel

kunne have været sjovt at prøve på en lukket bane - ikke mindst det at slippe rattet og prøve at lave en fuld nødopbremsning. Bussen holdt sig nu selv på kørebanen, men smalle bjergveje var måske ikke det bedst egnede til at prøve systemet. Men der var ingen tvivl om, at det virkede, når markeringerne bare var tydelige.

Retardereren, som skulle bruges på de stejle nedstigninger havde fem tryk intervaller, og her har jeg aldrig været fan af MAN. Jeg foretrækker, at man bare trækker retarder armen ned til den bremsevirkning, man nu ønsker - og som burde foregå i hak. Herfra kan man nu hurtigt skubbe den tilbage, fremfor at man nu skal deaktivere armen med fem tryk - eller aktiverer speeder eller bremse.

12 trins-gearkassen på begge modeller virkede helt efter hensigten. Der var ingen problemer med at finde det rette gear under stigninger eller ned ad bakkerne.

Styretøjet er elektrisk-hydraulisk og hedder på MAN-sprog ComfortSteering. Det var virkelig behageligt at bruge på de snoede veje. Det virkede meget præcist og kræver meget lidt MAN-power at benytte.

Gearvælgeren er ikke længere placeret på en drejeknap, men på en lille arm placeret over retarderen, hvilket man så lige skulle vænne sig til.



*Chaufførens domæne i Neoplan Tourliner er en meget overskuelig og funktionel arbejdsplads.*

*(Foto: MAN)*

*Førerpladsen i Lions Coach. Der er ikke den store forskel fra Neoplanen.*

*(Foto: MAN)*



# Materiel



*De to testbusser, Neoplan Tourliner til venstre, og Lions Coach til højre.*

*(Foto: Rolf Brems)*

En anden del af den nye platform var den elektroniske håndbremse. Den giver en større indbygget sikkerhed ved mangel på luft i systemet, men også nu, hvor den er elektrisk, at en lav eller manglende spænding ikke kan give svigt.

Om det er godt for Lions Coach eller skidt for Neoplan ved jeg ikke, men køreoplevelsen og køreglæden i begge køretøjer gav næsten ingen mærkbar forskel. Begge var på højde med bjergtoppene. Neoplanen var med sin tre-aksler

*Bagagerummet i Tourlinereren er der ikke ændret så meget ved. Der er stadig gode stuvrum over hjulene, men inde fra bagagerummet.*

*(Foto: MAN)*





# Materiel

måske lidt mere retningsstabil, men det kunne også være indbildning. Støjmæssigt var der ingen forskel, ej heller fra døre eller vinduer, da de begge var meget lydløse.

Da solen begyndte at skinne, kunne man blive kølet ned af chaufførsædets indbygget aircondition, som giver en behagelig køleeffekt uden, at man bliver kold et vist sted...

Så jo, der var al grund til at jodle - hvis man ellers kunne - da MAN kørte gennem det flotte landskab.

*De to radarer, som sidder bag frontskørtet. Her på Lions Coach.*

*(Foto: Rolf Brems)*



*De elektroniske spejle eliminerer næsten alle blinde vinkler.*

*(Foto: MAN)*





## Dobbeltdækker skal dække behovet for plads under busturen

Hessel Bus A/S leverede midt i august en Setra 531 DT til JJ Turist A/S/DK Bus.dk A/S, der har hovedsæde i Horsens og en afdeling i Aarhus. Dobbeltdækkerbussen blev leveret i den karakteristiske blå-metallic farve "bayerische-blau", som er kendetegnende for busserne hos selskabet, der er ejet af Jørn Johan Jensen og Jakob Christian Hjerrild

Den nye dobbeltdækker er en fire-stjernet Setra 531 DT med 79 sæder, køkken med to kaffemaskiner samt køleskab. Derudover er der to køleskabe i bussen plus 220 volt stik ved alle sæderækker. Den nye bus er den fjerde bus i år ud af en større leverance til JJ Turist A/S/DK Bus.dk A/S.



## Politiet konstaterede fejl på hver tredje bus ved stor kontrol ved Roskilde

En større kontrol af busser ved Roskilde fredag 23. august afslørede fejl på hver tredje bus. I alt 10 busser blev indkaldt til syn. Tungvogns Center Øst peger på, at flere svenske busoperatører havde ikke styr på dokumentationen i forbindelse med buscabotagekørsel i Danmark.

Tungvogns Center Øst buskontrollen, da der kørte et større antal busser på grund af et arrangement på Dyrskepladsen. Kontrollen blev afholdt på Poppelgårds Allé og på Darupvej i Roskilde, hvor politiet havde opstillet en bremseprøvestand. I alt 30 busser blev vinket ind til kontrol - heraf var seks svensk registrerede.

### Lovlig buscabotagekørsel, men manglende dokumentation

De seks svenske busser, der blev kontrolleret, kørte alle såkaldt buscabotage - det vil sige med passagerer fra et sted til et andet inden for Danmarks grænser, hvilket kræver særlig dokumentation i form af udfyldt kontrolblad, ligesom chaufførerne skal kunne fremvise en udstationeringserklæring. Alle seks busser kørte lovlig buscabotage, men da de havde ikke papirerne i orden, venter der bøder til busselskabet.

I alt havde 10 af de 30 busser havde fejl eller mangler, som gjorde, at de blev indkaldt til syn - og tre køretøjer fik inddraget nummerpladerne.

Tre partybusser blev stoppet og tjekket, hvor der blev fundet fejl på alle køretøjer. En havde fejl på nødudgangen, som ikke kunne åbnes, manglede en nødhammer og havde en lygtefejl. Den anden partybus bremsede skævt og fik nummerpladerne inddraget på stedet. På den tredje partybus, som netop havde sat passager af, blev fundet sikkerhedskritiske fejl på et dæk, hvor der var synligt ind til dækkets opbygning. Bussen var indrettet med dansegulv, og en rude tæt på dette område sad løs. Bussen blev pålagt at få skiftet dækket på stedet.

En buschauffør havde ikke erhvervet et chaufføruddannelsesbevis, og en udenlandsk chauffør havde ikke ved kørsel i Sverige anvendt sit førerkort i tachografen, der registrerer køre og hviletider.

De øvrige sager ved kontrollen var fejl og mangler - eksempelvis fejl ved ildslukkere, der ikke var kontrolleret inden for et år som det kræves, manglende bushammer eller andre mindre fejl og mangler.

- Det blev en travl kontrol, hvor vi desværre måtte skrive en del sager. Der er plads til forbedring, og vi fortsætter vores buskontroller, siger leder af Tungvogns Center Øst, politikommissær Henrik Haensel efter kontrollen.

Tungvognscenter Øst står får kontrollen af tunge køretøjer på Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm.







*Forsiden på den publikation, hvor Transportministeriet beskriver 10 initiativer, der skal styrke vejtransportbranchen - både gods- og persontransport.*

## Ti initiativer skal styrke vejtransportbranchen

SVM-Regeringen vil gøre op med antallet af regler og overimplementering af europæisk lovgivning. Derfor har transportminister Thomas Danielsen (V) lagt 10 konkrete initiativer på bordet. Målet med initiativerne er at fjerne en række unødige regler og styrke transporterhvervets konkurrenceevne, når det gælder transport med varebiler, lastbiler - og busser

- Med regeringsgrundlaget og Erhvervsministeriets fem principper om erhvervsrettet EU-regulering er der sat en klar retning, der gør op med rigide regler og overimplementering, som skader de danske transportvirksomheder, siger Thomas Danielsen og fortsætter:

- Nu sætter vi ind med 10 konkrete initiativer, hvor vi blandt andet forenkler chaufføruddannelsen samt fjerner uddannelseskrav til varebilschauffører og restancekrav til virksomheder. Det er ikke kun til gavn for vognmændene og de danske forbrugere, at vi har konkurrencedygtige transportvirksomheder til at fragte mennesker og varer hver dag, men også for det danske samfund helhed.

Udspillet indeholder blandt andet færre krav til transportvirksomheder, forenkledte krav til chauffører og oprydning af krav til busser. De i alt 10 initiativer skal styrke branchen i fremtiden.

