Magasinet Bus

Fredag 25. september 2026 - nummer 9 - 14. årgang



Chaufførerer overser lave broer

Læs mere side 60

Hessel Bus markerede Setra's 75 års fødselsdag

Læs mere side 28

Bustest 2026 i Ungarn omfattede syv busser i naturskønne omgivelser

Læs mere side 32 - 59

BRT-rute i sætter ny passagerrekord

Læs mere side 6

Efterforskning af flexbusselskab på Fyn:

Politiet har anholdt tre mænd

Læs mere side 18

EU foreslår nye udbudsregler

Læs mere side 24

El-busser overholder lovregulering af cybersikkerheden

Læs mere side 16

Advarslessignaler og skilte er åbenbart et problem

Her i september-nummeret af Magasinet Bus skriver vi om, at flere bilster er nervøse, når de nærmer sig en jernbaneoverkørsel, og at flere bilister ser stort på - eller overser - signaler, når de går i gang for at advare om, at der kommer et tog.

Vi skriver også om, at flere og flere broer bliver ramt af køretøjer, der er for høje til at kunne komme under uden at køre på broerne. Og er frihøjden begrænset, står der et skilt, som angiver højden.

Ok, nogle gange står skiltet meget tæt på broen, hvor man forlængst er kommet forbi sidste mulighed for at dreje fra eller vende. Men det ændrer hverken broens frihøjde eller højden på ens køretøj.

Når det gælder jernbaneoverkørslerne står der advarselsskilte i god tid - endda tre skilte, der angiver afstanden til de krydsende skinner.

Og i den almindelige trafik kører flere bilister i både personbiler, busser og lastbiler over for både gult og rødt.

Forleden oplevede vi her på Magasinet Bus, at en blå regionalbus kørste over for rødt på Ringgaden i Aarhus. Chaufføren kunne sagtens have nået at bremse bussen ned og holde på den rigtige side af stregen. Og han skulle alligevel holde ind ved stoppestedet lige efter krydset.

Farlige situationer? Ja, Unødvendige situationer? Ja.

Her på redaktionen vil vi ikke sige os frier for at have kørt over for gult, selvom vi godt kunne have nået at holde før stopstregen. Er der passagere med på bagsædet eller ved siden af - lyder det promte: Du kunne godt have nået at stoppe.

Efterhånden er kørestilen kørt derhen, hvor læreren på AMU-Centeret i Aabenraa gerne ville have den i 1990 hvor der stod kørekort til bus og taxi på programmet. Det handlede den gang som nu om at være forudseende i trafikken.

Måske lykkes det at blive et godt eksempel for andre.

Men inden vi når dertil, kommer vi med en fælles opfordring: Lad os tænke os om en ekstra gang

God læselyst med dette nummer af Magasinet Bus

Jesper Christensen, journalist, chefredaktør - og tidligere chauffør på fuld tid

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

Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen

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

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

ZhongTong H12e PLUS

Økonomi for ejeren, køreglæde for chaufføren
og høj komfort for passagererne

Skandinavisk premiere
Persontrafik Stockholm
20.–22. oktober











Fuldelektrisk turistbus med plads til de lange ture.

- **466 kWh batterikapacitet** – lang rækkevidde
- **Plads til 49+1+1** passagerer i luksusstole
- **Toilet og køkken** om bord
- **Enkel og logisk** placering af betjeningspanel
- **Stort og regulært** bagagerum
- **Komplet** sikkerhedspakke
- **360° Bird View** kamera



Mød os i Stockholm – eller book en fremvisning

Dan Schroeder
Key Account Manager, ZhongTong Buses

Telefon: +45 5154 7647
E-mail: d.schroeder@hessel.dk

En ombygget container står klar til cykler ved stationen i Hedensted

Frem til marts 2027 kan bus- og togpendlere parkere deres cykler i Midttrafiks Bikepod - en ombygget skibscontainer med lys og cykelstativer - på Hedensted Station. Sammen med Midttrafik tester Hedensted Kommune om gode parkeringsfaciliteter kan gøre det mere attraktivt at kombinere cykel og kollektiv trafik som et alternativ til bilen

Midttrafik's Bikepod, der havde premiere i Odder sidste år og blandt andet har stået ved stationen i Holstebro, blev sat på plads ved Hedensted Station torsdag i sidste uge.

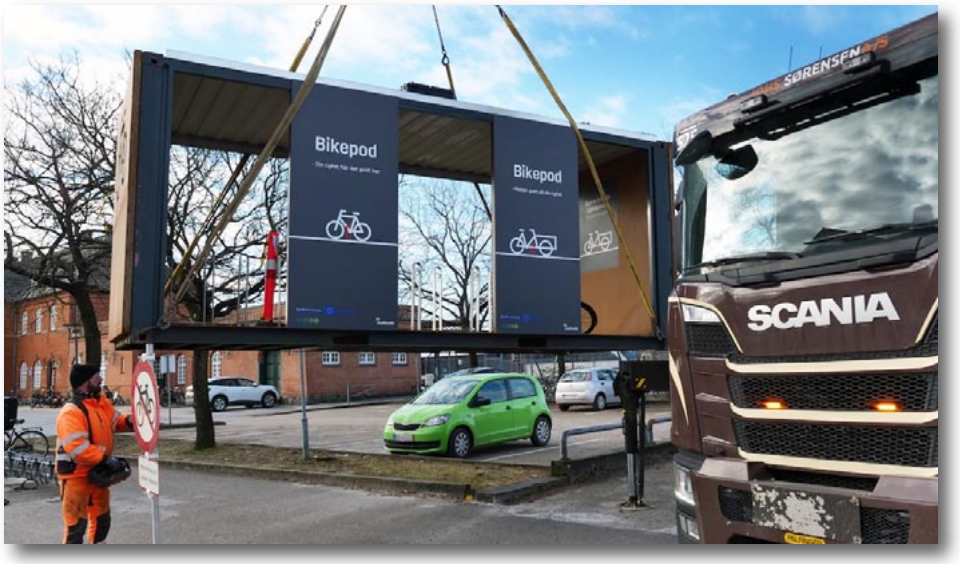
Frem til marts næste år kan eksempelvis tog- og buspendlere parkere deres cykler i den nye form for cykelparkering i skibscontaineren, der er blevet omdannet til cykelstation beklædt med cortenstål og funktionel cykelindretning.

Midttrafik's Bikepod er indrettet med:

- Overdækning og indvendig belysning 24/7
- Solceller, der gør den 100 procent drevet af solenergi
- Plads til nye typer cykler som for eksempelvis ladcykler
- Nye låsetyper, der giver ekstra sikkerhed og mulighed for fastlåsning
- Videoovervågning
- Realtidsskærm viser de næste afgange med bus og lokaltog

BikePoden bliver testet som en del af Hedensted Kommunes arbejde med at styrke den grønne mobilitet ved at gøre lettere og mere attraktivt af kombinere cykel og kollektiv trafik.

Hedensted har de senere år forbedret forholdene for cyklister en ubemandet cykelservicestation ved Hedensted Station, hvor man blandt andet kan få luft i hjulene eller lade en el-cykel.



Midttrafik's Bikepod har tidligere stået ved stationen i Holstebro. (Foto: Midttrafik)

Som andre skibscontainere kan Bikepod'en flyttes med en lastbilkran. Den er på turné rundt i de midtjyske byer og har ind til videre den stået på stationerne i Holstebro og Odder, hvor den har været et populært tilbud blandt pendlerne.

På de to stationer har Bikepod'en været fyldt med pendlercykler 86-89 procent af den tid, den har stået der, hvilket Midttrafik tager som et tegn på, at der er efterspørgsel efter trygge og attraktive forhold til cykelparkering ved den kollektive trafik.

Borgerne i Hedensted kan glæde sig over den nye cykelparkering frem til 31. marts 2027. Interreg ØKS har medfinansieret BikePod som en del af EU-projektet Move, som Midttrafik har deltaget i. Projektets formål var at fremme bæredygtige transportvaner.

Den tyske regering vil støtte selvkørende køretøjer med 14 millioner euro

Bundesministerium für Verkehr (BMV) - det tyske transportministerium - er klar med støtte til selvkørende køretøjer til persontransport og til godstransport på op mod 14 millioner euro - godt 105 millioner danske kroner

Bundesministerium für Verkehr oplyser, at støtten særligt gives til projekter inden for kollektive persontransport og godstransport, hvor selvkørende køretøjer varigt integreres i det offentlige trafikrum.

- Autonom kørsel byder på muligheden for at tænke mobilitet på ny. Især i landdistrikter og i byers udkanter kan autonome køretøjer på en meningsfuld måde supplere det offentlige transporttilbud og forbinde mennesker bedre med hinanden. Samtidig åbner teknologien nye muligheder for godstransportsektoren for at imødegå det stigende transportbehov og den voksende mangel på chauffører. Med vores støtte ønsker vi at accelerere den praktiske anvendelse af autonome køretøjer og styrke Tyskland som innovationshub for fremtidens mobilitet, siger Tysklands transportminister, Steffen Bilger (CDU - Christlich Demokratische Union Deutschlands).

Målet med støtten er at øge markedsgennemtrængningen af autonome systemer og udnytte deres potentiale for øget trafiksikkerhed, økonomisk effektivitet og bæredygtighed i transportsektoren.
Et særligt fokus ligger på projekter, der bidrager bæredygtigt til udviklingen eller videreudviklingen af modelregioner for autonom kørsel.

Det tyske transportministerium vil yde støtte til blandt andet:

- Anskaffelse af køretøjer, der allerede er udstyret med autonome køresystemer
- Anskaffelse af køretøjer, der er udrustet med autonome kørefunktioner af fabrikanten eller tredjepart
- Ombygning af eksisterende køretøjer med autonome køresystemer
- Leasingmodeller for køretøjer med autonome kørefunktioner
- Projekter i ordinær drift samt prøvedrift med efterfølgende permanent anvendelse

Ansøgere kan være kommuner, kommunale områdeforvaltninger, operatører af kollektiv trafik, kommunale og private godkendte transportvirksomheder inden for persontransport og godstransport.



Plusbussen får to ekstra afgange mod Hospitalsbyen om morgenen...

BRT-rute i Aalborg sætter ny passagerrekord

I løbet af september har Plusbussen i Aalborg transporteret op mod 17.000 passagerer på en dag. I årets første seks måneder kørte knap 1,94 millioner passagerer med Plusbusserne i Aalborg mod 1,60 millioner i samme periode i 2024, der var plusbussernes første hele halvår. Fremgangen siden 2024 svarer til en stigning på 21 procent. Det stigende antal passagerer har betydet, at NT har udvidet antallet af afgange og snart vil indsætte den sidste af to ekstra Plusbusser

Passagertallet i plusbusserne i Aalborg, der kørte første tur i 23. september 2023, stiger, og udviklingen ser ud til at fortsætte i takt med, at flere patienter, besøgende og medarbejdere benytter forbindelsen til Hospitalsbyen i den østlige del af Aalborg. På de travleste dage i 2024 og 2025 rundede Plusbussen 16.000 rejsende. I september i år har Plusbussen flere gange sat passagerrekord med op til 17.500 rejsende på en dag.

I første halvår af 2026 havde Plusbussen knap 1,94 millioner passagerer mod 1,60 millioner i samme periode i 2024, svarende til en stigning på 21 procent.

Passagervæksten understreger ifølge Nordjyllands Trafikselskab behovet for mere kapacitet på Aalborgs mest benyttede buslinje, og nu er den sidste af de to ekstra indkøbte Plusbusser ankommet til Aalborg, hvor Tide Bus er i gang med at klargøre den til drift. Plusbus-flåden består dermed af 15 knap 25 meter lange elektriske led-busser med to led.

Kollektiv transport

- Vi har aldrig transporteret så mange passagerer med Plusbussen som nu, og derfor er det glædeligt, at flåden bliver udvidet med to ekstra busser. Det giver os mulighed for at tilbyde bedre kapacitet og kortere ventetid for kunderne i myldretiden på strækningen mellem Hospitalsbyen og Væddeløbsbanen, siger Ole Schleemann, der er direktør for Kunder og Drift i Nordjyllands Trafikselskab.

I maj sidste år besluttede Aalborg Kommune, Tide Bus A/S og NT at investere i de to ekstra Plusbusser. Beslutningen blev truffet i god tid, da leveringstiden på busserne var omkring et år.

Ved køreplansskiftet efter sommerferien er køreplanen på linje 2, som Plusbusserne betjener, blevet udvidet. Om morgenen er der indsat to ekstra afgange mod Hospitalsbyen, mens der om eftermiddagen er indsat fire ekstra afgange mod Væddeløbsbanen.

Normalt kører Plusbussen med en frekvens på syv et halvt minut i myldretiden. Med de ekstra afgange er ventetiden på de travleste frekvensen sat ned til tre et kvart minut.

- Plusbussen viser sit værd og spiller en stadig større og større rolle for den samlede mobilitet i Aalborg. Den er ikke blot en del af Aalborgs grønne omstilling, men også en helt nødvendig transportform, der hver dag transporterer tusindvis af borgere til og fra arbejde, studier, fritidsaktiviteter med videre, siger Jan Nymark Rose Thaysen (V), der er Rådmand for Klima, Kultur og Sundhed i Aalborg Kommune og fortsætter:

- Hver gang bussen vælges frem for bilen, skaber det samtidig plads til de borgere, der ikke kan undvære deres bil som transportmiddel. På den måde er Plusbussen med til at sikre god fremkommelighed for andre transportmidler. De stigende passagertal viser, at Plusbussen gør en reel forskel i hverdagen, og mon ikke flere passagerrekorder snart bliver slået.



...og fire ekstra afgange mod Væddeløbsbanen om eftermiddagen.

(Foto: Jesper Christensen)

Efter tilfredshedsundersøgelse fra Dansk Industri:

Kommuner skal gøre det lettere for borgerne at komme på arbejde

Danske virksomheders vurderer, at kommunernes indsats for god mobilitet er faldet jævnt siden 2020. Det påpeger Dansk Industri efter organisationens seneste undersøgelse blandt danske virksomheders tilfredshed med den kommune, de bor i

- Gode transportmuligheder er helt afgørende for, om medarbejdere kan komme på arbejde, og om varer kan komme effektivt frem, siger branchedirektør for DI Transport, Hakon Iversen.

Konklusionen efter årets undersøgelse af kommunerne - Lokal Erhvervsvenlighed - bør ifølge Hakon Iversen og DI Transport være, at kommunerne skal sætte mere fart på arbejdet med at få borgere, medarbejdere og varer effektivt frem.

- Det er ikke et særønske fra erhvervslivet, at man skal kunne komme rimelig nemt fra a til b. Det er en grundlæggende forudsætning for, at mennesker kan komme på arbejde, uddannelse og til fritidsaktiviteter. For virksomheder sikrer det, at de kan tiltrække medarbejdere og få varer frem. Så når tilfredsheden falder til det laveste niveau i vores målings historie, bør det være et klart signal til kommunalpolitikerne om, at der skal handles, siger Hakon Iversen.

Infrastruktur rykker op på ønskesedlen
På virksomhedernes ønskeliste står adgang til arbejdskraft fortsat højest for knap fire ud af ti virksomheder. Infrastruktur og transport følger som nummer to. Her ønsker 33 procent i 2026, at kommunen prioriterer området højere. Det samme tal var 30 procent i 2025.

- Tallene hænger sammen. En virksomhed kan have ledige job, men hvis bussen ikke passer med arbejdstiden, cykelruten mangler det sidste sikre stykke, eller trængslen gør pendlingen uforudsigelig, bliver arbejdsmarkedet reelt mindre. Kommunerne kan derfor styrke både borgernes hverdag og virksomhedernes adgang til arbejdskraft ved at tænke mobilitet sammen med erhvervs-, klima- og bosætningspolitik, siger Hakon Iversen.

Lokal del af rejsen er afgørende
Hos DI Transport peger man på, at gode transportmuligheder også påvirker bosætningen og dermed virksomhedernes rekrutteringsgrundlag. Ifølge DI-analysen er 46 procent af danskerne helt eller delvist enige i, at nærhed til kollektiv transport har haft stor betydning for, hvor de har valgt at bosætte sig.

Derfor mener DI, at kommunerne skal vurdere løsninger bredere end ud fra eksempelvis en enkelt rutes rentabilitet. Effekter på bosætning, uddannelse, arbejdsmarkedstilknytning og adgang til kunder og leverandører bør derfor medregnes.

- Det er ofte den lokale del af rejsen, der afgør, om hverdagen fungerer. Derfor skal kommunerne sikre, at investeringerne giver mærkbar værdi helt frem til arbejdspladsen og hoveddøren, siger Hakon Iversen og fortsætter:

- God fremkommelighed er ikke kun afgørende for, at medarbejdere kommer på arbejde. Den er også en forudsæt-

ning for virksomhedernes vækst, produktivitet og mulighed for at tiltrække arbejdskraft, nå nye markeder og investere i fremtidens konkurrenceevne.

DI Transport: Prioriter skarpere
Hakon Iversen anerkender, at det kommunale anlægsloft kan begrænse projekter. Derfor efterlyser DI skarpere lokal prioritering og statslig dialog om rammer, der understøtter dokumenterede, samfundsøkonomisk fornuftige mobilitetsinvesteringer.

- Der er meget at hente gennem bedre planlægning, vedligehold, tværkommunalt samarbejde og tættere dialog med brugerne. Samtidig bør Folketinget drøfte, hvordan økonomiske rammer kan belønne investeringer, der reducerer trængsel, styrker arbejdskraftens mobilitet og forebygger dyrt forfald, siger Hakon Iversen.

DI Transport - Fem konkrete greb kommunerne bør prioritere:

- Lav en samlet lokal mobilitetsplan med mål for rejsetid, fremkommelighed, trafiksikkerhed og adgang til erhvervsområder - på tværs af vej, kollektiv transport, cykling og nye fleksible løsninger
- Prioritér drift og vedligehold af veje, broer, stier og stoppesteder, så eksisterende infrastruktur fungerer stabilt, før forfaldet gør regningen større
- Styrk pendlingen til arbejdspladser gennem bedre knudepunkter, sammenhængende cykelruter, gode parkerings- og omstigningsmuligheder samt bus- og flextrafik, der matcher skifteholdsarbejde og lokale behov
- Inddrag virksomheder og borgere tidligt, og brug data om trængsel, transportstrømme og reelle rejsebehov til at prioritere projekter med størst effekt
- Samarbejd på tværs af kommunegrænser, fordi pendlingsoplande, godstransport og kollektive forbindelser ikke stopper ved kommunegrænsen

Om DI's Lokal Erhvervsvenlighed 2026:

- I DI's undersøgelse Lokal erhvervsvenlighed 2026 vurderer virksomhederne kommunernes indsats på en række områder med betydning for den lokale erhvervsvenlighed. Erhvervsvenligheden i landets kommuner er målt på baggrund af en tilfredshedsundersøgelse blandt de lokale virksomheder samt en række statistiske parametre
- Virksomhederne svarer på en skala fra 1 (meget utilfreds) til 5 (meget tilfreds) og angiver, hvilke kommunale indsatsområder de mener bør prioriteres. Der er i 2026 indsamlet svar fra 7.789 virksomheder
- Alle landets kommuner med undtagelse af Dragør, Fanø, Langeland, Læsø, Vallensbæk, Samsø og Ærø, hvor der ikke kan indsamles svar nok, indgår i undersøgelsen

Holbæk, Egedal og Furesø kommuner:

Borgere kan tage Flextur hjem om natten

Trafikselskabet Movia sætter i samarbejde med Holbæk, Egedal og Furesø kommuner gang i et forsøg, hvor borgere i de tre kommuner kan tage en Flextur om natter. Forsøget skal give borgerne bedre muligheder for at komme hjem sent om aftenen og natten

Om nattet en der langt mellem busafgangene - måske er der slet ikke nogen - når borgere har brug for at komme hjem sent. Derfor vil Movia og de tre kommuner prøve at tilbyde borgerne en Flextur efter klokken 23

Forsøget, der blev sat i gang fredag i sidste uge, gør det muligt at bestille Flexture hele natten. Forsøget med natbetjening skal give flere borgere mulighed for at komme hjem fra arbejde, fritidsliv og sociale arrangementer aften og nat.

- Mange kender situationen, hvor man godt kan komme ind til byen om aftenen - men ikke hjem igen. Vi vil gerne gøre det lettere at leve et aktivt liv - også når dagen bliver til nat. Med udvidelsen af Flextur giver vi et løft til den kollektive transport i de tre kommuner, og vi tester, om det kan øge de lokales mobilitet," siger Per Gellert, der er mobilitetsdirektør i Movia.

Mere mobilitet til by- og lokalsamfund
Movia's Flextrafik kører allerede døgnet rundt med blandt andet handicap- og patientkørsel. Derfor er det muligt at afprøve, hvordan den eksisterende drift også kan bruges til at skabe nye mobilitetstilbud for borgere i lokalsamfund og mindre byer.

Fakta om Flextur og Movias forsøg med natkørsel i Holbæk, Egedal og Furesø:

- Flextur bestilles på selvbetjening, via Movia Kundecenter eller i Flextrafik-appen senest to timer før afgang
- Prisen er 150 kroner for de første 10 kilometer og herefter 8 kroner pr. kilometer
- Man deler ofte rejsen med andre passagerer på helt samme måde, som når man kører med bus eller tog
- Flextur kører efter bestilling og kører passagerer fra adresse til adresse - omvejskørsel kan forekomme
- Flextur om natten i de tre kommuner gælder fra klokken 23 og frem i forsøgsperioden
- Forsøget med Flextur om natten gælder i Holbæk, Egedal og Furesø Kommune fra 28. august og foreløbigt ét år frem
- Erfaringerne skal bruges til at vurdere, om ordningen kan gøres permanent og udbredes til andre kommuner

- De mange små bysamfund er en unik del af Egedal Kommune's DNA. Hvis kommunen skal tiltrække nye beboere og fastholde dem, der allerede bor der, skal der være fleksible offentlige transportmuligheder. Det er særlig vigtigt, når S-tog ligger langt væk. Derfor er jeg glad for, at Egedal Kommune er en del af forsøget med Flextur om natten. Det vil gøre det lettere for borgere i Egedals små bysamfund at arbejde på skæve tidspunkter og deltage i socialt liv. Det er et godt supplement til bus og togdrift, siger Birgitte Neergaard-Kofod (K), der er borgmester i Egedal Kommune.

Formand for Plan- og Erhvervsudvalget i Holbæk Kommune, Eva Anker Lund (S), peger på, at i en kommune med mange mindre byer og lokalområder er det vigtigt, at der også er gode muligheder for transport sent på aftenen og om natten.

- Med forsøget giver vi vores borgere et mere fleksibelt tilbud, når busser og tog ikke længere kører. Det kan gøre en reel forskel for dem, der skal hjem fra arbejde, fritidsaktiviteter eller sociale arrangementer. Vi glæder os til at se, hvordan ordningen bliver taget imod, og hvilke erfaringer vi kan få med videre, siger Eva Anker Lund.

Øjvind Vilsholm (EL), der er formand for Natur og Klima i Furesø Kommune, håber, at forsøget med Flextur også efter klokken 23 giver god mening for en del af kommunens borgere.

- Ordningen skulle gerne bidrage til øgede muligheder for at komme ud og ikke mindst hjem om aftenen, uden at man behøver at køre i bil. Og mindre bilkørsel giver mindre klimabelastning, siger Øjvind Vilsholm, der sammen med de øvrige politikere ser frem til at teste Flextur om natten i Furesø Kommune.

Rammer for natkørsel
Forsøget skal give erfaringer med, hvordan borgerne bruger natbetjening i praksis, og hvilken betydning det kan have for mobiliteten i de tre kommuner. Da Movia har få flextrafikvogne til rådighed om natten, og det er derfor ikke sikkert, at man kan få lige præcis den tid, man ønsker, så en del af forsøget er at undersøge, om flextrafik kan være med til at løse et behov, også selvom man ikke kan få det helt, som man helst vil.

Forsøget gennemføres i tæt samarbejde med kommunerne lokalt, ligesom det skal supplere den eksisterende kollektive transport. Bestilling, pris og vilkår er de samme som i Flextur generelt. Det vil sige, at der skal bestilles senest to timer før ønsket afhentning, der kan forekomme omvejskørsel med andre kunder i vognen, og det koster 150 kroner for de første ti kilometer og herefter 8 kr. pr. km.

Rejserne over Øresund fortsatte med at stige

I første halvår af 2026 satte antallet af person- og pendlerrejser over Øresund ny rekord. Det viser Øresundsindex/Trafikstatistik, som Øresundsbron udsender hvert kvartal. Indexet viser også, at pendlerrejserne i bil over broen steg med 6,4 procent, mens togrejserne steg med 4,9 procent

- At flere end nogensinde rejser og pendler over sundet, styrker både arbejdsmarkedet og integrationen i Øresundsregionen. Særligt tydelig er togets stærke udvikling. Det viser, hvor vigtig en rolle jernbanen spiller for en sammenhængende og bæredygtig region, siger Linus Eriksson, administrerende direktør for Øresundsbron.

Første halvår af 2026 bød på nye rekorder for antallet af person- og pendlerrejser med bil, tog og færge over Øresund.

Øresundstogene fortsætter væksten i antallet af personrejser over broen, mens udviklingen i godstrafikken er vendt fra minus til plus, hvor Øresundsbron slog godsrekorden fra 2025.

Antallet af personbiler, der krydser Øresund, fortsatte også med at stige i første halvår, men vækstraten er aftaget.

Øresundsindex/Trafikstatistik er baseret på rejse- og trafikstatistik fra aktører, der opererer på tværs af Øresund. Øresundsinstituttet står for dataindsamling og analyse på vegne af Øresundsbro Konsortiet.

Interesserede kan hente Øresundindex for første halvår 2026 og tidligere index **her:**

Fakta om Øresundsindex:

- Øresundsindex giver et tilbagevendende mål for Øresundsregionens udvikling inden for ni områder - fra trafik og arbejdsmarked til erhvervsliv og hverdagsintegration. Øresundsindex 2026 blev præsenteret i maj 2026
- Øresundsindex suppleres i løbet af året med Øresundsindex/Trafikstatistik, som bygger på rejse- og trafikstatistik fra infrastruktur- og transportaktører, der opererer på tværs af Øresund
- Øresundsbro Konsortiet finansierer og har taget initiativ til Øresundsindex, mens analyse og dataindsamling udføres af det uafhængige dansk-svenske videnscenter Øresundsinstituttet
- Gennem et partnerskab med DSB/Skånetrafiken, Helsingborgs Hamn og Øresundslinjen indsamles statistik for at give et samlet billede af trafikudviklingen i Øresundsregionen

Interesserede kan hente Øresundindex for første halvår 2026 og tidligere index **her:**

Øresundsindex/Trafikstatistik 1. halvår 2026

Trafik pr. døgn i første halvår af 2026 sammenlignet med samme periode i 2025:

Personrejser: 107.331 (+3,5 procent)
• I første halvår af 2026 blev der i gennemsnit foretaget 107 331 personrejser pr. døgn med bil, tog og færge over Øresund. Det er en stigning på 3,5 procent sammenlignet med samme periode i 2025 og et nyt rekordniveau. Det er især rejserne med Øresundstog over broen, der stiger. Personrejserne med tog steg med 7,1 procent sammenlignet med første halvår 2025

Pendlerrejser: 21.674 (+5,2 procent)
• Antallet af pendlerrejser over sundet steg i første halvår med 5,2 procent til i gennemsnit 21.674 pr. døgn, hvilket er en ny rekord. Pendlerrejserne i bil over broen steg med 6,4 procent, efterfulgt af togrejserne, som steg med 4,9 procent, og færgerejserne med 3,9 procent

Personbiler: 21.446 (+1,4 procent)
• Antallet af personbiler, der krydser Øresund via bro og færge, fortsatte med at stige i første halvår af 2026, men vækstraten var aftagende

Godstransporter: 3.552 (+6,8 procent)
• Godstrafikken med lastbil og tog over Øresund udviklede sig stærkt i første halvår af 2026. Øresundslinjens færger havde den største vækst, mens antallet af lastbiler over Øresundsbron oversteg rekorden fra 2025 (347.456 passager) med syv procents margin
• Antallet af godstogsvogne over broen steg også i første halvår efter en længerevarende faldende tendens



(Foto. Jesper Christensen)

Aarhus Kommune har i de senetse år anlagt busbaner på Ringvejen (billedet) og på Viborg-vej for at hjælpe bus-serne hurtigere frem.

Budgetforlig i Aarhus skal give forbedre fremkommeligheden for alle trafikanter

Politikerne i Aarhus er blevet enige om næste år budget. Det indeholder blandt andet investeringer i bedre fremkommelighed for alle typer af trafikanter. Målet er, at bilisterne skal bruge mindre tid på at holde i kø, busserne skal komme hurtigere frem, så det bliver mere attraktivt at bruge den kollektive trafik og forholdene for fodgængere og cyklister skal forbedres

- Bilister, buspassagerer, cyklister og fodgængere skal alle kunne komme hurtigere og lettere rundt i Aarhus. Det gælder uanset, om man bor i midtbyen eller oplandet. Hvis vi ikke gør noget, så bryder det hele sammen. Derfor er jeg glad for, at forligspartierne er enige om at investere massivt i at forbedre forholdene for alle typer af trafikanter, siger Nicolaj Bang (K), der er rådmand for Teknik og Miljø i Aarhus Kommune.

Forligspartierne har blandt andet fundet finansiering til - sammen med statslig medfinansiering - at opføre et cykel-parkeringshus ved Aarhus H med plads til omkring 1.800 cykler. Herudover er der afsat 10 millioner kroner til at for-bedre cykelparkeringen ved byens trafikknudepunkter, Midtbyen og byens uddannelsesinstitutioner. Forbedringerne skal blandt andet tage udgangspunkt i ønsker fra en cyklistundersøgelse.

Forligspartierne er også optaget af, at der hurtigst muligt skal etableres flere parkeringspladser i Sydbyen i Aarhus. Teknik og Miljø skal derfor fremrykke forundersøgelsen til et parkeringshus, som det blev aftalt i forbindelse med kommunens grønne mobilitetsplan samt gå i dialog med Aarhus Havn om en mulig placering.

Politisk enighed i Aarhus:

Billet til 15 kroner skal gælde for alle til alle busser og letbanetog

Den kollektive transport skal være et godt og billigt alternativ, når man skal rundt i århus. Derfor har politikerne i Aarhus Byråd i forbindelse med budgetforliget for det kommende år besluttet, at indføre en Aarhusbillet, som dækker bybusserne og letbane i hele Aarhus Kommune og som koster 15 kroner for alle.

I budgetforliget er politikerne i Aarhus blevet enige om at løfte rammen for den kollektive transport 35 millioner kroner om året fra 2027. De nye Aarhus-billetter indeholder en række transportøkonomiske forudsætninger om passagereffekter, og erfaringer fra andre kommuner viser
positive resultater. En status på indførelsen af ordningen vil indgå i budgetlægningen for 2028.

Forligspartierne bag budgettet for Aarhus Kommune næste år - det omfatter alle partier i byrådet - peger på, at SSFMR-Regeringen ønsker at indføre gratis offentlig transport til alle børn og unge under 22 år. Partierne i Aarhus er enige om, at følge sammenhængen mellem billigere busbilletter og regeringens initiativ tæt, og at områdets økonomi - blandt andet som følge af synergieffekter mellem regeringens og forligspartiernes prioritering på området samt passagereffekterne af billigere busbilletter – skal evalueres løbende.

Forligspartierne ønsker, at behovet for et sammenhængende bussystem løbende drøftes med Region Midtjylland, da forligspartiernes ambition på sigt er, at busbilletterne til 15 kroner ikke blot skal gælde bybusser og letbane, men også de regionale busser. Partierne har en særlig opmærksomhed på de dele af kommunen, hvor der ikke kører Letbane og gule busser. Partierne vil i dialog med Midttrafik håndtere denne udfordring, så det er muligt at få en Aarhusbillet inden for hele kommunen. Det vil sikre billigere kollektiv trafik for alle borgere i Aarhus kommunen. Samtidig den tekniske billetløsning drøftes med Region Midtjylland, så alle borgere uanset digitale kompetencer får glæde og gavn af de billigere billetter.



Trafikselskabet Movia har haft revisionsfirmaet EY til at gennemføre en samlet risikovurdering af cybersikkerheden i de el-busser, som betjener Movia's busruter - både fra europæiske og kinesiske producenter.

(Arkivfoto. Jesper Christensen)

Trafikselskab:

El-busser overholder lovregulering af cybersikkerheden

Trafikselskabet Movia, der står for den kollektive transport med busser og lokaltog på Sjælland og Lolland-Falster, har fået undersøgt risikoen ved moderne, opkoblede el-busser. Konklusionen er, at nye busser følger de relevante standarder, og at der er ikke dokumenteret en særlig risiko ved kinesiske producenter. Movia understreger, at selskabet øger styringen af cybersikkerheden i forbindelse med drift og vedligehold af busserne

På baggrund af en anbefaling fra Styrelsen for Samfundssikkerhed (SAMSIK) har Movia fået revisionsfirmaet EY til at gennemføre en samlet risikovurdering af cybersikkerheden i de el-busser, som betjener Movia's busruter.

Vurderingen omfatter el-busser fra syv busproducenter, herunder de kinesiske busproducenter, som leverer el-busser til Movia's operatører. Vurderingen viser, at den eksisterende lovregulering af cybersikkerhed i el-busser er relevant og tilstrækkelig. Movia peger på, at der er forskel på, hvor modent busproducenterne arbejder med cybersikkerhed.

- Risikovurderingen viser, at der ikke er grundlag for at betragte kinesiske busser som mindre cybersikre end busser fra andre producenter. Vi har fået anbefalinger til, hvordan Movia kan styrke cybersikkerheden yderligere, når busserne er sat i drift. Dem vil vi nu følge op på, siger Jeppe Gaard, der er trafikdirektør i Movia.

Busserne bliver stadig mere avancerede og får flere chaufførstøttesystemer. Samtidig er kontrakterne lange, og derfor kræver det løbende opmærksomhed på at fastholde den gode cybersikkerhed gennem hele bussens levetid. Det er det, Movia sætter ind for at sikre.

Movia øger styring af cybersikkerhed
Risikovurderingen giver Movia et konkret grundlag for at styrke styringen af cybersikkerheden, og trafikselskabet vil omsætte anbefalingerne til konkrete krav i både eksisterende kontrakter og kommende og udbud.

Det handler blandt andet om:

- at Movia fremover vil stille krav om, at operatørens leverandører skal overholde best-practice i arbejdet med cybersikkerhed samt bedre dokumentation af cybersikkerhedsarbejdet
- større gennemsigtighed om fjernadgang og softwareopdateringer
- hurtig underretning om sikkerhedshændelser og myndighedsvarsler
- klare procedurer for eskalation, hvis risikoniveauet ændrer sig
- mulighed for at begrænse eller de-aktivere opkoblede funktioner, hvor det er teknisk muligt, lovligt og proportionalt - eksempelvis at fjerne bussens sim-kort

Trafikselskabet fremhæver, at det ikke ejer busserne eller producenternes systemer, men kan som trafikselskab og kontraktmyndighed stille klare krav til operatører og leverandører og sikre sig den nødvendige information og dokumentation.

Movia sætter efter undersøgelsen gang i en dialog med operatører og leverandører for at drøfte udformningen af de nye krav i forbindelse med kommende udbud.

Fakta om risikovurderingen:

- Movia har bedt rådgivnings- og revisionshuset EY om at gennemføre en samlet risikovurdering af cybersikkerheden i el-busser og elbiler
- Analysen omfatter el-busser fra syv producenter, og ser blandt andet på fjernadgang, softwareopdateringer, systemarkitektur og håndtering af sikkerhedshændelser
- Arbejdet følger en anbefaling fra Styrelsen for Samfundssikkerhed (SAMSIK), som i 2025 opfordrede Movia til at afdække risiciene ved anvendelsen af el-busser

Interesserede kan se et faktaark om risikovurderingen **her:**

Interesserede kan se EY's risikovurdering **her:**

Efterforskning af flexbusselskab på Fyn:

Politiet har anholdt tre mænd

Fyns Politi har anholdt tre mænd som led i efterforskningen af flexbusselskabet LS Busser ApS, der gik konkurs i midt i september, og andre selskaber med tilknytning til selskabet

Fyns Politi oplyser, at anholdelserne er sket efter en længere efterforskning mod ejere, ledere og medarbejdere i selskaberne. Ved tirsdagens aktion blev der foretaget flere ransagninger både på Fyn og i Jylland.