Lovforslaget sendes i høring i løbet af sommeren 2024, hvorefter bekendtgørelserne sendes i offentlig høring over efteråret. De nye regler ventes at træde i kraft 1. januar 2025.

Interesserede kan se mere om initiativet **her**:

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

## De 10 initiativer er:

Forenkling af krav til vejtransportvirksomheder:

- Fjerne restancekrav for virksomheder og transportledere
- Ændringer af dokumentationskrav for transportleders faktiske og vedvarende ledelse
- Forenkle kravene for at opnå tilladelse til chaufførvirksomheder
- Ændring af definitionen for erhvervsmæssig buskørsel
- Fjerne tilladelseskrav for busudlejning uden fører
- Lige konkurrencevilkår mellem overenskomstansatte chauffører og selvstændige vognmænd

Forenkledte krav til chaufførerne:

- Fjerne kursuskrav for transportledere
- Forenkling af chaufføruddannelsen
- Fjerne uddannelseskravet for varebilschauffører

Øvrige:

- Krav til uddannelsescentre

Seniørernes andel af beskæftigelsen i 2023 (pct.)

|                                   |      |
|-----------------------------------|------|
| Ejendomshandel og udlejning       | 26,4 |
| Andre serviceydelser mv.          | 25,2 |
| Vandforsyning og renovation       | 23,5 |
| Transport                         | 20,5 |
| Kultur og fritid                  | 20,4 |
| Træ- og papirindustri, trykkerier | 19,8 |
| Plast-, glas- og betonindustri    | 18,1 |
| Metalindustri                     | 18,0 |
| Landbrug, skovbrug og fiskeri     | 17,9 |
| Transportmiddelindustri           | 17,6 |

Seniorer er overrepræsenterede inden for service og underrepræsenteret i medicinalindustrien. Tabellen viser de ti brancher, hvor lønmodtagere over 60 år udgjorde henholdsvis den største og den mindste andel af beskæftigelsen i 2023.

(Kilde: Arbejdernes Erhvervsråd)

Beskæftigelsen blandt seniorer:

## Flere faglærte og ufaglærte over 60 år er i arbejde

Gennem de senere år er beskæftigelsen blandt seniorer steget markant. Det gælder især blandt ufaglærte, faglærte og personer med korte videregående uddannelser, viser en analyse fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AE). I nogle brancher er seniorerne overrepræsenterede. Det gælder for eksempel i ejendomshandel og andre serviceerhverv, som eksempelvis transporterhvervet. I andre brancher er seniorerne underrepræsenterede

Mens beskæftigelsen tidligere primært var høj for de højtuddannede seniorer, er der i dag langt flere ufaglærte, faglærte og mennesker med korte videregående uddannelser i arbejde, når de er blevet over 60 år. Det viser ny analyse fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AE) på baggrund af data fra Danmarks Statistik's registre.



# Arbejdsforhold

I 2013 havde gruppen af seniorer med lange videregående uddannelser en beskæftigelsesfrekvens, der var 23,2 procentpoint højere end faglærtes. I 2023 var forskellen faldet til 7,0 procentpoint. Gabet til ufaglærte og personer med korte eller mellemlange videregående uddannelser er også blevet meget mindre.

Hver anden ufaglærte senior er nu i arbejde, mens det gælder for to ud af tre seniorfaglærte.

- Beskæftigelsen blandt ældre er steget markant det seneste årti. Det gælder især blandt faglærte og ufaglærte. De har hentet kraftigt ind på akademikerne, siger Emilie Damm Klarskov, der er analysechef i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd.

I 2013 var 39,2 procent af de 60-64-årige faglærte i job. I 2023 var tallet steget til 65,5 procent, hvilket svarer til knap 49.000 personer. Blandt personer med lange videregående uddannelser i samme aldersgruppe var 62,4 procent i beskæftigelse i 2013. I 2023 var andelen steget til 72,5 procent svarende til lidt mere end 21.000 personer.

## **Virksomhederne ser mod seniorerne i højkonjunktur**

Beskæftigelsesfremgangen blandt seniorer kan delvist forklares af reformer, der har øget efterløns- og pensionsalderen, men også opturen i dansk økonomi generelt har spillet en betydelig rolle.

- Fremgangen i seniorernes beskæftigelse har været større, end hvad reformerne af efterløn og folkepension kan forklare, siger Emilie Damm Klarskov og fortsætter:

- De seneste år har vi oplevet en stor stigning i beskæftigelsen, og det er virkelig kommet seniorerne til gavn. Det er helt afgørende, at der er ordninger, der griber de seniorer, der ikke kan arbejde. Men det er glædeligt, at der i højere grad er job at få for de ældre, der ønsker at arbejde. Det er jo en forudsætning for, at den stigende pensionsalder faktisk bliver en realitet.

## **Seniorerne fylder mest i ejendomshandel og andre serviceerhverv**

Der er stor forskel på, hvilke brancher der har mange seniormedarbejdere.

I nogle brancher er personer over 60 år overrepræsenterede. Det gælder for eksempel inden for serviceydelse og særligt inden for ejendomshandel og udlejning, hvor godt hver fjerde ansatte er fyldt 60 år.

Omvendt er andelen af seniorer i medicinalindustrien og IT-virksomheder lav og udgør under hver tiende ansatte (henholdsvis 8,5 procent og 8,9 procent af de beskæftigede) i de brancher.

Interesserede kan hente analysen fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd **her**:

## **Analysens hovedkonklusioner:**

- Siden 2013 er beskæftigelsen blandt seniorer steget markant. Beskæftigelsesfremgangen kan delvist forklares af reformer, der har øget efterløns- og pensionsalderen, men også den gunstige udvikling i beskæftigelsen har spillet en betydelig rolle, da fremgangen har været større, end hvad reformerne kan forklare
- Seniorbeskæftigelsen er steget mest blandt ufaglærte og faglærte, der traditionelt har haft en noget lavere beskæftigelse end personer med videregående uddannelser
- Seniorer er overrepræsenterede inden for ejendomshandel og udlejning samt andre serviceydelser, mens de er underrepræsenterede inden for medicinalindustrien og IT-virksomhed
- Beskæftigelsesfremgangen blandt seniorer er sket i hele Danmark. Det gælder både for 60-64-årige og 65-69-årige

## Uddannelse betyder højere livsindkomst

En person, der eksempelvis tager en social- og sundhedsuddannelse, tjener i gennemsnit 7,5 millioner kroner mere i erhvervsindkomst gennem livet end en sammenlignelig ufaglært. Det viser en analyse fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, som har set på den forventede erhvervsindkomst hen over et helt arbejdsliv for 65 forskellige uddannelsesgrupper. Analysen viser også, at det er langt mindre omkostningstungt at uddanne faglærte i forhold til akademikere

Analysen beregner den forventede erhvervsindkomst for 65 uddannelsesgrupper hen over et arbejdsliv, fra man er 18 år, til man fylder 80 år. For lønmodtagere vil det sige den forventede samlede lønindkomst inklusive pension. For selvstændige er det nettooverskuddet fra egen virksomhed. Med andre ord er det indkomsten fra arbejde før skat.

Fra et samfundsøkonomisk synspunkt er den forventede fremtidige erhvervsindkomst et relevant mål for den samfundsøkonomiske gevinst af uddannelse.

Tallet holdes - for udvalgte uddannelsesgrupper - op mod, hvad en person med lignende baggrundskarakteristika ville tjene, hvis vedkommende ikke havde taget en erhvervskompetencegivende uddannelse og dermed forblev ufaglært.

Analysen viser for eksempel, at en social- og sundhedsmedarbejder i gennemsnit vil tjene en erhvervsindkomst, der er 7,5 millioner kroner højere, end hvad en sammenlignelig ufaglært forventes at tjene gennem livet. Gevinsten er lidt højere end for en gennemsnitlig faglært og på niveau med personer med mellemlange videregående uddannelser.

- Uddannelse betaler sig for samfundet, og det kan tælles i millioner af kroner pr. person, når man ser på det hen over et livsforløb, siger Lars Andersen, der er direktør i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd.

- Social- og sundhedsmedarbejderne er et interessant eksempel. Selvom deres livsindkomster er i den lave ende, er den samfundsøkonomiske gevinst stor ved at uddanne dem. Gruppen af ufaglærte med lignende baggrundskarakteristika som social- og sundhedsmedarbejdere har nemlig relativt lav løn og svag arbejdsmarkedstilknytning, siger Lars Andersen.

Analysen viser også, at det i gennemsnit koster 180.000 kroner at uddanne en faglært, mens det koster 780.000 kroner at uddanne en akademiker, hvortil udgifter til en gymnasial uddannelse skal lægges oveni.

- Vi står med en massiv mangel på faglært arbejdskraft til at drive vores velfærd og den grønne omstilling. Tallene slår fast, hvor god en investering det er at investere i erhvervsuddannelserne, siger Lars Andersen.

Analysen viser også, at akademikeres gennemsnitlige forventede livserhvervsindkomst er 14,3 millioner kroner højere end sammenlignelige personer, der kun har gennemført en gymnasial uddannelse. Tallet dækker dog over store forskelle mellem forskellige akademiske uddannelsesgrupper. Mens den samfundsmæssige gevinst ved at uddanne en læge er 28,8 millioner kroner, er tallet 4,7 millioner kroner for humanistiske kandidater.

Interesserede kan se livserhvervsindkomsten for 65 uddannelsesgrupper her:

[https://www.datawrapper.de/\\_/pcqKs/?v=12](https://www.datawrapper.de/_/pcqKs/?v=12)

Analysens hovedkonklusioner:

# Arbejdsforhold

Den samfundsøkonomiske gevinst ved uddannelse er høj. For eksempel er livserhvervsindkomsten for en social- og sundhedsmedarbejder 7,5 millioner kroner højere end for en sammenlignelig ufaglært person. For faglærte generelt er gevinsten 7,0 millioner kroner, mens det kun koster i gennemsnit 180.000 kroner at uddanne en faglært

Den samfundsøkonomiske gevinst for erhvervsakademiuddannede og professionsbachelor er henholdsvis 7,8 millioner kroner og 7,4 millioner kroner i gennemsnit. For akademikere er gevinsten 14,3 millioner kroner. Det koster cirka 300.000 til 780.000 kroner at give personer en videregående uddannelse

Også for den enkelte betaler uddannelse sig. En erhvervskompetencegivende uddannelse giver en markant højere disponibel indkomst gennem livet ift. sammenlignelige ufaglærte. For en gennemsnitlig erhvervsuddannelse er gevinsten 3,9 millioner kroner, for en mellemlang videregående uddannelse er den 5,2 millioner kroner, og for akademiske uddannelser 10,2 millioner kroner

Der er store forskelle i livsindkomster inden for uddannelseshovedgrupper. For eksempel tjener mekanikere mere end social- og sundhedsmedarbejdere, og læger markant mere end humanistiske kandidater

Analysen understreger, at det er vigtigt og samfundsøkonomisk fornuftigt at investere i, at flere får en erhvervskompetencegivende uddannelse.

Interesserede kan se analysen her:

<https://www.ae.dk/analyse/2024-08-uddannelse-betaler-sig-samfundet-vinder-75-mio-kr-ved-at-uddanne-en-social-og>

## Busoperatør udbetaler manglende løn til chauffører

Efter pres fra fagforbundet 3F, der blandt andet organiserer buschauffører, har busoperatøren Nobina i Glostrup udbetalt 344.465 kroner i manglende løn til en række chauffører tilknyttet Nobina's anlæg i Glostrup. Samlet set udbetaler Nobina over en millioner kroner i manglende løn til chauffører ansat i Danmark

Ifølge 3F-bladet Fællesskabet, der er medlemsblad for 3F Københavns Chauffører & Vestegnen, var lønsedlerne fra Nobina uigennemsigtige for de ansatte chauffører. Sammen med 3F Frederiksborg, der også har medlemmer, der er ansat hos Nobina, tog 3F Københavns Chauffører fat i Nobina.

Det viste sig, at man hos Nobina ikke havde været opmærksomme på at få rettet lønsystemet ind efter den overenskomst, der var ingået tilbage i 2020.

Faglig sekretær i transportgruppen hos fagforbundet, Henrik Nyeland, roser Nobina's administrerende direktør for hans samarbejdsvilje. Da han kom ind i sagen valgte Nobina at gennemgå lønnen for samtlige chauffører i Danmark, så der blev rettet op på fejlen.

Derfor er det ikke kun chauffører tilknyttet Nobina's garageanlæg i Glostrup, der får udbetalt manglende løn. Det gælder alle chauffører på Nobina's anlæg i Danmark.

I alt har Nobina ifølge 3F-bladet Fællesskabet udbetalt 1.150.000 kroner i manglende løn til de berørte chauffører. En enkelt chauffør har fået udbetalt cirka 50.000 kroner i manglende løn.



## Færdselsstyrelsen bruger omkring 300 årsværk på kørekortområdet

I 2019 leverede de ansatte hos Færdselsstyrelsen omkring 140 årsværk. I 2023 var tallet steget til omkring 570. 300 af årsværkene er kommet til efter, at Færdselsstyrelsen overtog kørekortområdet fra Justitsministeriet i 2021

Tallene fremgår af et svar på et spørgsmål, som Transportudvalget stillede transportminister Thomas Danielsen (V) i begyndelsen af juni.

### Spørgsmålet lød:

*Vil ministeren oplyse, hvor stor stigningen i administrative årsværk er i Færdselsstyrelsen, hvis tallet renses for nye opgaver som for eksempel flytningen af kørekortområdet?*

Spørgsmålet var stillet efter ønske fra Jens Meilvang fra Liberal Alliance.

I sit svar oplyser Thomas Danielsen, at antallet af administrative medarbejdere i Færdselsstyrelsen ifølge Økonomi- og Indvalgsstyrelsens opgørelse er steget fra ca. 160 i 2019 til ca. 520 i 2023.

Han peger på, at der er stor usikkerhed forbundet med opgørelsen og afgrænsningen af de administrative årsværk, og at usikkerheden øges af, at der for Færdselsstyrelsen er søgt foretaget en korrektion af årsværkstallene for 2019 for at tage højde for efterfølgende ressortændringer. Derfor er det ifølge ministeren vanskeligt præcist at redegøre for tallene i opgørelsen.

I sit svar oplyser Thomas Danielsen, at det faktiske samlede antal ansatte i Færdselsstyrelsen (både administrative og ikke-administrative) udgjorde ca. 140 årsværk i 2019, og at tallet var steget til ca. 570 årsværk i 2023.

### Udvikling skyldtes først og fremmest følgende forhold:

- Overtagelse af kørekortområdet fra Justitsministeriet i 2021. Der var i 2023 beskæftiget ca. 300 årsværk
- Implementering af EU's vejpakke. Der var i 2023 beskæftiget ca. 16 årsværk
- Implementering af politiske forlig for at bringe ordnede forhold på vejtransportområdet i form af tilsyn med løn- og vilkår samt kontrol med parkering på statslige veje og rastepladser. Der var i 2023 beskæftiget ca. 11 årsværk
- Oprettelse af et klimasekretariat til understøttelse af blandt andet AFI-forordningen, selvkørende enheder, typegodkendelser med videre. Der var i 2023 beskæftiget ca. 11 årsværk

Derudover har der været en stigning på ca. 65 årsværk som følge af varetagelsen af tværgående opgaver (departements- og ministerbetjening, økonomi, HR, it, facility med videre) som følge af tilførsel af nye opgaver i Færdselsstyrelsen, samt "hjemtagning" af stabsfunktioner fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der varetog disse opgaver for Færdselsstyrelsen i 2019.

## Køreprøver bliver på dansk, engelsk eller tysk

En ny aftale mellem transportminister Thomas Danielsen (V) og kørelærerforeningerne betyder, at at køreprøver fra 1. januar 2025 kun kan tages på enten dansk, engelsk og tysk. Aftalen kommer efter, at der er konstateret snyd ved tolkningen af forbindelse med de nuværende køreprøver

I et svar på et spørgsmål fra Stinus Lindgreen (R) om snyd med tolkning ved køreprøver, skriver transportminister Thomas Danielsen 2. juli følgende:

"Der er konstateret snyd med tolke bredt rundt i landet, og det mener jeg ikke, at man kan lukke øjnene for. Der er behov for at imødegå problemet, og jeg har derfor sammen med kørelærerbranchen aftalt at indføre nye tolkeregler som led i en generel forbedring af køreprøveafviklingen.