De anholdte to mænd på 24 år og 35 år fra Odense, samt en 64-årig mand fra Aarhus-området. De to sidstnævnte er sigtet for hvidvask af særligt grov beskaffenhed, skatteunddragelse og skyldnersvig.

Den 24-årige samt 35-årige mand er begge sigtet i sagen vedrørende bedrageri med el-ladeabonnementer, hvor de mistænkes for at have medvirket til oprettelsen af 573 privat-abonnementer og anvendt disse til opladning af selskabernes køretøjer til erhvervsmæssig kørsel uden at betale for tanket strøm for over 1,5 millioner kroner. Fyns Politi oplyser, at en anden 35-årig mand blev varetægtsfængslet i samme sag fredag 11. september. Han er løsladt efter dagens aktion.

- Dagens anholdelser er et resultat af en længere og omfattende efterforskning, og vi er tilfredse med, at vi nu har kunnet tage endnu et skridt i sagen. Der er tale om mistanke om alvorlig økonomisk kriminalitet, hvor vi blandt andet efterforsker, om selskaber og personerne omkring dem systematisk har forsøgt at unddrage sig betaling og flytte eller skjule betydelige værdier. Den form for kriminalitet ser vi med stor alvor på. Den kan påføre både virksomheder og samfundet betydelige tab og er samtidig med til at undergrave den tillid, som vores samfund bygger på, siger politiinspektør Michael Lichtenstein fra Fyns Politi.

I forbindelse med efterforskningen er der ifølge Fyns Politi indtil videre beslaglagt omkring 20 millioner kroner fra selskaberne. De tre anholdte forventes løsladt igen efter endt afhøring.

Fyns Politi har derudover anmodet Retten i Odense om afholdelse af et grundlovsforhør in absentia af en mistænkt mand med relation til selskaberne, da han befinder sig i udlandet. Dette grundlovsforhør forventes afholdt i uge 40.

Interesserede kan læse mere om LS Busser ApS her:

Flexbusselskab i Odense er taget under konkursbehandling

Flex-vognmand har fået sin driftskapital beslaglagt og indstiller driften

Bus kørte fra sin chauffør

Onsdag aften 24. september fik politiet på Sydsjælland og Lolland-Falster en anmeldelse om et færdselsuheld, der var sket på Banegårdspladsen i Vordingborg, hvor En bus var havnet i et læskur

Chaufføren i bussen var steget ud af bussen for at tjekke en dør. Imidlertid var bussen stadig i gear, så den satte sig i bevægelse og ramte et cykelskur og adskillige cykler med ganske lav hastighed.

Forruden gik i stykker på bussen, der også fik nogle buler ved påkørslen, men ingen personer kom noget til.

Chaufføren - en 70-årig mand fra lokalområdet - er ind til videre ikke sigtet for noget. Politiets undersøgelser skal nu afdække, om der vil være grundlag for en sigtelse.

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

Debat:

Fremtidens selvkørende transport tilhører dem, der sætter den på vejene

Selvkørende transport er på vej fra testbaner og ud i virkeligheden. Europa har stadig mulighed for at sætte retningen, men det kræver, at vi bliver bedre til at omsætte teknologien til løsninger, der styrker den kollektive transport, gør byerne mere tilgængelige og skaber vækst i Europa. Det skriver Marc Rozendal,, der er administrerende direktør i EIT Urban Mobility i dette debatindlæg

Af Marc Rozendal, administrerende direktør i EIT Urban Mobility

Europa er på vej ind i en ny fase for selvkørende transport. Forsøg med autonome køretøjer finder allerede sted på tværs af kontinentet, og Europa er blandt verdens mest aktive på området.

Det gælder også i Danmark. I 2020 rullede landets første selvkørende minibusser ud på vejene i Aalborg. I 2026 er fem regionale trafikselskaber gået sammen om at bringe selvkørende løsninger tættere på den kollektive transport. Og i København er der planer om førerløse taxier fra 2027.

Den kommercielle udbredelse er stadig begrænset, men selvkørende transport er ikke længere et fjernt fremtidsscenarie, men tæt på realitet. Nu er spørgsmålet, hvordan Europa vælger at tage teknologien i brug, og hvem der høster gevinsterne.

Europa skal sætte en fælles kurs for mobiliteten

Europa skal selvfølgelig konkurrere på at udvikle selvkørende køretøjer. Men vi skal også konkurrere på at skabe verdens førende økosystem for implementering af selvkørende transport. Det skal styrke Europas konkurrencekraft og mobiliteten i vores byer. Det kræver stærke forbindelser mellem Europas byer, kollektive transportsystemer, operatører, bilindustri, startups og forskningsmiljøer. Vi skal opbygge europæiske værdikæder, så innovation, investeringer og økonomisk værdi bliver forankret i Europa.

Vi behøver ikke kopiere de modeller, der vokser frem andre steder i verden. Europa kan skabe sin egen model, der bygger på vores styrker, understøtter byerne og den kollektive transport og samtidig skaber værdi for europæiske virksomheder.

De lande, der kommer til at stå stærkest inden for selvkørende transport, er derfor ikke nødvendigvis dem med den mest avancerede teknologi. Det bliver de lande, der skaber de bedste rammer for, at teknologien kan fungere og vokse.

Teknologien skal gøre vores byer bedre

Europa kan skabe en konkurrencefordel ved at tage udgangspunkt i den værdi, teknologien kan få for samfundet. Selvkørende transport er ikke et mål i sig selv, men et redskab til at skabe bedre byer.

Potentialet er stort. Vejdirektoratet anslår, at fuldt automatiseret trafik kan øge kapaciteten på motorvejene med omkring 30 procent.

Selvkørende transport skal samtidig styrke den kollektive trafik, forbedre mobiliteten for borgere i landområderne og gøre transporten af varer i byerne mere effektiv og bæredygtig. Og så kan den være med til at mindske vores afhængighed af privatbilen.

Men det er afgørende, hvordan vi går til opgaven. Gør vi bare den private biltur mere bekvem, risikerer vi at gøre køerne førerløse i stedet for at komme trængslen til livs.

Derfor skal vi ikke måle succesen på antallet af førerløse køretøjer på vejene. Vi bør i stedet se på, om de gør vores byer mere tilgængelige, bæredygtige og effektive.

Byerne skal bane vej for markedet
Byerne er helt centrale i den udvikling, fordi de skaber markedet. De kan pege på konkrete anvendelsesmuligheder, stille virkelige trafikmiljøer til rådighed og skabe større sikkerhed for virksomheder og investorer.

Hver gang en selvkørende løsning bliver taget i brug, bør den derfor skabe værdi på to fronter: Den skal forbedre mobiliteten og samtidig styrke Europas kompetencer på tværs af værdikæden for selvkørende transport.

Byerne skal derfor se sig selv som meget mere end forsøgsområder for ny teknologi. De er aktive medspillere i udviklingen af det marked, som europæiske virksomheder har brug for, hvis de skal udvikle, validere og skalere nye løsninger.

Europa kan stadig tage føringen
Kapløbet gælder ikke længere om at udvikle det mest intelligente selvkørende køretøj. Det handler i højere grad om, at Europa opbygger den stærkest mulige værdikæde omkring teknologien.

Hver ny løsning bør give europæiske byer, operatører, startups, producenter og teknologivirksomheder mulighed for at lære, udvikle og vokse sammen.

De lande, der skaber økosystemerne, vil høste den økonomiske gevinst ved selvkørende transport. Det vil de, der blot tager teknologien i brug, ikke.

Europa har stadig muligheden for selv at præge udviklingen og skabe en model for selvkørende transport, der gavner vores byer, borgere og økonomi. Den mulighed skal vi gribe nu, både her i Danmark og på tværs af Europa.



Trafikselskabet Midtrafik ser selvkørende busser som en del af fremtiden - og vil lære af nutidens selvkørende biler. Selvkørende busser kan som navnet siger køre uden en chauffør bag rattet.

Trafikselskab i Midtjylland:

Selvkørende kollektiv transport rykker tættere på

Region Midtjylland undersøger mulighederne for at bruge selvkørende busser i den kollektive trafik. Teknologien kan på sigt give passagererne flere afgange og bedre forbindelser, da en førerløs bus blandt andet kan køre uden en chauffør bag rattet

Perspektivet er blandt andet, at selvkørende teknologi kan gøre det muligt at sætte flere køretøjer på vejene for de samme penge, hvilket kan betyde flere afgange og et større transporttilbud for passagererne.

- Vi vil gerne have en region, hvor det er attraktivt at bo og leve også uden for de større byer. Her er et godt transporttilbud vigtigt. Selvkørende transport kan være en af mulighederne for at få den kollektive trafik til at række længere og give passagererne et bedre tilbud, siger Anders G. Christensen (V), der er regionsrådsformand i Region Midtjylland.

Region Midtjylland har tiltrådt en fælles europæisk deklaration om selvkørende mobilitet og er samtidig i gang med at finde steder i Midtjylland, hvor teknologien kan være relevant.

Nye forbindelser i hele Midtjylland

Selvkørende teknologi kan gøre det muligt at tilbyde kollektiv transport på strækninger, hvor det i dag er svært at få en almindelig busrute til at hænge sammen økonomisk. Mindre selvkørende køretøjer kan for eksempel køre fra min-

dre byer og lokalområder til en station eller et stoppested, hvor der er flere afgange og flere muligheder for at rejse videre med bus eller tog.

Selvkørende busser og minibusser kan på sigt give flere afgange og mere direkte forbindelser mellem de større byer. Forventningen er, at selvkørende køretøjer kan gøre det muligt at sætte flere busser og minibusser ind. Hvis de bedre forbindelser får flere til at vælge kollektiv transport frem for bilen, kan det også mindske trængslen i byerne.

- Vi skal selvfølgelig ikke have selvkørende busser, bare fordi teknologien findes. Det interessante er, om vi kan bruge den til at give passagererne flere afgange og bedre forbindelser. Hvis vi på sigt kan få mere kollektiv transport for pengene, er det en mulighed, vi skal tage alvorligt, siger Per Møller Jensen (S), der er formand for Udvalg for Regional Udvikling.

Vil først lære af selvkørende biler

Før selvkørende busser kan blive en del af den kollektive trafik i Midtjylland, skal Region Midtjylland være sikker på, at de kan køre sikkert med passagerer og blandt andre trafikanter. Der er samtidig brug for mere viden om, hvordan teknologien fungerer i praksis.

Region Midtjylland er med i et projekt med GreenMobility og WeRide for at lære mere om teknologien. De to virksomheder planlægger at sætte selvkørende køretøjer på gaden i København i begyndelsen af 2027. Region Midtjylland deltager også i Strategisk Alliance for Autonom Mobilitet i Danmark (SAAM), hvor kommuner, virksomheder og organisationer deler viden om selvkørende transport.

Samtidig undersøger Region Midtjylland, hvor teknologien kan afprøves i Midtjylland, og hvem der kan være med. Arbejdet indgår i en ansøgning til EU-programmet Interreg ØKS, som forventes forelagt i efteråret 2026.

Bent B. Graversen (V) fra Udvalg for Regional Udvikling er valgt som Region Midtjyllands repræsentant i POLIS' politiske gruppe. Her deltager han i drøftelser med andre europæiske byer og regioner om blandt andet de udfordringer, der præger den kollektive trafik, og i gruppens dialog med EU.

Om selvkørende kollektiv transport:

- Selvkørende kollektiv transport omfatter busser og andre køretøjer, som bruger teknologi til at køre uden en chauffør bag rattet
- Det kan være almindelige busser, mindre shuttlebusser eller køretøjer, hvor flere passagerer deler en tur, som de bestiller efter behov
- Selvkørende transport kan supplere den eksisterende kollektive trafik og hænge sammen med busser og tog
- Køretøjerne skal kunne færdes sikkert i almindelig trafik, hvor de deler vejen med blandt andre cyklister og fodgængere

EU foreslår nye udbudsregler

EU-Kommissionen har offentliggjort et forslag til nye regler på udbudsområdet. Forslaget samler blandt andet de gældende udbudsdirektiver i én forordning og indeholder nye procedureregler samt strategiske målsætninger om innovation, bæredygtighed og sikkerhed

Forslaget fra EU-Kommissionen skal nu behandles af EU-Parlamentet og EU's Ministerråd, så der ligger en periode med forhandlinger, før de endelige regler kan vedtages.

EU-institutionerne har som politisk målsætning at afslutte forhandlingerne inden udgangen af 2027.

Når de nye regler er endeligt vedtaget, træder de i kraft 20 dage efter offentliggørelsen i EU-Tidende og finder som udgangspunkt anvendelse to år senere.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen bidrager sammen med Erhvervsministeriet til arbejdet med forslaget og er i dialog med relevante interessenter.

Interesserede kan læse EU-Kommissionens forslag **her** (engelsk):

EU vil ændre udbudsregler med mere fokus på kvalitet og ordentlige vilkår

EU-Kommissionen har fremlagt et forslag til en ny udbudsforordning, som skal erstatte de nuværende EU-direktiver om offentlige udbud. Organisationen Dansk PersonTransport peger på, at forslaget kan få stor betydning for bus-, flextrafik- og taxibranchen i Danmark

I dag bygger EU's udbudsregler på tre forskellige direktiver, men EU-Kommissionen ønsker at samle reglerne i én fælles forordning, som gælder direkte i alle medlemsstater. Formålet er at gøre reglerne enklere i alle medlemslande, styrke kvaliteten i offentlige indkøb og bruge offentlige kontrakter mere aktivt til at understøtte europæisk industri.

Vil tage et opgør med laveste pris

Hos Dansk PersonTransport, der organiserer bus- og taxi-vognmænd peger man på, at et af de mest markante forslag er, at offentlige kontrakter fremover som udgangspunkt skal tildeles efter det bedste forhold mellem pris og kvalitet. Kvalitet skal som hovedregel vægte mindst 30 procent og i arbejdskraftintensive kontrakter mindst 50 procent, og persontransportbranchen står til at falde ind under sidstnævnte.

EU-Kommissionen ønsker også at stramme reglerne for unormalt lave tilbud. Offentlige ordregivere skal i højere grad undersøge tilbud, der virker urealistisk billige, og virksomhederne skal kunne dokumentere, at økonomien hænger sammen gennem hele kontraktperioden.

- Vi har længe argumenteret for, at kvalitet skal vægte højere i offentlige udbud, særligt inden for flextrafikken. Derfor

er det positivt, at Kommissionen lægger op til et opgør med ensidig priskonkurrence og samtidig ønsker at styrke indsatsen mod social dumping og useriøse aktører, siger Alexander Höilund, der er erhvervspolitisk seniorkonsulent i Dansk PersonTransport.

Dansk PersonTransport fremhæver også, at forslaget vil pålægge virksomheder i højere grad at skulle oplyse, hvilke dele af en kontrakt de ønsker at udlicitere til andre virksomheder, og ordregiverne får mulighed for at kræve udskiftning af underleverandører, hvis disse ikke lever op til kravene. Det skal være med til at sikre mere gennemsigtighed i kontrakterne og skabe bedre kontrol med, at regler og vilkår overholdes gennem hele kontraktkæden.

Forordningen foreslår også, at omsætningskrav i udbud som udgangspunkt ikke må overstige 50 procent af den forventede årlige kontraktværdi. Samtidig begrænses mulighederne for at kræve tidligere erfaring med offentlige kontrakter. Det kan give flere SMV'er mulighed for at konkurrere om offentlige opgaver.

Europæisk præference i udbud
Forslaget giver også offentlige ordregivere mulighed for i højere grad at favorisere brugen af europæiske køretøjer i et udbud. Der er ikke tale om et generelt forbud mod køretøjer produceret uden for EU. Men det giver offentlige ordregivere nye redskaber, som kan få betydning for konkurrencen på markedet.

Dansk PersonTransport følger dette område tæt, da udviklingen også skal ses i sammenhæng med EU-Kommissionens forslag til Industrial Accelerator Act (IAA), der indeholder mere konkrete krav til oprindelsen af blandt andet el- og brintkøretøjer.

- Vi kan godt forstå ønsket om at styrke europæisk produktion og forsyningssikkerhed. Men vi er samtidig nødt til at sikre, at nye regler ikke begrænser adgangen til de bedste køretøjer til prisen i sådan en grad, at det ødelægger konkurrencen og bliver dyrere at drive kollektiv trafik, siger Alexander Höilund og fortsætter:

- Hvis operatørerne får færre valgmuligheder på markedet for elbusser, så ender regningen hos operatørerne, trafikselskaberne og i sidste ende hos skatteborgerne.

Derfor er det ifølge Dansk PersonTransport vigtigt, at konsekvenserne analyseres grundigt, før nye regler vedtages.

Dansk PersonTransport vil følge forhandlingerne om det nye forslag fra EU-Kommissionen tæt og arbejde for, at de nye regler understøtter kvalitet, fair konkurrence og ordentlige vilkår uden samtidig at gøre det unødigt dyrere eller vanskeligere at være vognmand i Danmark.



(Illustration: Michelin)

Busdæk består af 70 procent genanvendte materialer

Den franske dækproducent, Michelin, er på vej mod at udvikle dæk, der er lavet helt på genanvendte materialer. Det sker med præsentationen af en prototype på et busdæk, der er lavet af 70 procent fornybare og genanvendte materialer. Dermed lægger Michelin mere til sin hidtidige rekord for brug af mere bæredygtige materialer i et dæk fra 2022, hvor andelen var på 58 procent

Michelin har sat et mål om, at alle selskabets dæk i 2050 skal være fremstillet af 100 procent genanvendte og fornybare materialer. I 2030 er ambitionen at nå et gennemsnit på 40 procent brug af mere bæredygtige materialer som udtjente dæk, genbrugsstål, syntetisk gummi og organisk affald på tværs af hele produktporteføljen.

Claus Chouhan, der er direktør for Michelin i Danmark, peger på, at den nye prototype på et busdæk i dimensionen 275/70R 22.5, som Michelin nu viser frem for første gang, er et stort skridt på vejen.