Det betyder, at køreprøven nu også vil blive mulig at tage på engelsk og på tysk i grænselandet. Det er en forbedring, som i sig selv vil åbne op for, at flere med utilstrækkelige danskkundskaber kan gå til køreprøve uden først at skulle skaffe sig en tolk.

Det er desuden mit udgangspunkt, at de fleste borgere, der bor og skal arbejde i Danmark, alt andet lige må forventes at kunne klare en prøve enten på dansk eller engelsk".

### Arbejdsskadesager har givet godt 20 millioner kroner - på syv måneder

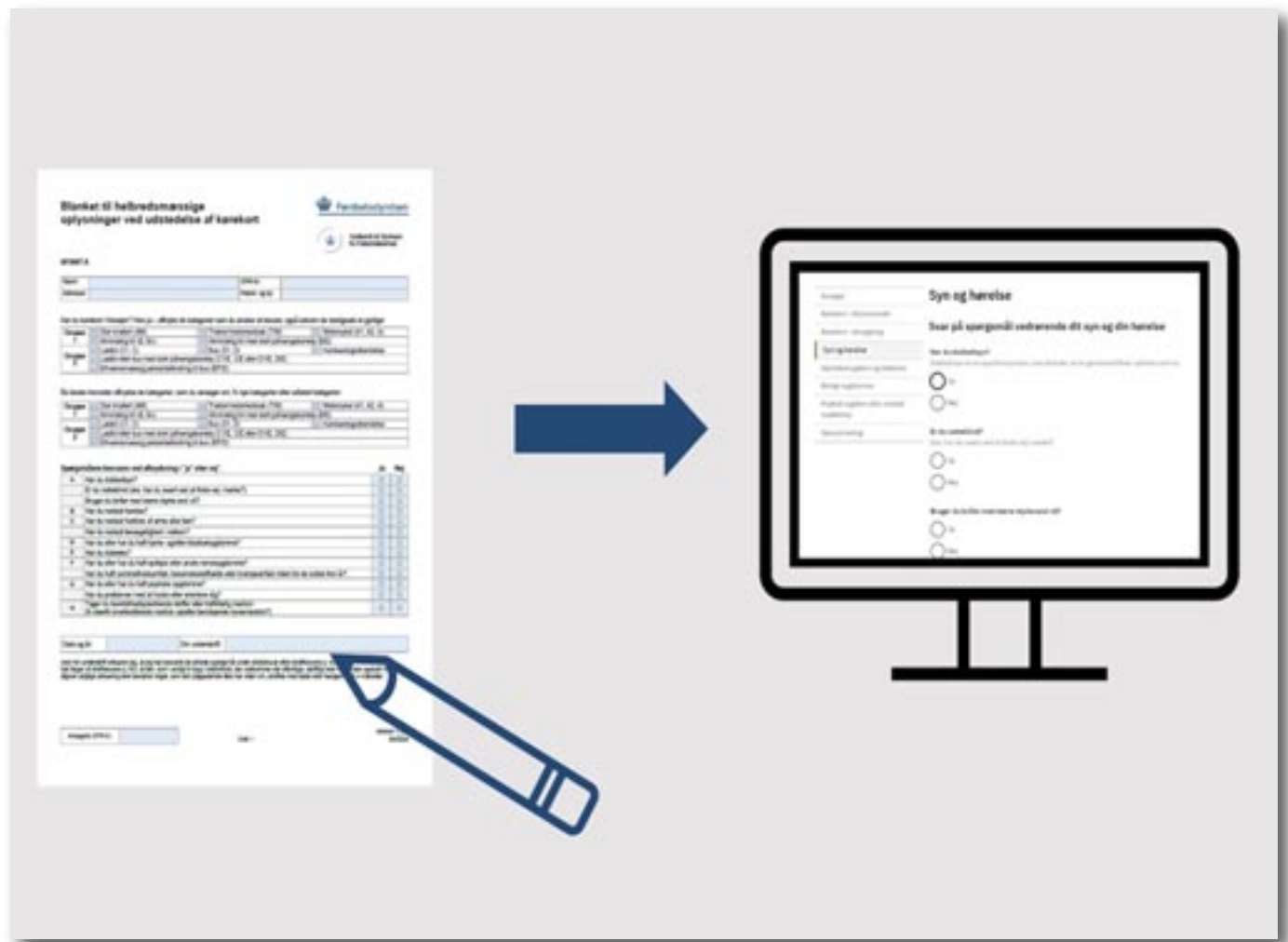
3F Københavns Chauffører & Vestegnen skriver i sit seneste medlemsblad, at der i løbet af årets første syv måneder er afsluttet sager om arbejdsskader for et samlet beløb på 20.599.698 kroner, som går videre til de berørte medlemmer

I juli i år blev der afsluttet arbejdsskadesager for i alt 7.393.873 kroner.

### Faglige sager har givet godt 6,3 millioner kroner - på syv måneder

3F Københavns Chauffører & Vestegnen skriver i sit seneste medlemsblad, at der i løbet af årets første syv måneder er afsluttet faglige sager for et samlet beløb på 6.347.128 kroner, som går videre til de berørte medlemmer

I juli i år blev der afsluttet faglige sager for i alt 1.932.563 kroner.



Kørekort:

## Lægeattester bliver digitale

I løbet af efteråret udruller Færdselsstyrelsen en ny og landsdækkende løsning for digitale lægeattester på kørekortområdet. Løsningen udrulles gradvist til landets kommuner i fire omgange

Første omgang bliver mandag 2. september, mens fjerde og sidste omgang kommer mandag 2. december, hvorefter alle landets kommuner vil være overgået til Færdselsstyrelsens digitale løsning.

Ind til tirsdag 1. juli næste år, hvor det bliver obligatorisk at anvende den digitale lægeattest ved udstedelse af kørekort, vil det være valgfrit for eleven at benytte den digitale lægeattest eller den eksisterende papirversion af lægeattesten.

Den nye, digitale løsning er udviklet på baggrund af erfaringer fra et pilotprojekt med digitale lægeattester i en række kommuner. Pilotløsningen udfases nu i takt med, at kommunerne overgår til Færdselsstyrelsens nye landsdækkende løsning.

For kørelærere med elever, som tidligere har anvendt pilotløsningen for digitale lægeattest, vil der ikke være ændrin-



ger i arbejdsgangen, men man skal som kørelærer, der hidtil har brugt et link direkte til den gamle pilotløsning - eksempelvis på køreskolens hjemmeside - huske huske at opdatere linket til den nye digitale løsning.

Linket til den nye løsning for digital lægeattest findes **her**:

## Ændringer i arbejdsgange

Med den nye, digitale løsning skal der ikke længere afleveres en fysisk lægeattest på Borgerservice i den kommune, den enkelte elev har valgt. Fremover vil udfyldelsen af den digitale lægeattest foregå på følgende måde:

- På [borger.dk/lægeattest](https://borger.dk/lægeattest) vælger eleven en kommune, og udfylder lægeattestens Del A digitalt. Herefter modtager eleven et kvitteringsbrev via Digital Post
- Til elevens konsultation hos egen læge udfylder lægen Del B af lægeattesten. Herefter modtager eleven endnu et kvitteringsbrev via Digital Post
- Den komplette lægeattest sendes automatisk til Borgerservice i den kommune, som eleven har valgt på [borger.dk](https://borger.dk). Hvis eleven ikke kan huske den valgte kommune, fremgår kommunen af begge elevens kvitteringsbreve

## Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



Du kan hente tidligere numre af Magasinet Bus **her**:

# Tre personer lavede en practical joke med taxichauffør - og blev anholdt

Københavns Politi anholdt søndag 25. august tre personer og sigtede dem for trusler på livet mod en tilfældig taxi-chauffør på Vesterbro i København. De tre personer lavede practical joke med en tilfældig taxichauffør, som blev filmet. Joken var tiltænkt sociale medier

Politiet i København oplyser, at to af de sigtede satte sig ind i taxien med en taske og råbte, at de havde en bombe, hvorefter de løb ud af bilen. Taxichaufføren blev forskrækket, trykkede speederen i bund og kørte med åbne bagdøre op over en cykelsti og ud på et grønt område ved Otto Busses Vej.

Selvom det ikke resulterede i større fysisk personskade, tager Københavns Politi sagen meget alvorligt og peger på, at de tre sigtede blandt andet kan forvente et erstatningskrav for ødelæggelser på taxien, hvis der falder dom.

# Ny flyer skal hjælpe turister på jernhest

Rådet for Sikker Trafik har lavet en flyer med information om cykelreglerne på engelsk. Nærpolitiet i København har delt dem ud til en række hoteller i København, hvor de er blevet taget godt imod

De fleste københavnere cykler for at komme til og fra og igennem byen. Det samme gør for tiden en del turister og andre besøgende, men for nogle er det lidt mere udfordrende at komme igennem den stærkt cykeltrafikeret by end andre.

For både at få trafikken til at glide bedre - og for de cyklende turisters og andres sikkerhed, har Rådet for Sikker Trafik lavet en flyer med en række af de almindelige færdselsregler på engelsk, som nærpolitiet i Københavns Politi har delt ud - blandt andet til en række hoteller.

- Vi har fået virkelig god respons fra de hoteller, vi har været rundt hos. Ligesom vi selv oplever at møde mange turister, som er i tvivl om reglerne, så gør hotellerne det samme. Vi håber, at denne, simple flyer kan hjælpe turisterne med at gebærde sig bedre i den københavnske cykeltrafik, siger leder af nærpolitiet i Indre By i København, politikommissær Henrik Brix og tilføjer:

- Jeg vil også gerne opfordre københavnere til at være opmærksomme på de turister, som måske er lidt usikre i trafikken, når de kommer cyklende. Mange af gæsterne i vores by er jo ikke flasket op med jernhesten på samme måde, som vi selv er, så jeg håber, at alle vil vise lidt hensyn - også selv om sommermorgen er grå og regnvejrsfuld, og man måske er ved at komme for sent til dagens første møde.

Interesserede kan hente den omtalte folder **her**, som også kan være interessant for andre end blot dem, der besøger København og omegn.

# Københavnsk taxiselskab indgår partnerskab med amerikanske Uber

Uber - der tidligere var aktiv på det danske taxi-marked - er på vej ud på gader og stræder i Hovedstaden. Det sker via et partnerskab med taxi-selskabet Drivr Danmark A/S, som via Uber's app vil bringe kunder frem til deres bestemmelsessted i Hovedstadsområdet

Taxi-selskabet Drivr Danmark A/S, der blev etableret i efteråret 2017 og de seneste par år har kørt med underskud, oplyste fredag 16. august, at selskabet har indgået et partnerskab med amerikanske Uber, der i 2017 trak sig fra Danmark på grund af vanskeligheder med at leve op til lovgivningen om taxi-kørsel.

*"Vi er stolte af at kunne bringe Uber til Danmark i samarbejde med Drivr. Driver og Uber har indgået et strategisk partnerskab, der gør DRIVR's førsteklases taxaservice tilgængelig for brugere af Uber-appen. Fra begyndelsen af 2025 vil brugere af Uber-appen kunne booke en taxatur direkte med Driver".*

Sådan står der på Drivr's webside fredag.

Drivr Danmark A/S vil gennem partnerskabet med Uber give taxi-kunder mulighed for at kombinere Uber's app med Drivr's taxiservices, som har drevet kørselskontor under gældende regler i København siden 2017.

Drivr Danmark fremhæver, at partnerskabet betyder, at taxikunderne får Uber's innovative teknologi og Drivr's lokale ekspertise. Samarbejdet betyder, at danske og udenlandske Uber-kunder vil opleve samme Uber-service i København, som som kender fra brugen af Uber i andre lande.

Drivr Danmark fremhæver, at selskabets partnerskab med Uber fuldt ud overholder alle danske regler og love. Drivr Danmark har inviteret Uber til landet med det klare formål, at de skal operere i fuld overensstemmelse med gældende lovgivning.

### Om Drivr Danmark A/S:

- Drivr Danmark A/S blev etableret 31. oktober 2017
- Drivr Danmark A/S 100 procent er ejet af Drivr HQ ApS, der igen er ejet af 70 procent af Shaiwandi Holding ApS, der igen er ejet af Haydar Jabbar Shaiwandi. 30 procent af selskabet er ejet af Nobert WDP Holding APS, der er ejet af Gecse Norbert Zsolt, der er bosiddende i Ungarn (Kilde: CVR-registeret)
- I det senest afsluttede regnskabsår opgjort pr. 31. december 2023 kom selskabet ud med et resultat på minus 1.600.000 kroner, egenkapitalen var ved regnskabsårets udgang på minus 517.000 kroner, mens balancen var på 7.450.000 kroner

Drivr Danmark peger på, at selskabet siden 2017 har leveret taxiservice i Danmark og fortsat vil sikre, at alle tjenester er i tråd med de højeste standarder for sikkerhed og lovmæssig overholdelse.

- Vi sikrer ordnede forhold for chauffører og vognmænd
- Chauffører og vognmænd gennemgår grundig uddannelse
- Taxierne er forsikrede og lever op til alle sikkerhedskrav
- Vi sørger for korrekt og rettidig rapportering til myndighederne





Aarhus Letbane kører med flere og færre passagerer.

(Foto: Jesper Christensen)

## Passagertallet steg med godt 16 procent

Aarhus Letbane har i løbet af første halvår transporteret 3.234.915 passagerer med sine letbanetog, der forbinder Odder med Aarhus og Grenaa. Det er en stigning på 16,3 procent i forhold til samme periode sidste år, hvor tallet var 2.708.291

I første halvår rejste 960.354 passagerer med linie L1 mellem Aarhus og Grenaa via Lystrup, hvilket var en stigning på 15,6 procent. På linie L2 mellem Odder og Lystrup via Aarhus H og sygehuset i Skejby var passagertallet 2.274.56, hvilket var en stigning på 16,5 procent.

- Det er virkelig gode nyheder, siger Michael Borre, der er administrerende direktør hos Aarhus Letbane.

- Vi arbejder kontinuerligt på at forbedre mulighederne for vores passagerer i form af kundeinformation, frekvens og stabilitet, og vi er glade for at arbejdet bærer frugt. Vi fortsætter selvfølgelig dette arbejde, siger han videre.

Den store tilslutning glæder også bestyrelsesleder Mie Krog.

- Vi er utrolig glade for at se, at Letbanen vinder frem hos østjyderne, og glæder os over, at de også kan se de fordele, der er ved at komme nemt, hurtigt og bæredygtigt frem med Letbanen, siger hun og peger på, at man hos Aarhus Letbane havde forventet at passagertallet fortsat ville vokse på linie L1 på grund af ekstra afgangene til Hornslet i myldretiden, der blev indført i august 2022.

- Men at også L2 vækster betydeligt, er virkelig gode nyheder. Med den nye køreplan, hvor vi fra sommeren 2024 indsætter flere afgangene udenfor myldretiden på både L1 og L2, er der udsigt til at stigningen vil fortsætte yderligere, siger Mie Krog.

Som et led i at styrke mulighederne og fleksibiliteten for de mange passagerer, arbejder man hos Aarhus Letbanen på få flere letbanetog, som kan give endnu flere afgangene til det stigende behov. Region Midtjylland har allerede tilkendegivet sin opbakning og i slutningen af sommeren forventes det, at Aarhus Letbanes anden ejer, Aarhus Kommune, tager sin beslutning.

Hos Aarhus Letbane peger man på, at med de gode foreløbige tal for 2024 og forhåbentlig med opbakning til indkøb af nye tog, vil Letbanen være klar til at transportere endnu flere passagerer i fremtiden.