- Det nye dæk til bussegmentet er ikke et regulært serieprodukt. Det er en teknologisk demonstation, der viser, hvilke

materialer og løsninger vi kommer til at bringe videre i kommende dækgenerationer. Men dækket understreger, at det er muligt at løfte andelen af alternative materialer i dæk uden at gå på kompromis med et premiumdæks kvalitet og ydeevne, fremfører han.

Risskaller og syntetisk gummi

For at øge andelen fra den tidligere prototype, der rummede 58 procent mere bæredygtigt materiale, har Michelins hold af dækudviklere erstattet de traditionelle fossile råstoffer i dækket med en række genanvendelige og genanvendte materialer - eksempelvis naturgummi, biobutadien-baseret syntetisk gummi, biobaseret silica fra risskaller samt genanvendt stål og carbon black - en form for sod i form af et fint, sort pulver lavet af rent kulstof, som fremstilles ved ufuldstændig forbrænding eller termisk nedbrydning af kulbrinter

Sideløbende med udviklingen af dæk, der består af stadig mere genanvendte materialer, arbejder Michelin også målrettet på at opbygge de industrielle forsyningskæder, der er nødvendige for skalere mere bæredygtige dækløsninger i praksis. Det gælder projekter som BioButterfly-produktionsanlægget i Bassens ved Bordeaux, der udvikler biobutadien fra plantebiomasse med Michelin som partner. biobutadien er en bæredygtig og CO2-reducerende byggesten til fremstilling af syntetisk gummi og plast.
Selskabet er også stærkt engageret i EU's BlackCycle-projekt, der udvikler metoder til at udvinde højkvalitets carbon black fra udtjente dæk.

Michelin understreger, at andelen på 70 procent fornybare og genanvendte materialer i busdækket rent faktisk findes i dækket og er certificeret af en uafhængig tredjepart.



(Illustration: Michelin)



Jan-Ole Pedersen foran sin Setra S110 fra 1972, med en Henschel motor på 181 HK, og i kategorien EURO 0.., man skal jo starte et sted.. Gearkassen er en 8-trins manuel med splitgear fra ZF. I baggrunden Hessel Bus' egen S12 fra 1966.

Hessel Bus markerede Setra's 75 års fødselsdag

Hessel Bus havde først i september inviteret til Setra's 75-års fødselsdag, og med afdelinger i både Køge og Brande var det vel naturligt at lægge arrangementet i midten af Danmark, nemlig på Fyn

Tekst og foto: Rolf Brems

Rammerne kunne ikke blive bedre med Egeskov Slot i baggrunden, kun vejret med blæst og byger dryppede lidt - ikke malurt - men vand i kaffebægeret, hvis ikke man var kommet under tag i et telt.

Mercedes Truck kunne på samme dag markerer 130-års jubilæet for verdens første lastbil, som Gottlieb Daimler præsenterede i 1896. Det blev fejret af Mercedes-Benz Truck Danmark med 45 veteranlastbiler, som alle kunne fortælle et lille stykke transport historie. Det er stadig navnet Daimler som står bag Setra-busser og Mercedes-lastbiler.

I Setra-teltet bød salgsdirektør Søren Christensen velkommen med friske rundstykker og den fynske specialitet, brunsviger.

På spørgsmålet til Søren Christensen om Hessel Bus til anledningen havde medbragt noget nyt fra gemmerne, smilte salgsdirektøren "at i dag var det "Damernes Magasin", så vi har kun Setra med".

Med Damernes Magasin kom jeg til at tænke på førstemanden hr. Schwann fra tv-serien Matador. Han var slesk, snobbet og vogtede nidkært over god smag og socialt hierarki - og altså uden sammenligning med Søren Christensen. God smag må man gerne vogte over, og at Setra ligger i toppen af bushierarkiet har fødselaren ikke fået foræret. Det har været hårdt arbejde og helt velfortjent.

Setra blev grundlagt i 1951 af Kässbohrer og revolutionerede busindustrien ved at opfinde den første bus med selvbærende karrosseri - heraf navnet Selbstragende. Setra anses af mange i branchen som turistbussernes svar på en Rolls-Royce.

Heldigvis gik Søren Christensen ikke over i des-formen som i Matador. Han beholdt du-tiltalen da jeg blev præsenteret for "gæsterne", skønne gamle Setra-busser som - trods alt - var for unge til Damernes Magasin. Men det siger dog lidt om kvaliteten, for én af dem havde den bornholmske vognmand Jan-Ole Pedersen medbragt. Den har gjort tjeneste hele sit liv - 54 år - på klippeøen. Det var en model S110 fra 1972, den anden en S215 HD fra 1988. Den har Jan-Ole Pedersen haft siden 1996.

Jan-Ole Pedersen har i øvrigt Setra-busser repræsenteret i alle serier, altså fra 100 til 500, i sin flåde på i alt 14 køretøjer - plus veteran køretøjer. Busserne i serie 300 til 500 kører i daglig drift, de andre kommer ud ved specielle lejligheder, som her på Egeskov Slot.



Jan-Oles anden veteranbus, en model S215 HD fra 1988 med en Mercedes motor på 280 Hk og 6-trins gearkasse fra ZF. Bussen har ABS-bremser.

Man sidder forbavsende godt i de 60 år gamle stole i Hessel Bus' egen S12 fra 1966.



Førerpladsen begynder at tage form for en moderne arbejdsplads, hvor der er tænkt over placeringen af knapper og greb.

Hessel bus havde selv medbragt en S12 fra 1966, som har fået en omfattende renovering og fremstår næsten som da den rullede ud fra fabrikken.

Medbragt til fejringen var der to nye Setra busser, en ny-leveret S517 HD til De Grønne Busser i Rørvig, og en Setra Dobbelt Dækker S531 DT med alt i udstyr. Bussen var med sine 14 meters længde indrettet til 78 gæster, motoren var en Mercedes-Benz OM 471 med 375kW og gearkassen en 8-trins GO 250-8 MPS.

Efter en gennemgang af køretøjerne, både de nye og gamle, var det tid at tage afsked. Og nu brænder den skarpsindige læser med spørgsmålet: hvad med "Damernes Magasin".

Det gik jo ikke så godt, de formåede jo ikke at følge med tiden. Til det er der kun at sige: Det gør Setra, fødselaren har det ligesom visdom, smag og kvalitet, den har ingen alder. Setra holder sig ung og er helt i front med miljø, kom-



En S517 HD inden den om mandagen skulle ud og tjene til føden for de Grønne Busser i Rørvig.

fort og ikke mindst aktive sikkerhedssystemer, så man ligefrem kan mene, at det er tiden der følger efter fødselaren. Det afspejles i at for året 2025 solgte Daimler 27.000 enheder, en stigning på procent i forhold til året før.

Hessel Bus har i 2026 leveret ca. 25 Setra busser, her er Riis Rejser en god kunde, og generelt sidder Setra også tungt på dobbeltdækkermarkedet.

Så måske tager Søren Christensen fejl. Setra har forladt Damernes Magasin og er kørt over på den anden side, til Skjerns Magasin, hvor der var fremgang og nytænkning. Setra kan sikkert også fejre sin 100 års fødselsdag medmindre nogen klumrer i årstallene.

Men vi kommer også gerne til 90-års fødselsdagen.



Underste dæk i Setra S531DT er indrettet til lidt smalltalk eller mini konferencer mens man alligevel suser mod målet.



Indvendigt på øverste dæk har man ikke alene en god udsigt, men også glæden ved at sidde i en mondæn kabine.



De syv busser, der var kæørt til test i Veszprém i Ungarn.

Bustest 2026 i Ungarn omfattede syv busser i naturskønne omgivelser

Medlemmerne af den Europæiske busjury var inviteret til fire dages testkørsel af intercitybusser i byen Veszprém i Ungarn. Byen ligger i et naturskønt område ved Balaton-søen, et par timers kørsel sydvest for Budapest

Tekst og foto: Rolf Brems

Balaton søen er med sine 600 kvadratkilometer den største ferskvandssø i det centrale Europa og er et yndet område for turisme. Søen er kun 11 meter på det dybeste sted og er gennemsnitlig tre meter dyb - så vandtemperaturen når op på 25-26 grader om sommeren

I området omkring søen er der en masse marker med vindyrkning og store skovområder i det bakkede terræn. Selve byen Veszprém er en af Ungarns ældste byer med en 900 år gammel gotisk domkirke, St. Michael, samt en gammel ringborg.

Så det var et flot og historisk område, vi skulle teste busserne i. Det var det Ungarske Magasin, ”Rolling Tons”, som havde planlagt programmet med syv deltagende busser og deres repræsentanter.
Den første dag foregik på det lokale køretekniske anlæg uden for byen. Det virkede nyt og meget professionelt. Her var der forskellige bremse- og accelerationstest, der fik en overraskende vinder, når man alene kigger på vægten.

At Ungarn for snart 40 år siden tilhørte et land bag jerntæppet, kunne man mærke med den sikkerhed, der var. Anlægget var sikret med bomme og vagter; der var en masse ansatte, og da busserne lavede bremsetest, var vi forment adgang inde på anlægget. Men det var et flot anlæg med ramper i forskellige stigninger, fra 10 til 40 procent.

Samme dag over middag blev der holdt producenternes repræsentanter et seminar over alle busserne, samt fra sponsorerne som fortalte om deres produkter. Dernæst var der "åben bagklap", hvor repræsentanterne fremviste deres busser og åbnede alle døre, sider og bagklapper.

Man kunne konstatere, at der var en bred vifte af køretøjer, og at nogen af busserne måske faldt lidt uden for kategorien "Intercity bus".

Kombattanterne var:

- Iveco Bus Crossway Elec 13m NF
- MAN Lion's City 12 E LE Class II
- Otokar e-Territo
- Scania Castrosua Hero PHEV
- Setra MultiClass S 515 LE
- Solaris Urbino 15 LE
- Yutong IC 12 E

Hovedsponsoren var:

Continental Dæk

Sponsorer var endvidere:

Aumovio - Busworld - Ibeinter Mobility - Kempower - Knorr-Bremse ZF

Mobility-partnere var:

Ikarus, Porsche Hungaria, og V-Busz

Ned ad bakke

På dag nummer to blev vi kørt op til Veszpréms sportsarena, hvor der var plads til at parkere busserne - og nem adgang til testens rute op mod byen Zirc.

Testens overraskelse for undertegnede var Scania´en med et Castrosua Karrosseri og diesel/hybrid motor. Den virkede mere ved første øjekast som en turistbus. Den ældste deltager var Setra 515 LE, der også var med en dieselmotor med en mindre elmotor til at øge accelerationen.

En pudsig detalje var, at transporten fra hotellet til sportsarenaen foregik i en 12 meter elektrisk Ikaros. Afstanden var 21 kilometer, men Veszprém ligger små 200 meter højere end søen. Det interessante var, at turen mod hotellet foregik ned ad en 10-12 kilometer lang bakke, hvor man ikke behøvede at røre speederen. Og med den rigtige kørsel og regenerering kunne man smide en procent strøm på batterierne ved korrekt bremsning, som kunne foretages med retarderen. Og det er under sådanne forhold, at en retarder er guld værd, så chaufføren ikke behøver at sidde med foden på bremsen hele tiden. Jeg kørte turen tre gange, og hver gang fik bussen mere strøm på. Det var første gang, at jeg oplevede, at en kørsel kan generere mere strøm end der forbruges, og det er i betragtning af, at klimaanlægget var i fuld gang. Til gengæld brugte man fem seks procent på turen op ad bakken.

Dommen

Med 25 dommere fra lige så mange europæiske lande er det ikke helt let at finde den bedste Intercitybus. Men nu kræver det heller ikke enighed - hver deltager giver den enkelte bus fra 1 til 7 point, hvor 7 er bedste.

Inden man stemmer, er der en debat blandt dommerne, hvor man bedømmer bussens forskellige systemer, udseende, ydeevne og præstation. Men løbende under testkørslerne har man selvfølgelig en udveksling af informationer, og tit ser man lidt forskelligt på tingene.
Det kan også være en udfordring at dømme en bus som den bedste, hvis den falder helt ved siden af i et lands nationale trafikpolitik. Her tænker jeg på, at stort set alle nye bybusser de senere år i Danmark er el-busser. Men i andre europæiske lande, med andre kørselsmønstre, bliver man måske nødt til at bruge dieselbusser, så her vil el-busser måske blive nedprioriteret.

Materiel

Scania-bussen, som var med i testen, vil nok aldrig komme i betragtning som en intercitybus på en dansk rute. Adgangsforholdene er som i en turistbus. Men i England vil den sagtens kunne køre som intercity bus, fortalte min engelske kollega, Stuart Jones. Så selvom fællesnævneren for testen var intercitybussser, var nogle af busserne i yderkanten af kategorien.

Normalt har man ikke fokuseret på bussens pris, da den kan variere fra land til land, men det har vi valgt at tage med i år, så man også har et sammenligningsgrundlag på det parameter.

Egentlig burde man også teste busserne med fuldvægt, så man ville få det mest korrekte billede af bussens præstationer og køreegenskaber, men kun Scania'en havde læs på i form af sandsække med i alt 3,5 ton sand i bagagerummet.

I forhold til alle de dieselbusser, jeg har kørt, er jeg ofte i de forskellige el-bustest stødt på hårde undervogne, som sender stød og vibrationer op i rattet.

Så jeg har i testen indført min egen lille skala, en skala i bussens kontakt med kørebanen - og disse ujævnheder som kan forplante sig op i rattet. Denne ”hårdheds” skala vil gå fra 1-5 med 5 som den bedste og blødeste undervogn.

Når jeg tager dette med, er det fordi, at jeg ofte ser eller mærker, at specielt el-busser har en tung og hård kontakt med asfalten, måske skyldes det en højere egenvægt og lidt mere luft i dækkene, for at kompensere for den ekstra vægt.

.

Men generelt - fælles for dem var, at de alle leverer en god bus, der var ingen, der faldt helt ved siden af, det var - for undertegnede - næsten ud i petitesserne, som afgjorde, hvem det var, der skulle vinde.

Lad den bedste bus vinde…

Det bliver afsløret til efteråret.

BUS EURO TEST 2026

TEST DATO:
1 .- 5. juni 2026

TEST LOKATION
Veszprem, Ungarn

Køretøj	Længde (m)	Type	Batteri	Rækkevidde	Passagerer	Pris (€)
Yutong IC 12 E	12,7	Batteri-elektrisk	466 kWh	Ca. 675 km	59 total	500.000
Solaris Urbino 15 LE electric	14,9	Batteri-elektrisk	500 kWh	>400 km	51 sidde / 26 stå / 1 kørestol	600.000
Setra MultiClass S 515 LE Hybrid	12,2	Diesel-hybrid	Diesel	21 l/100 km	45 sidde / 37 stå / 1 kørestol	285.000
Scania Astosua Hero PHEV	15	Plug-in hybrid	89 kWh	70 km el / 1400 km total	65 sidde	580.000
Otokar e-Territo	13	Batteri-elektrisk	449 kWh	590 km	63 sidde	400.000
MAN Lion's City 12 E LE	12	Batteri-elektrisk	-	380 km	40 sidde / 20 stå / 1 kørestol	510.000
IVECO Crossway Electric	13	Batteri-elektrisk	346 kWh	400 km	55 sidde	450.000

Resultaterne fra bremse og accelerationstesten. Den blev udført på tør asfalt. Der er en fejl ved i skalaen ved Braking Distance 2, her har Solaris sneget sig ind med Setras tal på 33,8 Læg mærke til at Scaniaen som den største og næst tungeste er den hurtigste fra 0-20, velsagtens med ekstra 3,5 tons vægt i bagage-rummet.





Scania Hero får lov at slippe hestene løs - i alt 830 hk - og er den hurtigste af testens busser fra 0-20 km/t.

Bussen med griffen var den hurtigste

Slip hestene løs...kunne man sige om Scania's kombattant til kampen om titlen som årets bus, der fandt sted i Ungarn. For den tungeste bus var den hurtigste fra 0 til 20 km/t. Scania Hero PHEV, (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) som modellen hedder, er bygget hos den spanske karrosseribygger, Castrosua, i Santiago de Compostela i Galicien

Tekst og foto: Rolf Brems

Og i Galicien, og i det centrale Spanien, har man vilde heste af racen Przewalski, der er utrolig stærke, robuste og muskuløse. Hvert år samles modige mænd i en århundrede gammel tradition, hvor man indfanger hestene med de bare næver og klipper deres manker, men også, i moderne tid, plejer deres eventuelle skavanker.

Traditionen hedder Rapas das Bestas, og jeg vil selvfølgelig gerne slå et slag for, at jeg er en modig mand, som nu skal tæmme den spanskbyggede Scania's mange hestekræfter med mine bare næver.

Men før vi sætter os op i førersædet, skal vi lige have styr på, hvad det er for en bus. Karrosseriet og indretningen er helt klart i turistbussegmentet. Den er udstyret med toilet og køleskab, og rummer i det hele taget en overflod af udstyr og komfort. Som nævnt ville den nok ikke indgå i en dansk busoperatørs valg til en intercitybus, men kunne være et valg hos en busoperatører med time lange intercityforbindelser, som man for eksempel ser det i Spanien.

Bussen er nydelig. Chaufføren har et godt udsyn, og den er trods størrelsen nem at komme omkring med.





Tjaaa… hvad skal man snart finde på, om lygterne er smarte er op til læseren at vurderer, men anderledes er de da...

Et tætpakket motorrum,, hvor den seks-cylindrede dieselmotor på 13 liter og en elektrisk motor tager en stor del af pladsen.



Det er en Plug-in Hybrid, som ifølge Scania vil reducere emissionsudledningen med op til 47 procent, hvilket selvfølgelig afhænger af kørselsmønstret. De 47 procent kan kun opnås med et kort distancekørselsmønster - og med to opladninger. En fuld opladning giver bussen på batterierne en rækkevidde på omkring 70 kilometer.

Bussen er forsynet med en seks-cylindret dieselmotor på 13 liter, der yder 460 hk. Batteripakken er på 120kWh, men vil i fremtidige versioner øges til 300 - 500kWh. Drivlinjen er endvidere forberedt til Euro 7-emissionslovgivningen. Et helt nyt efterbehandlingssystem reducerer yderligere skadelige emissioner. Bussen har en egenvægt på 18,4 tons med en totalvægt på 26 tons.

Man kan vælge mellem fire drive-modes, Elektrisk, Hybrid, Charge Sustain og som Forced Charging.