---

## Rapport fra Havarikommissionen: Cyklist med musik i ørene og med ferie i tankerne overså letbanetog

Fredag 17. august sidste år skete der en ulykke ved en overgang for gående over letbanen ved Tueager mellem stoppene ved Aarhus Universitethospital og Gl. Skejby. Overgangen markerer sig ifølge rapporten Havarikommissionen ved at være overrepræsenteret i statistikken over hændelser, der skal meldes. Ved ulykken fredag 17. august lidt før klokken 17 kom en kvinde så alvorligt til skade, da hun cyklede over skinnerne, at hun får varige mén

Cyklisten, der har boet i Aarhus i tre år, har oplyst til Havarikommissionen, at hun ikke husker noget, fra hun forlod sin arbejdsplads og indtil hun vågnede på sygehuset. Fredag 17. august sidste år var hun på vej hjem fra arbejde, og hun mindes ikke at have holdt for letbanen ret mange gange tidligere - måske fem gange i alt.

På vejen hjem den pågældende dag, der har hendes sidste inden, hun skulle ud at rejse, hørte hun musik i sine In-Ear høretelefoner. Hun har oplyst, at hun måske havde tankerne et andet sted.

Den primære årsag til ulykken var ifølge Havarikommissionens rapport cyklistens uopmærksomhed mod letbanetog ved passage af letbanesporet.

Havarikommissionen skriver i sin rapport, at ulykken under lidt andre omstændigheder kunne have været ulykke med et mere alvorligt udfald.

Havarikommissionen peger på, at der ved samme overgang tidligere været andre sikkerhedsmæssige hændelser.

# Letbaner

Ifølge rapporten kan det ikke afvises, at en eller flere af følgende omstændigheder kunne have haft indflydelse på hændelsesforløbet:

- Forskydningsbommenes fysiske opbygning kunne medføre at cyklister fra Tueager først umiddelbart før passage af sporet blev opmærksom på et eventuel kommende letbanetog
- Idet en bygning delvis spærrede for udsynet for cyklister, som kom fra Tueager, kunne en cyklist risikere først meget sent i passage af overgangen at blive opmærksom på et kommende letbanetog
- Kørsel på elcykel kunne medføre en større hastighed end ved kørsel på cykler uden elmotor, og dette eventuelt kombineret med at overgangen var meget befærdet særligt i myldretiden, kunne medføre at cyklistens primære fokus var på selve kørslen gennem forskydningsbommene frem for på omgivelser og dermed sikkerheden ved passage af letbanen
- Kombinationen af, at cyklisten var rutineret bruger af overgangen (gennem flere år havde brugt overgangen ved kørsel hjem fra arbejde), var på vej hjem til ferie, og hørte musik i sine høretelefoner, kunne have reduceret cyklistens opmærksomhed i forhold til omgivelserne ved kørsel ud i overgangen

Havarikommissionen anbefaler på baggrund af sine undersøgelser, at Trafikstyrelsen sikrer, at Aarhus Letbane gennemfører en risikovurdering af, hvorvidt sikkerhedsforholdene for cyklister på stedet er tilstrækkelige i forhold til den konkrete benyttelse af overgangen.

Interesserede kan se Havarikommissionens rapport "Aarhus Letbane, personpåkørsel ved Tueager d. 17-08-2023" [her](#):



*Billedet ovenfor og billederne på næste side er fra stedet, hvor ulykke skete. Billedet her viser forholdene, når man kommer fra Letbanestoppet ved Skejby Sygehus og kører videre mod Gl. Skejby.*



# Letbaner



*Billederne på denne side viser forholdene set fra Tueager. Øverst fra den asfalterede cykelti, der fører direkte over letbanen. Nederst er overgangen set fra grusstien, hvor man skal dreje til højre for at komme over letbanen*





På Kattegat og på Bornholmslinjen arbejder Molslinjen med en fremtidig elektrificering. Her er flere teknologier i spil til en løsning, som også vil gøre de store hurtigfærger grønne. (Foto: transportnyhederne.dk)

## Rederi vedtager klimamål med Science Based Targets Initiative

I en ny strategi for bæredygtighed sætter Molslinjen mål for reduktion af drivhusgasudledninger inden 2030. Målene, der er blevet valideret af Science Based Targets initiative (SBTi), omfatter først og fremmest skift til el-drift

Molslinjen, der er Danmarks største indenrigs færgerederi og en del af Nordic Ferry Infrastructure, har sat kurs mod en grønnere færgedrift. Ved at tilslutte sig det internationalt anerkendte SBTi, vil Molslinjen bidrage til at begrænse den globale opvarmning.

- Vi vil gerne være en del af løsningen på de globale klimaudfordringer og være med til at sikre, at vi får den globale opvarmning begrænset til de 1,5 grader, siger Molslinjens administrerende direktør, Kristian Durhuus.

Molslinjen er i gang med at elektrificere sin færgedrift på sine ruter. Der er eksempelvis bygget en el-færge til Fanølinjen, og på et værft i Tyrkiet bliver der lige nu bygget nye el-færger til Samsølinjen og til Alslinjen. På Øresundslinjen har der sejlet el-færger i nogle år med nogle af verdens største batterier.

# Flydende forbindelser

- Vi har sat et meget ambitiøst mål, hvor vi ønsker en helt emissionsfri drift senest i 2040. Derfor har vi tilsluttet os Science Based Targets initiative for at få deres godkendelse af vores arbejde, siger Kristian Durhuus.

Også på Kattegat og på Bornholmslinjen arbejdes der med en fremtidig elektrificering. Her er flere teknologier i spil til en løsning, som også vil gøre de store hurtigfærger grønne. Molslinjen har blandt andet købt sig ind i Hvidovre-firmaet WattsUp Power, som har udviklet et mekanisk batteri med svinghjul.

-Skal vi lykkes med at være et forbillede for færgerederier i verden, så skal vi være innovative og sætte meget ambitiøse mål for os selv, siger Kristian Durhuus.

---

## Færgerederi sejlede med færre passagerer mellem Sverige og Danmark

Svenske Stena Line, der sejler mellem Göteborg og Frederikshavn og mellem Halmstad og Grenaa, rapporterer om en negativ udvikling for årets sommersæson - især blandt svenske, men også danske passagerer. I juli rejste 14 procent færre passagerer mellem Frederikshavn og Göteborg og Grenaa og Halmstad sammenlignet med året før. Udviklingen ser ifølge rederiet ud til at vende i de kommende måneder, hvor Stena Line regner med at nå sit budgetmål

Sommeren er normalt højsæson for Stena Line, men i år har den vist sig at være noget mere udfordrende end ventet. Nedgangen i rederiets bookingtal kan spores tilbage til april i år, og i juli lå den samlede passagervolumen 22 procent under budgettet og 14 procent lavere end samme periode sidste år. Det svenske marked står for den største del af faldet, men også det danske marked har vist tegn på opbremsning.

- Desværre har sommeren ikke levet op til vores forventninger. Udfordringerne, vi står over for, især på det svenske marked, er vi ikke alene om - hele rejse- og turistbranchen har i længere tid været påvirket af faktorer som inflation, stigende renter, en svag svensk krone og reduceret købekraft hos svenske husholdninger, hvilket desværre betyder, at færre svenskere tager til Danmark, lyder det fra Ulf Staaff, der er Travel Commercial Manager hos Stena Line.

Den negative bookingtrend ser dog ud til at være vendt. De tidlige indikationer for august og september viser, at Stena Line sandsynligvis vil nå deres budgetmål for disse måneder.

- Selvom sommeren ikke levede op til forventningerne, er der håb om, at markedet vil stabilisere sig og vende tilbage til vækst. Vi tror og håber også på, at den fortsat faldende inflation og lavere renter i 2025 vil føre til en genopretning af både det svenske og danske marked. Men uanset hvad, er vi hos Stena Line klar til at rulle ærmerne op og fortsætte med at tilpasse os til markedets ændringer, siger Ulf Staaff.