Charge Sustain betyder at bussens batteri holdes på et næsten konstant niveau under kørslen. Ved kørsel i en miljøzone kan man så stille den i en ren elektrisk kørsel. Men her må den kun køre som elektrisk køretøj, hvis den er indregistreret som turistbus, så det er lidt en ulv i fåreklæder.



Forced Charging betyder, at det kun er bussens forbrændingsmotor, der bruges til opladning suppleret med regenerering fra bremserne.

Fordøren levner ikke så meget plads, og man bliver man mødt af et efter min mening helt malplaceret panel af en slags formstøbt spåntræ.



Ved bagdøren er der god plads med dobbeltdøre ...



...og en kørestols-rampe, hvor kørestolen kan fastgøres ved den stående person. Også her ødelægger de gule miljøpaneler den gode stemning…

Som Hybrid har man altså to motorsystemer, hvilket kan koste på vedligeholdelseskontoen, men samtidig, og specielt med en større batteripakke, giver det større muligheder for at køre i alle miljøer.

Som sagt. Hestene blev sluppet løs under accelerationstesten, hvor den med elmotoren koblet til yder 830 hk. Testen foregik endda med ekstra 3,5 ton ballast i sandposer, så vægten kom op på i alt 23.500 kg. Testens andre busser blev målt i tomvægt, så det var ganske imponerende.



En virkelig god arbejdsplads for chaufføren. Rattet var i top og var i højeste grad et funktionsrat, men man skal nok også passe på med at putte for meget på. Læg mærke til de to runde "joystick", hvor det var svært at se deres menuer på grund af genskin.



En meget flot og mondæn kabine med sæder i et lyst og indbydende design - og så var de tilmed rigtig gode at sidde i.

Imponerende var også førerpladsen. Den var for undertegnede meget velindrettet og med et godt udsyn til alle sider. Der var masser af plads, også til den store chauffør, et dejligt bredt sæde, alle knapper og kontakter sad som de skulle - når man snakker turistbus - her tænker jeg på dørknapperne som sad i venstre sidepanel.

Der var et væld af informationer i instrument panelet, men når man først havde nærlæst lidt på displayet, som ikke var prangende, kunne man hurtigt se de informationer, man nu ønskede.

Til gengæld var betjeningen af infotainmentsystemet, som vises på skærmen til højre for chaufføren, ikke særligt bevendt. De to runde ”joystik” havde funktioner, som kunne ses og vælges på deres overside, men det var under min kørsel og lysforhold næsten helt umuligt at se, hvor og hvad man kunne dreje og trykke sig ind på. Det tager opmærksomheden fra chaufføren, når han kører.
Gearvælgeren sidder på den højre arm på ratstammen, og når man har drejet kontakten om på det ønskede valg og lagt den elektroniske håndbremse ned, fortæller displayet, at bussen er klar til at køre. Den 6-trins gearkasse skifter glidende, uden at man skal hjælpe den på vej.

Jeg vil ikke sige, at man ikke kan mærke, at det er en 15-meter bus med en god vægt i bagagerummet, men den føltes let og livlig. Den Hybrid-mode, som jeg prøvede den i, gav et stort kraftoverskud, når man skulle sætte i gang - og også når man var oppe i god fart.

Styringen var let og præcis, og de elektroniske spejle, hvis omgivelser blev vist på de indvendige skærme, gjorde det nemt at navigere bussen rundt på de smalle og kurvede veje, samt bakke på en snæver p-plads.

Selvom de ungarske veje led af visse mangler og visse steder udfordrede enhver form for komfort, vil jeg give fem ud af fem mulige på min interne hårdhedsskala med hensyn tiim forplantning op i undervogn og styretøj. Det var virkelig en behagelig og "svævende" kørsel, jeg oplevede.

Der var ingen støj ved chaufføren, og man kunne knap høre, om dieselmotoren var startet, men i Hybrid og med el-motor startet var den helt lydløs. Som passagerer kunne jeg svagt høre motoren, ikke så meget bagerst, men mere i midten af køretøjet.
Sæderne og indretningen var også i turistbusklassen med USB-stik ved alle sæder, betjeningspanel med lys over sæderne, selvom det at læse på et stykke papir efterhånden er en saga blot. Til gengæld kan man placerer sin smartphone i en holder på stoleryggen foran sig.

Frihøjden i midtergangen var ikke prangende. Jeg syntes, man let kunne banke hoved ind i bagagehylderne.

Ved dørene til venstre, når man stiger ombord, bliver man mødt af nogle formstøbte paneler i en ubestemmelig gullig farve. Materialet består af en slags spåntræ, og skulle være et restprodukt fra busproduktionen, og brugen skulle signalere at man tager miljø og genbrug alvorligt.



Her er Infotainment på tættere hold. Knapperne er lidt malplacerede og svære at betjene under kørslen.



Det "elektriske" motorrum, tæt-pakket, men pænt og ordentligt.

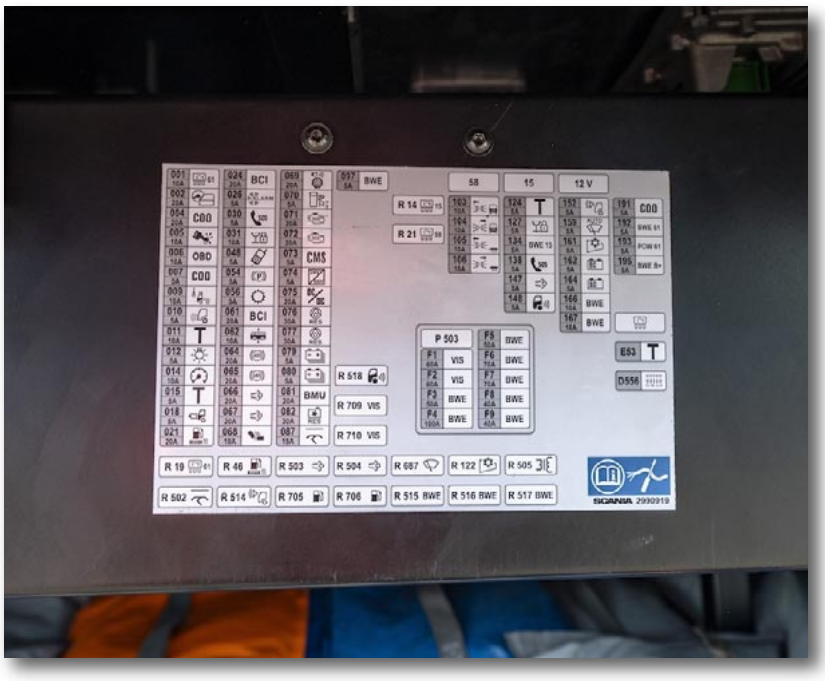


Scaniaen fanget foran kirken i Zirc.

Og det er jo ædelt, men rent æstetisk falder panelerne helt ved siden af den øvrige indretning, som var i en høj klasse. Havde man så bare malet dem sorte..! Todo de nuevo, Castrosua… (om igen, Castrosua)

De elektriske døre fungerede let og lydløst, og når de var lukkede, var der ingen træk eller vindstøj.

Når man som chauffør skal ud at køre i et køretøj som dette, så kræver det, at man får en grundig oplæring. Nu er det jo ikke sådan, at man ”falder ned” som en pilot, der ikke kan betjene et luftfartøj korrekt, men lærer man ikke alle de forskellige systemer og ”driving modes” at kende, ja så kan man jo heller ikke udnytte teknologien og tøjle de spanske hestekræfter korrekt, og det vil være synd.



Når man har stået på en landevej midt om natten med en bus, der har mistet det meste af sit lys og skal til at skifte sikringer, så vil et sikringsoverblik som dette ikke gøre tingene værre. Flot.

VBI GROUP




Volvo 9900 - 1. reg. juni 2016

Km. 638.942 - Euro 6 - Pass. 57

Toilet, air. con., justerbare sæder, tachograph, fodstøtte, magasinnet mm.

Pris: 900.000 Kr.




Volvo 9900 - 1. reg. marts 2018

Km. 510.415 - Euro 6 - Pass. 52+1+1 - 13,8 m.

Køkken, toilet, air-condition, anhængertræk, justerbare sæder, Magasinnet mm.

Pris: 1.300.000 Kr.




Iveco Crossway - 1. reg. februar 2018

Km. 650.147 - Euro 6 - Pass. 51/24

Bakkamera, fartpilot, tachograph, baggagerum m.m.

Pris: 575.000 Kr.

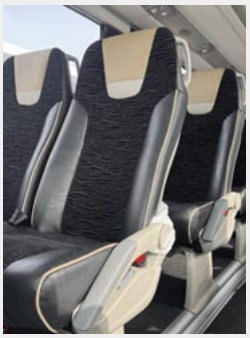



Iveco Crossway LE - 1. reg. nov. 2019

Km. 621.046 - Euro 6 - Pass. 39+57 - 13 m.

Bakkamera, tachograph, air-con., kørestolsrampe, tonede ruder hæve/sænke funktion m.m

Pris: 750.000 Kr.

Irizar i6 - 1. reg. januar 2017

Km. 337.542 - Euro 6 - Pass. 59+1+1

Toilet, køleskab, kaffemaskine, anhængertræk, air. con., udskydelige sæder, varmtvandstank m.m.

Pris: 1.100.000 Kr.




MB 519CDI - 1. reg. juni 2025

Euro 6 - Pass. 16+1

Fartpilot, bakkamera, air. con., soltag, alkolås, anhængertræk, tachograph m.m

Spørg for pris

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**



1966. *(Foto: Castrosua)*

80-årsdagen er tæt på spansk busproducent

Castrosua kan snart fejre 80 årsdagen for virksomhedens grundlæggelse. Virksomheden, der blev grundlagt af José Castro, som blev født i 1926, er stadig familieejet. Carrocera Castrosua, der er koncernens moderselskab, blev grundlagt i 1948 i O Carballiño og har i dag hovedsæde i Santiago de Compostela med en fabrik på 45.000 kvadratmeter, som beskæftiger over 290 medarbejdere. Trods alderen har Castrosua stadig drivkraften til at være i frontlinjen med hensyn til produktion, kvalitet og teknologi

Grundlæggeren José Castro etablerede sin virksomhed - efter at have afsluttet sin militærtjeneste - inden for karosseribygning og blev snart kendt som "Pepe, karosseribyggeren". Hans tidlige uddannelse som karetbygger gjorde ham usædvanligt dygtig i alle aspekter af faget: tømrerarbejde, pladearbejde, maling, strukturarbejde og efterbehandling. Men inden han rigtig kom i gang ødelægger en brand hans værksted og tvinger ham til midlertidigt at indstille sine aktiviteter.

Han kommer i gang igen, og begynder at lave karrosserier for et andet stort spansk firma, Pagaso, inden for produktion af køretøjer.Alliancen med Pegasos begyndte med deres første bestilling og markerede en milepæl i Josés karriere og i Castrosuas historie.

I 1963 etablerede Castrosua sig i Santiago de Compostela i et 5.000 kvadratmeter stort lager, hvor man fortsat byggede karrosserier til Pegaso og deres omfattende modelprogram. Alliancen mellem de to firmaer øgede Castrosuas prestige betydeligt.

Kendetegnet for Castrosua og José Castro var ansvaret for at uddanne nye fagfolk - altid med fokus på det, der den dag i dag er en grundlæggende værdi for virksomheden, nemlig innovation.

I 1970'erne blev Unión Carrocera (UNICAR) grundlagt som et resultat af adskillige fusioner og opkøb mellem Castrosua og andre karosseribyggere. Det endte op med i alt fem produktionsanlæg og en kapacitet på 900 enheder om året - Santiago de Compostela, Vilagarcía, Ourense, Chavín og Manresa.

José Castro forlader dog Unión Carrocera i 1980erne og køber fabrikken i Santiago for at skabe det nuværende Castrosua med fokus på produktion af by- og rutebiler. Aktiviteterne udvides yderligere med oprettelsen af Insular Canarias i 1985.

I denne nye fase fik han selskab af sine sønner Carlos, som økonom, og José Manuel, som ingeniør. José Castro genskabte således virksomhedens familiepræg.

Med fokus på bytransport udvikler virksomheden en succesfuld lavgulvsplatform og introducerer LPG-, CLG- og CNG-teknologier. Samtidig skaber man Cidsa i 1997 samling af Scania-chassiser - senere sammen med Carsa i 1998.

Efter José Castros død udnævnes Juan Luis Castro til præsident, og tredjegenerations familiemedlemmer slutter sig til virksomheden. Tempus (den første spanske hybridbus) lanceres i 2008.

I 2018 overtager Beatriz Castr, som virksomhedens administrerende direktør, Scania Hispania.

Gruppen består i dag af Castrosua, Carsa, Insular, Cidsa og Mobme og har over 500 ansatte og faciliteter, der dækker 90.000 kvadratemter. Castrosua udvikler i dag fem produktserier (Nelec, 75 CS, New City, Magnus.H og Magnus.E)



Autocar 1940. *(Foto: Castrosua)*



Solaris'en fanget ude på strækningen mod Zirc, en flot bus med fine proportioner.



Forfra er bussen også nydelig. Læg mærke til den skrående frontrude mod højre - et særligt Solaris-islæt.

15 meter langt køretøj kom fra Polen

Den polske busproducent, Solaris, havde taget et styk 15 meter langt køretøj i en passende grøn nuance, med til bustesten i Ungarn. Måske var det for at signalere, at denne her tilhører den grønne fremtid

Tekst og Foto: Rolf Brems

Bussen er rigtig nydelig med nogle flotte former og rene linjer, som fra siden ser meget aerodynamisk ud.
Solaris vandt i 2025 prisen for årets bus med en ledbus

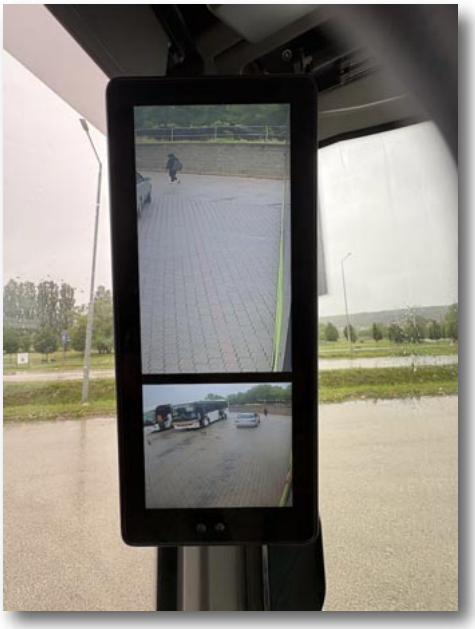


Bagenden var der delte meninger om. Personligt kunne jeg godt lide de kantede former. Omtalt i artiklen definerer jeg den som en "perronrydder", da den kan tage i alt 100 passagerer, men den kan også med sit udsving på 1,4 meter rydde et stoppested…



Selve førerrummet var i topklasse forstået på den måde, at der var tænkt på chaufføren. med min højde var det perfekt, men var man højere end 179 cm kunne det knibe lidt. God aflæggerplads til fornødenheder og kopholdere til de lange ture.





Gode elektroniske spejle, som sad hvor de skulle. Jeg savnede dog nogle "pinde" for bagaksel, bagende og midterste bagdør.

Det fine og overskuelige display gav de informationer om bussens tilstand, som en chauffør skal bruge.



på brint, og et af de rosende punkter fra min side var dens ydre former. Den kunne medtage 140 passagerer.

Men nu kan en operatør spare omkostningerne for et ”fordyrende led”, hvis man skal være lidt humoristisk. For et trafikselskab med nogle travle og meget benyttede ruter kan med en 15 meter lang Urbino transporterer op til 100 passagerer, hvoraf de 51 kan sidde ned. Dog var kombattanten i testen kun godkendt til 81 passagerer.

Den har en rækkevidde på 600 kilometer, som gør den egnet til de store byers føderuter fra oplandet. Her tænker jeg ikke mindst på de store byer i Spanien, hvor busselskabet ALSA eksempelvis kører fra Madrid ud til de omkringliggende satellitbyer. Og netop I Madrid mødte jeg nærmest i skrivende stund en ALSA Solaris Urbino 15 LE, som ved et trafikalt knudepunkt, gjorde det, som man jernbanesprog kalder en ”perronrydder”. Den tømte lige et stoppested, og af sted det gik.

Og det er ikke det eneste Urbinoen har til fælles med jernbanen. For at øge vejgrebet. når kørebanen er dækket af is eller sne, kan man ”sande” og dermed undgå hjulslip. Det er velsagtens kun til brug i kolde og snerige Skandinavien - eller i bjergrige egne.

Vi kørte godt nok i stærkt kuperede egne i Ungarn, men sanding fik vi ikke brug for. Til gengæld kom vinduesviskeren



Der var gode pladsforhold omkring midter-bagdøren, som havde en elektrisk kørestolsrampe.

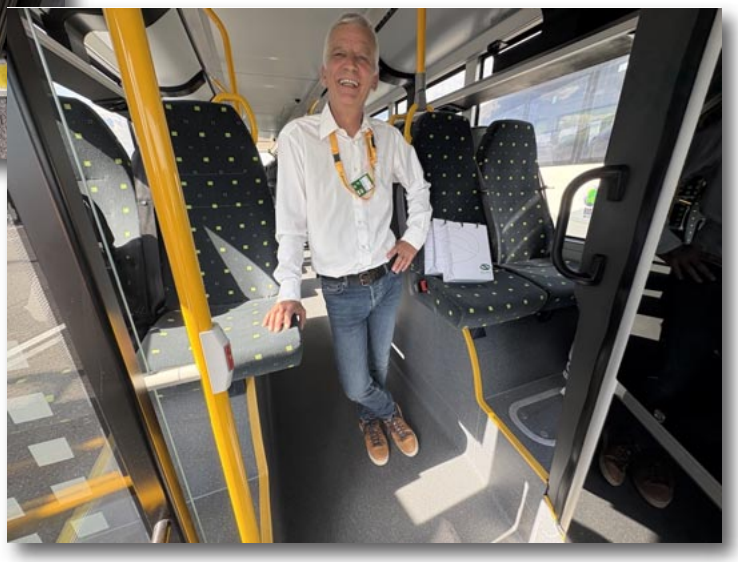
i brug, da det begyndte at regne kraftigt under turen. Under regnen duggede den noget til, men repræsentanten fik den da indstillet, så vi kunne kigge ud igen.