### Om Stena Line:

- Stena Line er et af Europas store færgerederier med 33.300 sejladsere om året og omkring 40 fartøjer og 20 ruter i Nordeuropa og Middelhavet
- Stena Line's ruter er en del af det europæiske logistiknetværk, og rederiet udvikler nye intermodale fragtløsninger ved at kombinere transport med jernbane, vej og til søs
- Stena Line spiller med sin omfattende passagerdrift også en rolle for turismen i Europa
- Virksomheden er familieejet, blev grundlagt i 1962 og har hovedkontor i Göteborg
- Stena Line har 6.300 ansatte og omsætter for 19 milliarder svenske kroner årligt



## Færgerederi har fået ny administrerende direktør

Mandag 8. juli startede Eric Grégoire som administrerende direktør i Scandlines. Direktionen består nu af administrerende direktør Eric Grégoire, vicedirektør Michael Guldman Jensen og økonomidirektør Mikael Koch

Eric Grégoire kommer fra en stilling som administrerende direktør - CEO (Chief Executive Officer) - i Goodpack Pte Ltd. i Singapore. Han har gennem årene arbejdet med optimering af forretningsprocesser i forskellige internationale firmaer som General Electric og DuPont

- Jeg glæder mig over at kunne byde Eric Grégoire velkommen til Scandlines. Eric kommer med stor ledelsesmæssig erfaring fra internationale virksomheder og med at skabe godt teamwork, at få sat en strategisk retning og at prioritere og gennemføre de tiltag, der skal til for at realisere strategien. Jeg ser frem til samarbejdet, siger Birgit Nørgaard, der leder Scandlines' Supervisory Board.

- Jeg ser frem til at blive inspireret af den lange tradition, Scandlines har for at spille en afgørende rolle i lokalsamfundet og for at løfte ansvaret for kritisk infrastruktur. Scandlines går forrest, når det drejer sig om grøn færge-drift. Det arbejde skal vi fortsætte. I løbet af min 32-årige karriere har jeg oplevet og nydt begejstringen ved at vinde i et konkurrencepræget miljø. Og jeg har lært, hvad der skal til, for at en virksomhed kan klare sig trods skarp konkurrence: Stærke teams, ukomplicerede processer og kundeorienteret innovation, siger Eric Grégoire i en kommentar i forbindelse med sit nye job som administrerende direktør i Scandlines.



*Eric Grégoire er tiltrådt som administrerende direktør i Scandlines.*

## Færgesekretariat har fået ny sekretariatsleder

Nete Herskind tiltrådte torsdag 1. august som leder af Færgesekretariatet, der har hjemsted i Ærøskøbing på Ærø. Hun afløser Jan Fritz Hansen, der går på pension efter at have ledet sekretariatet siden starten i marts 2015

Nete Herskind, der er cand.polit. og indtil udgangen af juli var chefkonsulent i Kommunernes Landsforening, har tidligere erfaring fra det maritime område med stillinger i danske rederi- og havneorganisationer.

Bag Færgesekretariatet står de 18 danske kommuner, der driver indenrigsfærger til de små og mindre øer, der ligger i kommunerne. Opgaven er primært gennem fælles indsats at optimere sejladsen og fremme det maritime samarbejde mellem kommunerne.

# Energiselskab har ansat en ny markedschef til transportområdet

Søren Graversen bliver ny markedschef for transportområdet i energiselskabet OK. Han kommer senest fra en stilling som Regional Air Product Manager hos den amerikanske logistik- og gods-transportvirksomhed, Expeditors, og tiltræder sin nye stilling hos OK 1. september

Søren Graversen har god erfaring fra transport- og logistikbranchen. Han er uddannet gennem A.P. Møller-Mærsk og har stor erfaring fra transport- og logistikbranchen, hvor han tidligere har været en del af Mærsk Line, derefter Star Air og senest amerikanske Expeditors, hvor han havde base i Frankfurt.

Hos OK får Søren Graversen ansvaret for OK's transportområde med henblik på at styrke og udvikle forretningen yderligere.

- Søren Graversen har en lang karriere inden for transport- og logistikbranchen, hvor han har været ansvarlig for organisationer af varierende størrelse. Han er vant til at håndtere kontraktsamarbejder med store kunder, og så har han gode menneskelige kvaliteter. Derfor er jeg sikker på, at vi tilføjer en stærk lederprofil til vores transportteam, siger Claus Linnemann, der glæder sig over ansættelsen af Søren Graversen og ser frem til at byde ham varmt velkommen.



*Søren Graversen er ny markedschef på transportområdet i OK.  
(Foto: OK)*

Hos OK mærker man en stigende interesse for fremtidens energiløsninger. Flere vognmænd er så småt begyndt at omstille deres flåder til el, mens andre fortsat er nysgerrige efter at få et overblik over mulighederne. Søren Graversen glæder sig til lede OK igennem den udvikling sammen med sit nye team.

- OK står et spændende sted i forhold til transformationen. Der ligger en stor opgave i at servicere det eksisterende marked og samtidig forberede til fremtiden. Det handler ganske enkelt om at være der for kunderne - og det er en opgave, jeg ser frem til at løfte i samarbejde med gode kolleger, siger Søren Graversen, der træder ind i ledergruppen i Marked Erhverv hos OK.

- Jeg glæder mig til at møde et stærkt og erfarent team og til at komme i gang med at forstå forretningen og sammenhængene på tværs af organisationen, siger han videre.

Privat bor Søren Graversen i Roskilde med sin hustru og har tre børn samt et barnebarn.

OK sagde sidste år farvel til sin markedschef gennem mange år, Henrik Dehn, der dengang blev efterfulgt af Claus Skipper. I foråret sagde OK så farvel til Claus Skipper, som efterfølgende tiltrådte en stilling som salgsdirektør hos Continental, hvor han havde været tidligere.

## Råd for trafiksikkerhed får ny direktør

Jakob Bøving Arendt tiltræder søndag 1. september stillingen som administrerende direktør for Rådet for Sikker Trafik. Han kommer fra en stilling som direktør i Kost- og Ernæringsforbundet og er forhenværende kontorchef i Statsministeriet

Jakob Bøving Arendt skal fra sin nye post stå i spidsen for at påvirke trafikanternes adfærd, så der sker færre ulykker på vejene. Situationen i dag er, at adfærden i trafikken er skyld i ni ud af ti alvorlige trafikulykker.

- Det er vigtigt, at trafiksikkerhedsarbejdet står stærkt i alles bevidsthed, og det kan Jakob Bøving Arendt være med til at sikre. Vi har mange års erfaring og succes med at påvirke adfærden på vejene i en mere sikker retning, så Danmark i dag er et af de mest trafiksikre lande i verden. Den indsats skal Jakob Bøving Arendt være med til at forankre og forny, siger Michael Svane, der formand for Rådet for Sikker Trafik - og tidligere branchedirektør i DI Transport og i vognmandsorganisationen DTL.

Jakob Bøving Arendt er uddannet cand.scient.pol. og er forhenværende pressechef for statsminister Helle Thorning-Schmidt og Lars Løkke Rasmussen. Jakob Bøving Arendt har også været kontorchef i kommunikationsenheden i Statsministeriet under Lars Løkke Rasmussen og Mette Frederiksen, og han har tidligere været ansat i Finansministeriet og DI. Siden 2020 har Jakob været direktør i Kost- og Ernæringsforbundet med ca. 30 medarbejdere og 8.000 medlemmer.

- Vi er alle trafikanter, og vi skal kunne nyde friheden ved at færdes rundt i vores land på en sikker måde - uanset om det sker som gående, på et, to, fire eller endnu flere hjul. Det er utrolig meningsfuldt for mig at kæmpe for at få nedbragt de alt for mange tilskadekomne og ikke mindst trafikdrab, der desværre stadig sker hvert år, siger Jakob Bøving Arendt og fortsætter:

- Det vigtige arbejde glæder jeg mig til at tage fat på sammen med formandskabet og resten af forretningsudvalget, medarbejdere, myndigheder og de mange medlemsorganisationer og samarbejdspartnere, der alle har en aktie i at skabe sikre veje, cykelstier og fortove. Vi kan kun løse denne vigtige opgave i fællesskab.

Jakob Bøving Arendt afløser Mogens Kjærgaard Møller, der efter 11 år som administrerende direktør for Rådet for Sikker Trafik har valgt at gå på pension.