Førerpladsen var klassisk i den forstand, at der ikke var nogen skærme. Den var indrettet med ”analoge” knapper, hvilket behagede mig fint. Til gengæld var der ikke i de 15 meter bus levnet meget plads til chaufføren. Jeg sad fint, hele konsollen kunne justeres, og Isri-sædet hører jo til i den bedre ende, men kollegaer med længere ben end jeg ville få problemer.

Solarisen virkede en smule sløv. Der var ikke så meget skub i den, og samtidig var den meget stram i rat og pedaler - og det var ved næsten tomvægt. Bevares, den skal lige køres til, men jeg kunne godt tænke mig at prøve bussen, når den var oppe på 19.000 kg i maksimalvægt. Til at flytte alle de kilo var der en centermotor på 240 kW.
Desværre var kørslen lidt nedslående, da der var en ustandselig ”bippen” med det ene og det andet - hastighed, overskridelser af linier på vejen, anden trafik, gående og meget mere. Det er alt sammen godt og skulle øge sikkerheden, men man bliver hurtig døv.
Der var også rystelser i rattet, og vejbanens beskaffenhed fik man at føle. På min lille hårdhedsskala vil jeg give den



Der var gode adgangsforhold foran...



...men det kunne knibe lidt, når man skulle ned i bussen, da dobbeltsæderne ikke levnede meget gangplads. Man kan jo ikke få det hele.

tre ud af fem. Rattet var også særdeles klassisk - ingen funktioner. Det kan måske gå på en bybus, men på en Intercitybus burde man finde en let tilgængelig fartpilot på rattet.

Det har Solaris gjort bedre
Retarderen virkede ikke optimalt i bussens er var kørt til test i Ungarn. Den var svær at doserer, og jeg ved, at Solaris har gjort det bedre.

Man havde et godt udsyn fra førersædet, og de elektroniske spejle gav et godt overblik. Det eneste, jeg savnede, var nogle markeringer for bagaksel, bagende og eventuelt midterdøren.
Der var ikke støj ved førersædet fra døre og vinduer, ej heller skramlen fra omgivelserne.

Den 15 meter lange Solarisbus har batterierne på taget og i motorrummet - i alt syv pakker på samlet 500 kWh med en vægt på omkring 3.500 kg.

USB-stik og mange stopklanpper
Passagererne sidder i behagelige stole, og der er USB-stik og mange stop-knapper, seler på alle sæder. Sæderne har læselys, så man kan begynde eller fortsætte dagens arbejde og dermed udnytte tiden.

Kabinen er dejligt lys og imødekommende, der er hylder i lavgulvsdelen, men der mangler nok nogle holdestænger, hvis man skal proppe 100 passagerer ind.
Jeg følte mig hurtig dus med bussen, den lå godt og stabilt på vejen, den var nem at komme omkring med i kurverne og var absolut et køretøj jeg kunne tilbringe en kørevagt i. Det var kun lige i midten af bussen, der var lidt støj fra drivlinen.

Kunne man eliminerer nogle af advarselslydene og forbedre forhjulsophænget ville køreglæden være perfekt.



En flot bus i gejstlige omgivelser ved kirken i Zirc.



(Foto: Autoline)

Solaris Urbino er faktisk ikke den første bus, der har fået sandingsanlæg monteret.

Det norske firma Autoline har specialiseret sig i sandingsanlæg på køretøjer. For lastbiler er det specielt til tømmervogne, der kører ude på skovveje, hvor der ikke ryddes sne, men også brand og rednings, samt specialkøretøjer får det monteret. Busser, der ofte kommer ud på veje, hvor is og sne kombineret med kuperet terræn sætter vejgrebet under pres, får det også monteret.

Udstyret består af en kasse i rustfrit stål, der kan indeholde mellem 27 og 40 kg sand, som bliver opvarmet, og dertil en lille motor på 60 watt, der sender sandet ud foran de trækkende hjul.
Når man skal sætte i gang, skal chaufføren have været forberedt inde. For hvis der skal sandes, skal man gøre det inden, man stopper, trille lidt tilbage så hjulene kommer oven på det sandede område, eller når man kan mærke at man mister vejgrebet. Udstyret kan sande automatisk eller ved aktivering af chaufføren.

Prisen starter ved 42.000 norske kroner for et anlæg til begge sider.



Yutong'en ude på testkørsel. Det gik jo ikke altid lige stærkt, så der kunne godt være en række biler efter testkøretøjerne.

Kinesiske Yutong kører mellembys med sin IC12E uden så meget støj

Hvor kejserens stier før var dækket af støv, ruller nu en lydløs strøm under grønne løv. En flåde af stål, født i Zhengzhous skød, vækker asfalten til live, gør storbyen blød. Det er ikke larm, men et elektrisk suk, et mekanisk åndedræt, effektivt og smukt. Fra Riget i Midten til Nordens kolde vind, glider de glatte karosserier ind. En moderne drage på gummihjul, der bærer på fremtidens grønne skjul.

Tekt og foto: Rolf Brems

Bare rolig, Magasinet Bus er ikke gået i et lyrisk selvsving, men har såmænd bare spurgt AI om en mening med kinesiske busser.

Hvad enten vi kan lide det eller ej, er der en næsten hypnotisk poesi i, hvordan den gamle Silkevej har transformeret sig. Før i tiden fragtede kameler silke og krydderier over ørkenens sand; i dag fragter Yutong-busserne millioner af mennesker gennem storbyernes neonbelyste kløfter.



De tidligere Yutong-modeller, som kom til Danmark i 2021, havde to overbygninger, hvilket på garageanlægget hos Keolis i Odense gav øgenavnet "kamels". Men med denne model må det være en Dromedar.



Indgangen er meget stilfuld. Gulvet minder lidt om noget fra den maritime verden, men står godt til det øvrige interiør. Men det vil nok ikke være flot og blankt ret længe, da det vil blive ridset af sten og grus, der slæbes ind.

Yutong har fået et stort marked - Ikke mindst i Danmark - hvilket også har skabt lidt debat med en indirekte støtte til et ikke så demokratisk styresystem, men også om hvorvidt busserne har en ”kill-switch”, eller overvåger alt og alle inde og uden for bussen.

Men måske skulle debatten drejes mere over på, om den danske offentlighed med kommuner og regioner i spidsen, ikke burde holde deres køb af busser til europæiske producenter? Vel vidende at flere kinesiske busfabrikanter har samlefabrikker i Europa.

VW-fabrikkerne i Tyskland er et eksempel på, hvad der kan ske, hvis vi ikke støtter op om vores industri. De lukker samtidig med, at kinesiske biler udgør et stadig større salg.

Men nu holder Yutong IC12E i Ungarn, kørt fra Holland, hvor den er sat i drift hos busoperatøren Jan de Wit, som har ca. 185 busser i alle størrelser. Fra Haarlem er turen på små 1.400 kilometer, så med 600 kilometer i rækkevidde har man kun skulle lade to en halv gange, hvis man kan sige det på den måde.

Modellen er blevet kønnere end forkøreren - specielt er det de aflange forlygter - og på den høje kant - som altid har fået det til at minde mig om en tegneseriefigur. Og selvom den nuværende har fået nedtonet lygternes markante udseende, kommer den ikke til at vinde prisen for det bedst æstetiske look.



God bred bagdør der levner plads til hurtig afsætning.

Det, jeg efterfølgende ikke helt har fundet ud af, er, om den medbragte model i udseende er mere en Yutong-bybus og indvendigt er en turistbus.

Og stopknapper var der heller ingen af. Og fordøren levner heller ikke meget plads, når man snakker om en intercity-bus. Indgangspartiet vidner ikke om plads til billetsalg med mere, men til gengæld træder man ind i en flot kabine med behagelige sæder med armlæn - som kan lægges til hvilestilling.

Der er bagagehylder i hele bussens længde, og over alle sæder er der et panel med lys og luft. Der er USB-stik ved alle pladser og klapborde. Modellen kan rumme op til 59 passagerer.

Under kabinen finder man et bagagerum på 4,5 kubikmeter, der gør den brugbar som Intercitybus til længere afstande eller "week-end turistbus".

Chaufførpladsen er også helt i top. Der er god plads, også til den høje chauffør, og den gode plads fortsætter, når det gælder at kunne aflægge sin telefon og lakridser.

Det er et glascockpit, og udfordringen er den, at man lige skal lære menuerne at kende, inden man for alvor begynder at køre. Men det har en god og logisk opbygning, og man skal kun bøje nakken lidt, når man skal bruge de elek-





En del af bagagerummets 4,5 kubikmeter bruges selvfølgelig til batterierne, alt efter den ønskede rækkevidde, hvor standard er 575 kilometer - med en batteripakke mere op til 675 kilometer.



Et meget velordnet "motorrum", hvor de blå beholdere er til brandbekæmpelse.

troniske spejle, men ellers har man resten i de tre skærme lige foran en. I venstre skærm har man bird-eye view, så man kan se hele miljøet omkring bussen. Og skærmen for overvågning af bussens status, forbrug med mere er nem at aflæse. Der er ikke så meget at være i tvivl om.

Et behageligt rat til chaufføren
Yutong afslutter ratstammen med et funktionsrat, der er virkelig behageligt at holde om. Det er også godt og enkelt indrettet - fartpiloten aktiveres med et enkelt tryk med venstre hånd, radioen tilgås med den højre.

Når den elektroniske håndbremse er lagt ned, begynder bussen at rulle ved et let tryk på speederpedalen, og den har ikke det for batterikørertøjer ofte tunge og lidt "entreprenørmaskine" over sig. Den er dejlig let og levende - og reagerer med det samme på speederen. Den er også nem at bremse ned, både på retarderen og på pedalen.

Den er utrolig behagelig at køre i på de ujævne landeveje. Måske skyldes det de 305/70R22.5 dæk, som den var monteret med.
Yutong IC12E er udstyret med et ADAS-førerassistentsystem (Advanced Driver Assistance Systems), ISA (Intelligent Speed Assist), som blev lovpligtigt i 2024, og ADDW (Advanced Driver Distraction Warning) samt DDAW (Driver Drowsiness and Attention Warning) - de to sidstnævnte er fra pr. juli i år obligatoriske i alle nye biler indenfor EU.



En meget flot kabine. Der er ikke meget intercitybus over indretningen, men det skal passagererne jo kun være glade for.

ADAS-registrerer bevægelser omkring bussen, ISA skulle forebygge, at chaufføren overskrider hastigheden, og de andre om man er uopmærksom eller er ved at falde i søvn. Men det er – sat lidt på spidsen - fuldstændigt unødvendigt, for der bimler og bamler så mange alarmer - og som ikke giver mening - at det samlede indtryk for undertegnede faldt betragteligt.

De kinesiske repræsentanter, der var med på bussen, prøvede at slå det lidt hen med, at det var forskellige udefrakommende faktorer, der udløste alarmerne. Men jeg er sikker på - eller håber på - at bussen havde en fejl. Og det var ikke den eneste bus til "Årets bus 2026", der led af akustiske mislyde.

Under alle omstændigheder, så skal lovgiverne også tænke chaufførens velbefindende ind og ikke bare omdanne et køretøj til et bippende helvede på hjul. Så mange busser ligger der altså heller ikke og vælter rundt på grund af trætte og uopmærksomme chauffører.

Batterierne kan leve i 15 år

Ved 80km/t opgiver Yutong støjniveauet til 65 db, hvilket er meget lavt - og flot, men altså, uden bippelyde. Rækkevidden opgives med standardbatterier på 400 kWh til 575 kilometer, og med 465kWh op til 675 kilometer. Det skulle give et forbrug på 0,67 kWh/km, hvilket er flot. Levetiden på batterierne oplyses til 1,5 millioner kilometer og 15 år.

Karrosseriet er opgraderet med en stærkere stållegering, der er bygget til at kunne holde til to millioner kilometers kørsel og belastning og tilsat en coating, der forhindrer rust i op til 15 år.

Alt i alt er Yutong en rigtig fin og lækker bus med en kvalitet, som hos flere europæiske busfabrikanter. Og de bliver sat under yderligere pres, når Yutong med deres næste generation af batterier vil have en rækkevidde på op til 1.272 kilometer.

Træerne vokser stadig ikke ind i himlen, men det i Danmark og på forsøgsbasis i det kinesiske hurtigvoksende Paulownia - eller Kejsertræet - som det kaldes, er måske et symbol på Yutongs markedsandele i Danmark.



Chaufføren har også fine forhold. Men man skal være til skærme for at kunne lide det. At trykke menuer på en glasskærm er også en udfordring, der kræver, at man retter sin opmærksomhed et andet sted end på trafikken. Rattet var utrolig behageligt.



Der er et godt "bird-eye" system på bussen - også når man bakker og parkerer. Der er næsten ingen undskyldning for at påkøre nogen eller noget.



Et dejligt enkelt og overskueligt display, der fortæller det, chaufføren skal bruge, forbrug og regenerering, samt beholdning af strøm. I midten vejens beskaffenhed med hensyn til hjælpefunktioner.

Maskinen glider gennem den danske tåge, men dens sjæl lytter altid mod øst. En usynlig tråd af frekvenser og binære koder forbinder passageren i det bløde sæde med serverens svage summen i rummet under fjerne himmelstrøg. En hvisken over oceaner, der minder os om, at intet i denne verden rejser helt alene.



Yutong IC12E foran kirken i Zirc.



Jenbanebroen ved Spanien i Aarhus var for lav til, at bussen kunne kunne køre under. Juni 2021.
(Foto. Jesper Christensen)

Chaufførerer overser lave broer

Siden 1. januar er broer, der fører veje under Banedanmarks spor, blevet ramt 35 gange af lastbiler, der har været for høje. Banedanmark opfordrer til, at landets vognmænd kigger ekstra grundigt på højderne under landets broer, inden de sender deres lastbiler ud på veje, hvor der er begrænset frihøjde under broer

Af og til må Banedanmark rykke ud og besigtige broer, som er blevet påkørt af lastbiler eller andre køretøjer. Siden årsskiftet er "af og til" blevet til 35 gange - og det er kun dem, Banedanmark er blevet gjort opmærksomme på af for eksempel politiet eller borgere. Derfor anslår Banedanmark, at antallet formentligt er væsentligt højere.

Banedanmark peger på, at de fleste skader først bliver opdaget, når Banedanmark er ude på det årlige eftersyn og kan konstatere skader på broerne. Således er der ved de løbende eftersyn konstateret synlige påkørselsskader på omkring 300 af Banedanmarks broer, men mange af skaderne kan være påført i de foregående år.

- Det sker alt for tit, at særligt lastbiler bliver klemt fast eller på andre måder kolliderer med vores broer. Det er yderst sjældent, at jernbanen oven over broen bliver påvirket, men hver gang tager det ressourcer fra Banedanmark. Samti-

dig er det for vognmanden, som får regningen, en betragtelig udgift, og selvsagt må det være en ubehagelig oplevelse for chaufføren. Vi vil derfor gerne opfordre til, at alle landets chauffører orienterer sig grundigt om brohøjderne på de ruter, de kører på, siger Mette Ask Hansen, som er broansvarlig sektionschef i Banedanmark.

Når en bro bliver påkørt, bliver den undersøgt enten af Banedanmark's broingeniører, der har ansvaret for broens bæreevne, eller af en ekstern rådgiver. Alle de bærende elementer bliver gennemset først for mulige brud.

Ofte er der blot tale om overfladiske skrammer i form af små betonafskalninger, som medfører mindre reparationer. I andre tilfælde kan der være større revner, afslåede betonstykker eller blotlagt armering, så det er nødvendigt med større reparationsarbejder.



Samme bro i Aarhus - februar 2015. Begrænset brohøjde gælder også lastbiler.
(Foto: Jesper Christensen)

Skattestyrelsen tjekkede udenlandske turistbusser

Skattestyrelsen har igen i år kontrolleret udenlandske turistbusser. Kontrollen viser en mindre fremgang i andelen af momsregistrerede busselskaber, men Skattestyrelsen kan konstatere, at knap halvdelen fortsat ikke var registreret på kontroltidspunktet

Der er stadig mange udenlandske turistbusser, der fragter turister rundt i Danmark uden at køre efter de danske momsregler. Det viser dette års kontrolaktion rettet mod udenlandske busselskaber, som Skattestyrelsen har udført ved flere centrale turiststeder i København - Tivoli, Thorvaldsens Museum, Christiansborg, Kongens Nytorv samt ved Kastellet og Den Lille Havfrue

Resultatet viser, at lidt flere selskaber end sidste år var momsregistreret på kontroltidspunktet, men knap halvdelen af selskaberne havde ikke styr på reglerne.

I alt kontrollerede Skattestyrelsen 46 udenlandske turistbusser fordelt på 35 forskellige busselskaber. Af de 35 selskaber var 19 - 54,3 procent - momsregistreret på kontroltidspunktet. 16 selskaber - 45,7 procent - var ikke momsregistreret.

Sidste år var 9 ud af 19 kontrollerede udenlandske busselskaber momsregistreret på kontrol-tidspunktet. Det svarede til 47,4 procent. Andelen af momsregistrerede selskaber er dermed steget med 6,9 procentpoint i årets kontrol.

- Det er positivt, at vi i år kan se en lidt større andel af de udenlandske busselskaber, der allerede er momsregistreret, når vi møder dem i de københavnske gader. Men vi kan samtidig konstatere, at der fortsat er selskaber, som ikke har fået styr på deres momsregistrering, selv om de kører med turister i Danmark. Derfor er der stadig behov for at holde øje med området, siger underdirektør i Skattestyrelsen Rasmus Winther Borup.

Følger op på selskaber, der ikke er registreret
De udenlandske selskaber, som ikke var momsregistreret på kontroltidspunktet, er typisk selskaber, som Skattestyrelsen ikke tidligere har mødt i forbindelse med kontrolaktionerne. Skattestyrelsen vil nu kontakte de selskaber, der ikke var momsregistreret ved kontrollen, for at få dem registreret korrekt.

- Når vi møder selskaber, der ikke er registreret, følger vi op på dem. Det kan både være gennem vejledning og ved at stille krav om, at de bliver registreret. Hvis et selskab ikke efterlever et påbud, har vi mulighed for at bruge daglige bøder, siger Rasmus Winther Borup.

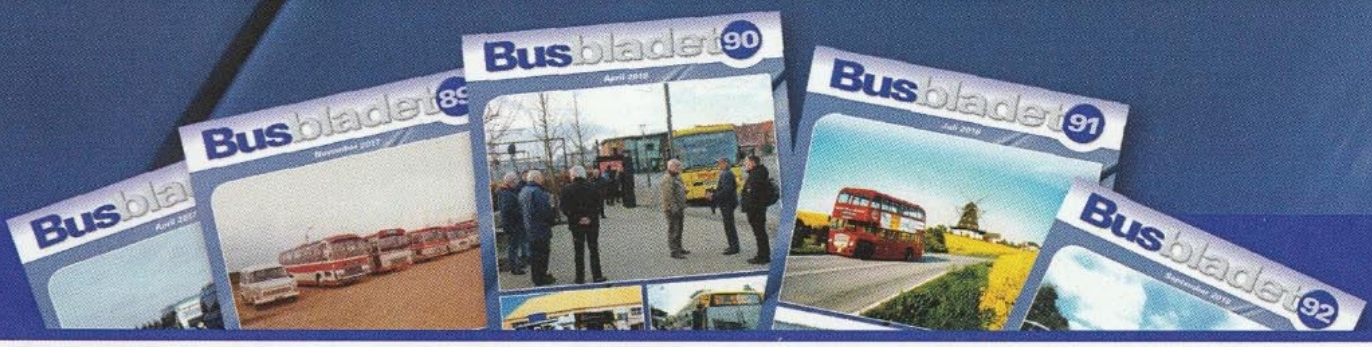
Skattestyrelsens indsats på området skal medvirke til, at danske og udenlandske busselskaber konkurrerer på lige vilkår og overholder de samme regler.

BLIV MEDLEM AF BUSHISTORISK SELSKAB









Bushistorisk Selskab

bushistorisk-selskab.dk

Ny operatør for metroen i København får et års tid til at foreberede sig

Metroselskabet har afsluttet udbuddet af den fremtidige drift og vedligeholdelse af Metroen i København. Efter en international udbudsproces er resultatet, at KBH Metro Partner ApS fra september 2027 er ny operatør for metrolinjerne M1 - M4. Dermed bliver det et farvel til selskabet Metro Service A/S, der har været operatør siden Metroen åbnede i København med linjerne M1 og M2 i 2002

Metroselskabet har efter et udbud med betydelig international interesse valgt, hvem der fremover skal drive Metroen i København. Syv aktører havde ansøgt om prækvalifikation, og tre virksomheder blev udvalgt til at afgive tilbud.

Efter en proces med indledende tilbud, revideret tilbud og efterfølgende forhandlinger har Metroselskabet på baggrund af en samlet evaluering af pris og kvalitet valgt KBH Metro Partner som kommende drifts- og vedligeholdelsesoperatør for metrolinjerne M1-M4.

- Det er en stor, kompleks og attraktiv driftsopgave, som har fået betydelig international interesse. Vi har gennemført en grundig og konkurrencedygtig udbudsproces med et stærkt felt af bydere, og vi ser nu frem til at indgå samarbejde med KBH Metro Partner, siger Søren Boysen, der er direktør for drift og vedligehold i Metroselskabet, og fortsætter:

- Vores vigtigste opgave er fortsat at sikre passagererne en sikker, stabil, attraktiv og effektiv metrodrift hver eneste dag.

Kontrakten, der har en værdi på 17 milliarder kroner, vil ifølge Metroselskabet styrke rammerne for det fremtidige samarbejde mellem Metroselskabet og operatøren. Den omfatter blandt andet optimerede arbejdsgange og en tydelig ansvarsfordeling, herunder at Metroselskabet fremover hjemtager salget af reklamer i Metroen.

Samtidig er der lagt vægt på, at den kommende operatør har dokumenteret erfaring med drift, vedligeholdelse og modernisering af automatiske metrosystemer. Det gælder blandt andet erfaring med fornyelse af tekniske anlæg og udskiftning af signalsystemer.

- Metroen har i dag en meget høj driftsstabilitet på over 99 procent. Den standard skal vi fastholde og bygge videre på. Den nye kontrakt sikrer både en stærk daglig drift og et solidt grundlag for, at vi sammen med den nye operatør kan gennemføre de kommende års omfattende fornyelsesprojekter på M1 og M2. Det er afgørende for, at et stigende antal passagerer også fremover oplever Metroen som et hurtigt og stabilt transportmiddel, siger Søren Boysen.

Et år til at overtage

Metroselskabet, Metro Service og KBH Metro Partner indleder nu en overgangs- og mobiliseringsfase frem mod driftsstart i september 2027. I den periode skal den nye operatør blandt andet etablere sin organisation og arbejdsgange, så der sikres en veltilrettelagt og risikostyret overgang uden påvirkning af den daglige metrodrift. Metroselskabet vil i tæt samarbejde med den nuværende og kommende operatør have fokus på at sikre kontinuitet i driften gennem hele overgangsperioden og følge lovgivningen om virksomhedsoverdragelse.

- Vi vil gerne takke Metro Service for deres indsats og samarbejde gennem de mange år, hvor de har bidraget væsentligt til at opbygge og drive den metro, som passagererne kender i dag. Medarbejdernes kompetencer og erfaring

er afgørende for den høje kvalitet i Metroens drift. Vi vil derfor gerne fastholde flest muligt af Metro Services' dygtige medarbejdere hos den nye operatør til gavn for både Metroen og passagererne, siger Søren Boysen.

For passagererne er målet, at operatørskiftet gennemføres så smidigt, at Metroen fortsat opleves som den kendte, pålidelige og effektive del af hovedstadens kollektive transport.

Fakta om udbuddet:

- Den nye operatør er KBH Metro Partner ApS er ejet af RATP Development SA som største aktionær og det singaporenesiske ComfortDelGro Transit Pte. Ltd. som den mindste. RATP Development SA er igen ejet af Regie Autonome Des Transports Parisiens, der er ejet af den franske Stat. RATP Development SA er oprettet til at varetage drift og vedligeholdelse af transportsystemer uden for RATP Groups historiske netværk i Paris - både i det øvrige Frankrig og internationalt. Selskabet driver eksempelvis SBS Transit Rail Pte. Ltd, ComfortDelgro Irish Citylink Limited og Westbus Coach Services Limited
- Metroselskabet, der er ejet af Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, har det overordnede ansvar for driften af Metroen, men skal ifølge loven udbyde driften til en privat aktør
- Metroselskabet forventer at underskrive den nye kontrakt med vinderen i september efter udløbet af den lovpligtige standstill-periode
- Den nye kontrakt løber i 12 år til 2039 med option for yderligere tre år
- Den nye kontrakt har en værdi af 17 milliarder kroner
- Tirsdag 28. september 2027 udløber Metroselskabets nuværende aftale med driftsoperatøren om drift og vedligeholdelse af de fire metrolinjer M1-M4 i København. Derfor har Metroselskabet udbudt en ny kontrakt

Fakta om Metroen i drift:

- Metroen i København har fire linjer i alt: M1 (åbnet 2002), M2 (2002), M3 (2019), M4 (2020/2024) og består af i alt 44 stationer og 43 kilometer spor
- I 2032 åbner to nye stationer på M4 til Ydre Nordhavn
- Metroen har ned til 1½ minutter mellem afgange I myldretiden og i 2025 var den gennemsnittelige driftsstabilitet på 99,3 prodent
- I 2025 rejste 135 millioner passagerer med Metroen, hvilket var det hidtil højeste passagertal i Metroens historie

Om Metroselskabet:

- Metroselskabet er ansvarlig for udvikling, anlæg og drift af Metroen i København. Selskabet arbejder for at skabe effektive, sammenhængende og bæredygtige obilitetsløsninger, der understøtter en attraktiv hovedstad i vækst

Lidt om Metro Service A/S

- Metro Service A/S blev valgt som operatør af den københavnske metro, der åbnede i 2002.
- Selskabet blev etableret i Danmark i 1998 og er 100 procent ejet af af italienske International Metro Service S.r.l., der har hovedsæde i Milano og er ejet af transportselskabet ATM S.p.A. (Azienda Trasporti Milanesi) med 51 procent og Hitachi Rail STS S.p.A. - tidligere Ansaldo STS - med 49 procent.



Det første af 34 metro-tog - tog nummer 33 - er kommet tilbage til Danmark efter en tur til Holland.

(Foto: Metroselskabet)

Det første af 34 metrotog har fået plads til 30 passagerer mere

Metroselskabet har taget det første af de 34 oprindelige metrotog i brug igen, efter at toget er blevet renoveret, moderniseret og fået plads til 30 passagerer mere - og fået forlænget sin levetid med mindst ti år

Toget vendte som det første af de oprindelige metro-tog hjem fra Rotterdam, som det har været gennem et renoverings- og moderniseringsprogram. Efter en række grundige test er toget nu tilbage i drift.

- Med det første moderniserede tog tilbage i drift har vi nået en vigtig milepæl i moderniseringen af M1 og M2. De oprindelige metrotog har kørt millioner af kilometer siden åbningen i 2002, og nu fremtidssikrer vi dem og skaber samtidig plads til cirka 11 procent flere passagerer i hvert tog. Dermed styrker vi både kapaciteten og kundeoplevelsen, så endnu flere vælger Metroen som den nemmeste og hurtigste vej gennem byen, siger Mads Thostrup, der er chef for drift og vedligehold i Metroselskabet.

Den nye sædeindretning giver plads til omkring 300 passagerer i stedet for 270 og skaber samtidig et bedre passager-flow ind og ud af toget. Toget har også fået nyt gulv, ny belysning og er nymalet fra gulv til loft.

Mens det første oprindelige tog nu er tilbage på skinnerne, fortsætter moderniseringen af de resterende tog over de næste cirka fem år, indtil alle 34 tog er fremtidssikrede.

Fakta om moderniseringen:

- Det første tog, dr har nummer 33, havde, inden det blev sendt til Rotterdam, kørt 2,3 millioner kilometer
- Moderniseringen forlænger togenes levetid med mindst ti år

Moderniseringen indebærer blandt andet:

- Ændring af sædeindretning
- Udskiftning af døre og vigtige dele af undervognen
- Udskiftning af kabler og elektronik
- Nyt gulv
- Ny belysning
- Maling
- Nyt design af kontrolpanel til børn

Et metrotog er 39 meter langt, 2,65 meter bredt og vejer 55 ton.



(Foto: Metroselskabet)



Aarhus Letbanes anlæg i Aarhus set fra Ringgadebroen. *(Foto: Jesper Christensen)*

Letbane vil selv vedligeholde sit materiel

Aarhus Letbane overtager med udgangen af juli næste år vedligehold og reparation af selskabets letbanekøretøjer, som i dag håndteres af Stadler Service Denmark ApS med afsæt i den oprindelige Turn Key-kontrakt fra anlægsfasen forud for premieren for letbanetogene i Aarhus og i Danmark i det hele taget i 2017

Aarhus Letbanes aftale med Stadler Service Denmark ApS udløber med udgangen af juli 2027 og kan ikke forlænges yderligere. Aarhus Letbane har i den anledning valgt at overtage vedligeholdelsen af togene selv fra 1. august 2027, hvilket Stadler Service Denmark ApS er blevet informeret om.

For Aarhus Letbane handler hjemtagningen om at skabe en mere direkte sammenhæng mellem de enkelte aktiviteter, der foregår i og omkring Letbanen. Samtidig giver hjemtagningen en økonomisk gevinst til Letbanens ejere - Region Midtjylland og Aarhus Kommune.

- Formålet med at udføre vedligeholdelse af tog selv er bl.a. at mindske kompleksiteten i den daglige drift, herunder at gøre placeringen af ansvaret mere entydigt, siger administrerende direktør Michael Borre.

- Vi har haft et fint samarbejde med Stadler Service Denmark ApS gennem årene, men har måttet sande, at organiseringen omkring Letbanen har været for kompleks. Vi mener samtidig, at vi kan gøre driften mere økonomisk effektiv gennem fjernelse af dobbelt-funktioner, siger han videre.
Hos Aarhus Letbane håber man, at alle medarbejdere fortsætter i deres job. Da der er tale om en virksomhedsoverdragelse, vil medarbejderne kunne fortsætte på uændrede vilkår.

- Den enkelte medarbejder besidder væsentlige kompetencer, som naturligvis også vil være vigtige for Letbanen efter opgaverne er overført", siger Michael Borre, der ser frem til den nærmere dialog med ledelse og medarbejdere i Stadler Service Denmark ApS om en smidig overgang.

- Som mangeårig partner er vi stolte af at have bidraget til Aarhus Letbanes udvikling med en pålideligt vedligeholdt sporvognsflåde. Med de erfaringer, Stadler har opbygget gennem servicering af flåder i 25 lande, er vi klar til fortsat at bidrage til Aarhus Letbanes fremtidige projekter. Vores fokus er nu på at sikre en god overgang for vores medarbejdere til Letbanen. Den nyligt underskrevne kontrakt om de nye køretøjer bekræfter samtidig Stadlers langsigtede engagement i regionen og understreger vores rolle som en central mobilitets- og teknologipartner i Jylland, lyder det fra Stadler.

Der ligger nu en proces det næste år, hvor Stadler Service Danmark ApS fortsat løser opgaverne samtidig med, at overdragelsen af opgaver og medarbejdere med videre vil blive planlagt.



Aarhus Letbane havde måtte i et års tid køre med færre tog, da en magnetbremse på selskabes Variobahn-tog fra Stabler gik løs under kørslen. Det betød blandt andet, at Lisbjergskolen i Aarhus ikke blev betjent. Fejlen på togene blev løst og driften til Lisbjergskolen blev genoptaget.

(Foto: Jesper Christensen)



Jernbaneoverskæring med bomme og lydsignaler ved Tornby syd for Hirtshals. *(Foto: Jesper Christensen)*

Undersøgelse fra forsikringsselskab efter jernbaneulykker:

Godt hver tredie bilist bliver nervøs ved jernbaneoverskæringer

Flere alvorlige ulykker ved jernbaneoverskæringer de seneste år har gjort, at godt hver tredje bilist bliver nervøs, når de skal krydse togskinner, og tager en række forholdsregler ved jernbaneoverskæringer. Det viser en undersøgelse, som YouGov har foretaget for forsikringsselskabet Gjensidige.

Knap 40 procent af de adspurgte i undersøgelsen peger på, at de mange hændelser har gjort dem mere nervøse ved overskæringer, og blandt dem har det for manges vedkommende også ført til, at de sænker farten og orienterer sig mere, når de skal krydse togskinner i en af de over 500 jernbaneoverskæringer, der er rundt om i Danmark.

Lene Rasmussen, der er skadedirektør i Gjensidige, er ikke overrasket over, at den øgede nervøsitet efter de seneste års alvorlige ulykker ved jernbaneoverskæringer - først og fremmest ved overskærringer uden bomme.

Hun peger på, at det er positivt, at mange bilister er ekstra opmærksomme, når de skal passere en overskæring.
- Der findes stadig rigtig mange usikrede overkørsler, hvor togene kan komme i høj fart, og her er det særligt vigtigt, at man sænker hastigheden og orienterer sig rigtig godt, og at man ikke har høj musik kørende, så man ikke kan høre, hvis et tog eksempelvis udsender et faresignal, siger hun.

Jernbaneoverskæringer er den næststørste kilde til ulykker på jernbanen efter personpåkørsler, men næsten dagligt opstår der også forløbere til ulykker ved overskæringer, hvor det kunne være endt med en påkørsel eller kollision. Derfor understreger man hos Gjensidige, at man altid skal sørge for at overholde de regler, der er ved overskæringer.

- Du skal altid respektere bomme, klokker og advarselslamper, også selvom det måske ser ud som om, toget ikke er tæt på dig. Både for din egen sikkerheds skyld, men også for lokoføreren, der kan få alvorlige psykiske skader af at opleve både ulykker og nærved-ulykker, siger Lene Rasmussen.

Undersøgelsen er foretaget af YouGov for Gjensidige blandt 1.036 respondenter i april 2026.

Kampagne skal få gående, cyklister og bilister til at respektere signaler og bomme

Antallet af registrerede nærved-ulykker i overkørsler er steget markant. En ny adfærdsundersøgelse fra Trafikstyrelsen viser, at mange trafikanter ignorerer signalerne, hvilket har fået Banedanmark til at sætte gang i en kampagne med fokus på, hvordan man sikkert og lovligt passerer overkørslerne

Antallet af indberetninger om nærved-ulykker i overkørsler på landsplan er ifølge Trafikstyrelsen steget med 75 procent fra 2024 til 2025.

Samme tendens ses i opgørelsen over hændelser i de overkørsler, som Banedanmark er ansvarlig for. Her ligger antallet for første halvår på et endnu højere niveau end sidste år.

Hertil kommer et vist mørketal, da ikke alle hændelser bliver indberettet, og derfor kan det reelle tal være langt højere.

Samtidig viser en ny adfærdsundersøgelse fra Trafikstyrelsen, at mere end hver femte fodgænger vil krydse en aktiveret overkørsel uden bomme, hvis de ikke kan se eller høre et tog.

- Tallene er alarmerende, for selv om den danske jernbane er blandt de mest sikre i EU, og antallet af ulykker er lavt, viste ulykkerne på Sønderborgbanen fra 2025 os, hvor galt det kan gå. Toget er tæt på, når advarselssignalerne går i gang, og hvis man snubler, taber noget, eller bilen går i stå, så kan det få fatale følger. Derfor sætter vi i en ny kampagne fokus på trafikanternes adfærd i overkørslerne, siger Martin Harrow, der er sikkerhedschef i Banedanmark.

Har det seneste års alvorlige ulykker ved jernbaneoverskæringer gjort dig nervøs, når du skal krydse en jernbaneoverskæring (med eller uden bom) i bil? Du kan markere flere svar	
Ja, jeg orienterer mig bedre ved en jernbaneoverskæring	25 %
Ja, jeg sænker farten ved en jernbaneoverskæring	23 %
Ja, jeg undgår jernbaneoverskæringer, der ikke er sikret med bom	3 %
Nej, min kørsel er uændret	57 %
Ved ikke	4 %
Net: Ja	39 %

Undersøgelsen er foretaget af YouGov for Gjensidige blandt 1.036 respondenter i april 2026.