*Jakob Bøving Arendt tiltræder søndag 1. september stillingen som administrerende direktør for Rådet for Sikker Trafik.  
(Foto Thorleif Ravnbak)*

### Om Rådet for Sikker Trafik:

- Rådet for Sikker Trafik arbejder for at forebygge trafikulykker ved at påvirke viden, holdning og adfærd ved hjælp af undervisning, rådgivning og kampagner
- Rådet for Sikker Trafik arbejder efter målsætningen i Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan om, at der i 2030 højst må være 90 dræbte, 900 alvorligt tilskadekomne og 10.000 lettere tilskadekomne personer i trafikken. Det svarer cirka til en halvering fra 2020-2030



# Dæk-importør og forhandler har ansat ny forsyningskædedirektør

NDI Group A/S - Nordisk Dækimport med hovedsæde i Brørup mellem Kolding og Esbjerg - har ansat Christian Heimer som CSCO (Chief Supply Chain Officer) med det øverste ansvar for indkøb, produktion, lager og logistik. Som CSCO skal han bringe NDI-koncernen på forkant med fremtidens markeds- og distributionslandskab

Christian Heimer, der har en baggrund inden for ledelse, logistik og forretningsudvikling, blev en del af NDI-koncernen med virkning fra 5. august.

- Vi ser frem til samarbejdet med Christian Heimer, som med sin store erfaring og indsigt skal hjælpe med at realisere vores ambitioner som en meget vigtig del af vores koncernledelse. Han får en central rolle i forhold til at hjælpe os med at nå i mål med vores strategiske ambitioner - blandt andet at skabe profitabel vækst og opnå en endnu mere effektiv og kundeorienteret distribution, siger vicedirektør i NDI-koncernen, Peter Kjær, og fortætter:

- Desuden skal han styrke vores langsigtede indsats for at komme på forkant med fremtidens markeds- og distributionslandskab, som omfatter digitale muligheder, bæredygtig produktion og logistik, samt ikke mindst at bringe Norden endnu tættere sammen.

Christian Heimer kommer foruden målsætningerne i 2026-strategien til at understøtte NDI Groups ambitioner om at styrke sin position som en nordisk virksomhed.

- Jeg glæder mig til at blive del af NDI-koncernen, lære dens medarbejdere at kende og blive del af en ambitiøse plan, der er lagt for fremtiden som en markedsledende, nordisk virksomhed. En plan, der ikke kun handler om at styrke virksomhedens indkøb, produktion, lager og logistik, men ikke mindst også sammenspillet mellem de forskellige afdelinger. I sidste ende har det også en stor betydning for, hvordan kunden oplever virksomheden og dermed kundetilfredsheden, siger Christian Heimer.

I det senest afsluttede regnskabsår opgjort 30. juni 2023 havde NDI Group A/S et overskud efter skat på 15.179.000 kroner ud af en bruttofortjeneste på 182.263.000 kroner. Egenkapitalen var på 374.935.000 kroner og balancen på 934.865.000 kroner.





Rydning forud for den kommende jernbane øst for rasteplass Kildebjerg Nord.

(Foto: Vejdirektoratet)

## Ny jernbane på Vestfyn er kommet fire entrepriser videre

Vejdirektoratet har indgået kontrakt for fire af de fem anlægsentrepriser for den nye jernbane, der skal anlægges over Vestfyn. Sammen med Fynske Motorvej kommer jernbanen til at udgøre en fælles transportkorridor. Med de fire indgåede kontrakter kan Vejdirektoratet sætte gang i det egentlige anlægsarbejde for den nye jernbane

Vejdirektoratet skal anlægge 35 kilometer ny højhastighedsjernbane mellem Odense og Kauslunde, hvor det bliver muligt at køre med op til 250 km/t med persontog. Når den nye jernbanestrækning ligger færdig, er sporene lagt til en kortere rejsetid. Samtidig vil den nye jernbane frigøre kapacitet på den nuværende jernbane, hvor der bliver mere plads til godstog og regionale persontog.

Kontrakterne for de første fire anlægsentrepriser i projektet, som løber frem til 2029, omfatter strækningerne mellem Spedsbjerg og Gribsvad, Gribsvad og Ålsbo samt Kauslunde til Ålsbo på sammenlagt cirka 25 kilometer.

- MJ Eriksson skal udføre entreprisen på strækningen fra Spedsbjerg til Gribsvad på cirka 9,3 kilometer, som omfatter jordarbejder og otte bygværker
- Gustav Christensen skal stå for entreprisen på strækningen mellem Gribsvad og Ålsbo på cirka 4,5 kilometer, som omfatter jordarbejder og fem bygværker
- Aarsleff skal stå for de to entrepriser mellem Kauslunde og Ålsbo på cirka 10,5 kilometer, som omfatter jordarbejde og 10 broer

Entreprenøren til den sidste anlægsentreprise fra Spedsbjerg og Odense forventes at være fundet ved udgangen af oktober.

Samlet skal der bygges 34 broer og flyttes cirka 5,5 millioner kubikmeter jord i de fem anlægsentrepriser. Udover anlægsentrepriserne vil der også være entrepriser som indeholder udfletningsanlæggene i Kauslunde og Odense, sporentreprise, kørestrømsanlæg og signalanlæg.

Med de fire underskrevne kontrakter at der indgået aftaler for knap 1,6 milliarder kroner. Projektets samlede bevilling udgør 5,4 milliarder kroner.

Interesserede kan læse mere om projektet [her](#):

---

## Aarhus-entreprenør skal stå for udvidelse af station på Amager

Sund & Bælt har afsluttet EU-entreprenørudbuddet om udvidelsen af Københavns Lufthavn Station og tildelt kontrakten til Per Aarsleff A/S, der har hovedsæde i Aarhus. Udvidelsen skal sikre øget kapacitet til passager- og godstog på Øresundsbanen

Der er tale om en hovedentreprisekontrakt på udvidelsen af Københavns Lufthavn Station, som Aarsleff skal udføre. Udvidelsen består blandt andet i anlæg af to nye perroner, en gangbro, der forbinder den nye station med lufthavns Terminal 3, og etablering af elevatorer og rulletrapper. Herudover skal der foretages ombygning af jernbanen til de nye perroner, inklusive anlæg af to nye transversaler (en enkelt skråsporforbindelse mellem to parallelle spor), ændringer i kørestrøm, afvanding og sikringsanlæg. Den samlede kontraktsum er 309 millioner kroner

- Sund & Bælt ser frem til samarbejdet med Aarsleff omkring udvidelsen af Københavns Lufthavn Station. Det er et vigtigt projekt, som er med til at sikre, at vi får udvidet gods- og passagerkapaciteten på Øresundsbanen forud for åbningen af Femernforbindelsen, siger Rasmus Haak, der er projektchef hos Sund & Bælt.

Med aftalen er realiseringen af projektet rykket et væsentligt skridt nærmere.

Hos Per Aarsleff A/S ser man ligeledes frem til at gå i gang med udvidelsen.

- Det er en opgave, vi i Per Aarsleff A/S ser frem til at løse i samarbejde med vores kolleger fra Aarsleff Rail A/S og vores søsterselskab Wicotec Kirkebjerg A/S. En spændende udfordring bliver blandt andet montage af gangbroen, hvor der skal tages hensyn til både naboer, erhvervsdrivende, metro, motorvej og bane i drift, siger Claus Elleman, der er afdelingsdirektør i Per Aarsleff A/S.

Anlægsarbejderne forventes at gå i gang ved årsskiftet og afsluttet i sommeren 2026.

Jernbanen over Amager til Københavns Lufthavn og Øresundsbron er, trods den relativt korte strækning, en af de vigtigste trafikforbindelser i Danmark. Det er Sund & Bælts ansvar at sikre, at den nødvendige kapacitet er til stede på Øresundsbanen.

Projektet er medfinansieret af Den Europæiske Union.



# 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

Sve

ducent sætter

et

alg på pause

side 28

## Fjernbuss i Norge præster ruter i Norge

Læs mere

on's City E LE

Gik du glip af Magasinet Bus 6 - 2024?  
Så hent det her!  
Lækkerbus blev sendt  
tur med det samme

Læs mere side 42 - 43

## Så fik København sin fjernbusterminal

Læs mere side 8 - 13