Forklaring på tallene:

På landsplan har Trafikstyrelsen registreret en stigning i nærved-ulykker på 75 procent fra 313 i 2024 til 549 i 2025. En nærved-ulykke er en situation, hvor der er risiko for kollision i en overkørsel.

I de overkørsler, som Banedanmark har ansvaret for, er der sket en stigning i antallet af nærved-hændelser fra 323 i 2024 til 471 i 2025, hvilket svarer til en stigning på 46 procent. Tallene for i år ligger for første kvartal på et højere niveau end sidste år. Tallene dækker over nærved-ulykker, samt tilfælde af hærværk og andre brud på sikkerheden ved overkørslerne.

Interesserede kan hente Trafikstyrelsens undersøgelse **her:**

Kernen i kampagnen "Du kan ikke lige nå det" er netop, at man skal vente, når signalerne i overkørslen går i gang. For på jernbanen kan konsekvenserne være alvorlige, og desuden er det ulovligt at krydse sporet, når signalet er aktivt. Uanset om man er bilist, cyklist eller fodgænger.

Det handler om farlig adfærd.
Det er lokomotivførere fra jernbaneselskaberne, der indberetter nærved-ulykkerne til Banedanmark og Trafikstyrelsen, og i langt størstedelen af tilfældene er det bløde trafikanter som fodgængere og cyklister, der krydser overkørslerne ulovligt.

Det bekræfter en landsdækkende adfærdsundersøgelse, som Trafikstyrelsen har taget initiativ til i et samarbejde med Epinion, DSB og Banedanmark.

Her svarer 20 procent af fodgængerne og 5 procent af bilisterne, at de vil krydse en jernbaneoverkørsel uden bom, hvis de ikke kan se eller høre et tog – selvom advarselssignalerne er begyndt at blinke.

Adfærdsundersøgelsen viser også, at 20 procent af trafikanterne ikke kender færdselsreglerne ved jernbaneoverkørslerne.

- De seneste år har vi registreret et stærkt stigende antal nærved-ulykker ved overkørslerne, hvor vi har haft en hypotese om, at det kunne skyldes en øget risikoadfærd, men vi har faktisk ikke vidst, om det rent faktisk forholdt sig sådan, siger Laura Meyer Harrison, der er kontorchef i Trafikstyrelsen.

- Nu bekræfter undersøgelsen, at det generelt ikke handler om utilstrækkelige sikkerhedsforanstaltninger ved sporene, men om en farlig adfærd, der skal stoppes. Her er Banedanmarks kampagne et vigtigt skridt for at synliggøre, hvor farligt det er at bryde reglerne, fortsætter hun.

Bil kørte ud foran tog i jernbaneoverskæring

Torsdag aften 10. september klokken ved halv otte-tiden skete der et sammenstød mellem en bil og en personbil i en ubevogtet jernbaneoverskæring på Stationsvej i landsbyen Ramme sydvest for Lemvig

Ifølge Midt- og Vestjyllands Politi havde en fører af en personbil overset, at der kom et tog, da han ville krydse skinnerne i den ubevogtede jernbaneoverkørsel.

Ingen personer kom noget til, men toget fik mindre skader, mens personbilen fik større skader på fronten. Overskæringen er afmærket med skiltning.

Haverikommissionen, der tager sig af ulykker på jernbanerne, er blevet orienteret.

55-årig mand cyklede ud for an et tog

Fredag 11. september lidt efter klokken 12 mistede en 55-årig mand fra Odsherred livet ved en ulykke i en jernbaneoverskæring på Dr. Schadsvej/Sygehusvej i Nykøbing Sj. Den 55-rige mand blev ifølge Midt- og Vestsjællands Politi ramt af lokaltoget, da han på cykel passerede en jernbaneoverskæring ved Dr. Schadsvej

Der er ingen bomme ved overskæringen, men opsat lys/lydsignal. Toget kørte i østlig retning, da cyklisten kom kørende fra sydlig retning. Cyklisten så toget for sent og forsøgte at bremse, men blev ramt af toget.

Politi og redning kørte hurtigt frem til stedet, hvor der blev ydet førstehjælp, men den 55-åriges liv stod ikke til at redde. Togdriften blev indstillet, mens ulykkesstedet blev undersøgt. Havarikommissionen blev orienteret om sagen og skal undersøge omstændighederne omkring ulykken, herunder om signalet virkede som det skulle.

To nåede det ikke sidste år...

Banedanmark har sat gang i en kampagne, der skal få gående, cyklister og bilister i små og store køretøjer til at holde sig væk bag bomme og stopsignaler ved jernbaneoverkørsler. På banen mellem Tinglev og Sønderborg, hvor der sidste år skete to ulykker mellem tog på sporet og biler i overkørslerne, blev der registreret 30 nærved-hændelser - i 2024 var tallet 4.

På Sønderborgbanen er det ifølge Banedanmark og som oftest fører af biler, lastbiler og landbrugsmaskiner, der trodser signalerne og krydser banen, når advarselslamperne blinker, bommene går ned og klokkerne ringer.

- Hver gang en trafikant vælger at ignorere signalerne, er der risiko for en ulykke, for togene har lang bremselængde og kan ikke undvige en, der befinder sig i sporet. Så ved at krydse en overkørsel, mens signalet er i gang, sætter man livet på spil, siger Martin Harrow, sikkerhedschef i Banedanmark.

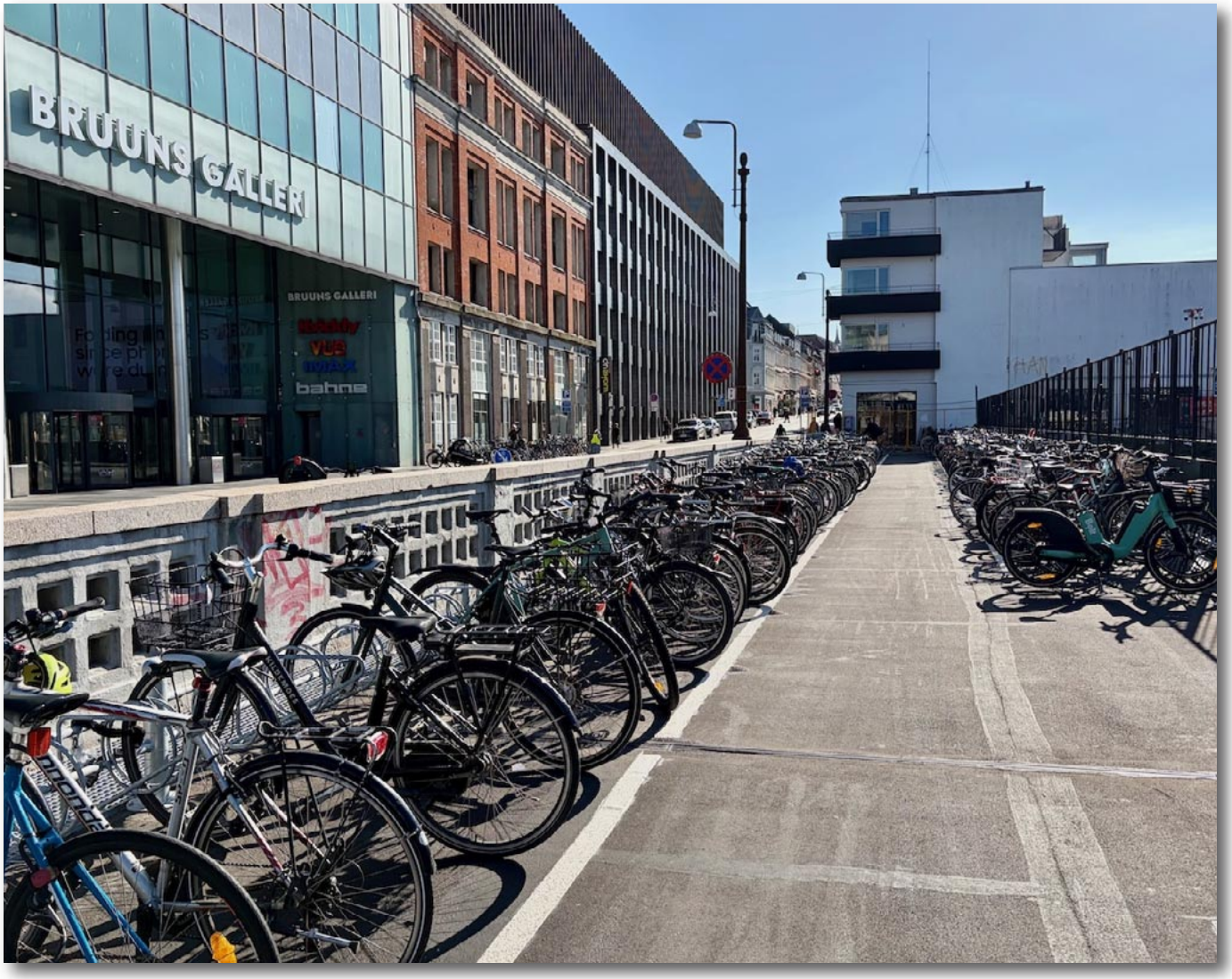
Det er lokomotivførerne, der indberetter hændelserne til Banedanmark, og på Sønderborgbanen er det ved overkørslen på Visgårdsvej, at der er flest hændelser.

Her har Aabenraa Kommune sat hastigheden for bilister ned til 50 km/t efter de to voldsomme overkørselsulykker i 2025, ligesom Banedanmark opsatte videoovervågning i overkørslen tidligere på året, hvilket har haft en effekt.

- Banedanmark arbejder løbende på at forebygge ulykker og skabe trygge rammer for både passagerer, bilister, cyklister og fodgængere ved de danske overkørsler. Men sikkerheden afhænger også af, at trafikanterne overholder færdselsloven og venter, når et tog passerer overkørslen. Derfor sætter vi med den her kampagne fokus på trafikanternes adfærd i overkørslerne, så vi alle kan komme sikkert hjem, siger Martin Harrow.

Det er lokomotivførere fra jernbaneselskaberne, der indberetter nærved-hændelser til Banedanmark og Trafikstyrelsen.

Interesserede kan hente Trafikstyrelsens undersøgelse **her:**



Bedre parkeringsforhold til cykler ved Aarhus H er et af de projekter, der får støtte fra Christiansborg.
(Foto: Jesper Christensen)

Seks togstationer skal være mere trygge og attraktive

Forligskredsen bag Infrastrukturplanen 2035 har besluttet at afsætte yderligere 51,5 millioner kroner til projekter på Aarhus H og stationerne i Holbæk, Struer, Nykøbing Falster, Odense og Middelfart. Pengene skal blandt andet gå til bedre cykelparkering, istandsættelse af stationsbygninger, lyskunst og forberedelse af kommende stationsforbedringer

Bevillingen er den seneste til en række projekter, der skal skabe mere trygge, attraktive og velfungerende stationer over hele landet. Med den nye bevilling har forligskredsen siden 2023 afsat i alt 338,5 millioner kroner til stationsprojekter.

- Stationen er ofte kundernes første og sidste møde med DSB. Derfor gør det en reel forskel, når stationen er lys og overskuelig, og når det er nemt og trygt at komme til og fra toget, siger underdirektør i DSB Ejendomme, Lars Gøtke.

- De nye projekter spænder bredt, men har det samme mål: at skabe trygge og attraktive stationer, der fungerer bedre for kunderne og hænger tættere sammen med den by, de er en del af, siger han videre.

Aflåste cykelbokse og tyverisikrede cykelstativer
Den største del af den nye bevilling går til Aarhus H. Her er der afsat 21 millioner kroner til et nyt cykelparkeringshus mellem Værkmestergade og Bruuns Galleri og til 125 nye cykelstativer langs promenaden på Bruuns Bro. Projektet gennemføres i samarbejde med Aarhus Kommune og skal forbedre mulighederne for at kombinere cykel og kollektiv transport.

Cykelparkeringshuset skal blandt andet have videoovervågning, adgangskontrol, aflåste cykelbokse og tyverisikrede cykelstativer.

Station i Holbæk skal udnyttes bedre
Holbæk Station får 20 millioner kroner til istandsættelse af stationsbygningen. Projektet bygger videre på den masterplan og forundersøgelse, som DSB udarbejdede i dialog med Holbæk Kommune efter en tidligere bevilling fra puljen. Målet er blandt andet at udnytte bygningen bedre, skabe mere liv på stationen og styrke sammenhængen med byen. Arbejdet forventes udført i 2026-2027.

På Struer Station er der afsat fem millioner kroner til blandt andet renovering af facaden mod perronen, bedre adgangsforhold og forbedring af kundetoiletterne. Nykøbing Falster Station får 3,5 millioner kroner til en helhedsplan og forundersøgelser, der skal danne grundlag for en senere modernisering af stationen.

Lyskunst på Fyn
Endelig får Odense og Middelfart Station hver én million kroner til lyskunst i stationernes tunneler. I Odense skal projektet videreføre kommunens eksisterende lysinstallation, mens projektet i Middelfart skal gøre tunnelen mere levende, indbydende og tryg at færdes i.

Puljen til mere trygge og attraktive stationer blev oprindeligt etableret med 350 millioner kroner. I december 2025 blev puljen tilført yderligere 35 millioner kroner fra reserven til kollektiv trafik, så den samlede pulje nu udgør 385 millioner kroner. Efter den nye bevilling er 338,5 millioner kroner disponeret, mens der resterer 46,5 millioner kroner.

Det er DSB, der indstiller projekter til puljen. Projekterne godkendes og prioriteres af forligskredsen bag Infrastrukturplanen 2035.

Banemand skifter post

Nicolai Smidt Sigsgaard, der siden 2024 har været vicetrafikdirektør i Banedanmark, er fra 1. september ny direktør for vedligehold samme sted. Nicolai Smidt Sigsgaard har været ansat i Banedanmark siden 2009

Nicolai Smidt Sigsgaard har dermed et indgående kendskab til både jernbanens drift og de mennesker, systemer og processer, der får den til at fungere.

Nicolai Smidt Sigsgaard begyndte sin karriere i Banedanmark i 2009 som trafikleder og har siden blandt andet været trafikal vagthavende, projektleder, sektionschef og områdechef i Trafikstyring. Siden 2024 har han været vicetrafikdirektør.

- Jeg synes, det er utrolig spændende at få mulighed for at stå i spidsen for vedligeholdsområdet. Drift og vedligehold er to sider af samme sag. For en velfungerende infrastruktur er en forudsætning for en stabil og punktlig jernbane. Samtidig er det en spændende ledelsesopgave at være med til at udvikle både organisationen, medarbejderne og den måde, vi løser opgaven på, siger Nicolai Smidt Sigsgaard.

Stærk jernbanefaglig erfaring
For administrerende direktør i Banedanmark, Peter Jonasson er Nicolai Smidt Sigsgaards store og mangeårige erfaring med jernbanedrift en stærk tilføjelse til direktionen:

Lidt om Nicolai Smidt Sigsgaard:

Uddannelse:

- HD, erhvervsøkonomi (2011)
- HD, Organisation og ledelse (2013)
- MBD, Master i forretningsudvikling (2020)

Karriere:

- 2007-2009: Speditør, DHL, Københavns Lufthavn
- 2009-2011: Trafikleder, Banedanmark
- 2011-2013: Trafikal Vagthavende
- 2013-2014: Projektleder
- 2014-2020: Sektionschef Trafikstyring
- 2020-2024: Områdechef, Trafikstyring
- 2024-2026: Vicetrafikdirektør
- 2026- Direktør for Vedligehold

- Jeg er utrolig glad for, at Nicolai Smidt Sigsgaard har sagt ja til at løfte opgaven med at drive og udvikle Banedanmarks vedligeholdelsesdivision, siger Peter Jonasson, der fremhæver, at Nicolai Smidt Sigsgaard kommer med en stærk jernbanefaglig ballast og en erfaring, der spænder fra den helt konkrete drift til strategisk ledelse.

- Han kender jernbanen indefra og har samtidig gennem sin karriere vist, at han kan skabe udvikling på tværs af organisationen. Det er en kombination, som bliver en stor styrke for direktionen og for Banedanmark, siger Peter Jonasson

Nicolai Smidt Sigsgaard har gennem sin karriere haft fokus på udvikling og forbedringer på tværs af Banedanmark og har blandt andet arbejdet med implementeringen af det nye digitale signalsystem i Banedanmarks trafikstyring. I 2026 har han haft det tværgående ansvar for etableringen af Banedanmarks nye fælles driftscenter. Som direktør for Vedligehold får han nu ansvaret for et område, der spiller en central rolle i at sikre en robust og velfungerende jernbane.

Nicolai Smidt Sigsgaard er uddannet HD i erhvervsøkonomi og HD i organisation og ledelse og har desuden en Master i forretningsudvikling fra CBS.



Det nye BESS-anlæg skal placeres på Ballen Færgehavn og skal sikre en stabil forsyning af strøm til elfærgen Tyrfing, som sejler mellem Ballen og Kalundborg. *(Foto: Molslinjen)*

Stort batteri skal sikre stabil forsyning til færge

Molslinjen, der blandt andet sejler med den batteri-elektriske færge »Tyrfing« mellem Kalundborg og Ballen på Samsø, har har sat gang i planerne om et BESS-anlæg - et anlæg med et batteri med meget stor kapacitet - i Ballen Havn på Samsø. Anlæggets store batteri skal sikre en stabil forsyning af strøm til den batteri-elektriske færge

BESS-anlægget, hvor BESS står for Battery Energy Storage System, vil få en batterikapacitet på 12 MWh og kan være med til at sikre, at der hele tiden er tilstrækkelig energi til at sende færgen og passagerer afsted på op til fem daglige dobbeltture.

- Med et batteri som dette kan vi lagre strøm nok til fire ture med færgen. Det giver os en mere sikker og stabil forsyning af den nødvendige energi til vores færgerute, siger Molslinjens administrerende direktør, Carsten Jensen.

De 12 MWh svarer til strømforbruget i 1.000 parcelhuse pr. døgn.

Arbejdet med batteripakkerne og med at finde den rigtige leverandør af batteriparkerne er sket i samarbejde med eksperter fra Hybrid Greentech, som har rådgivet Molslinjen siden projektets begyndelse. Som ved Molslinjens andre batteripakker ved havnene i Aarhus og på Odden er det BOS Power, der skal levere det store batteri.

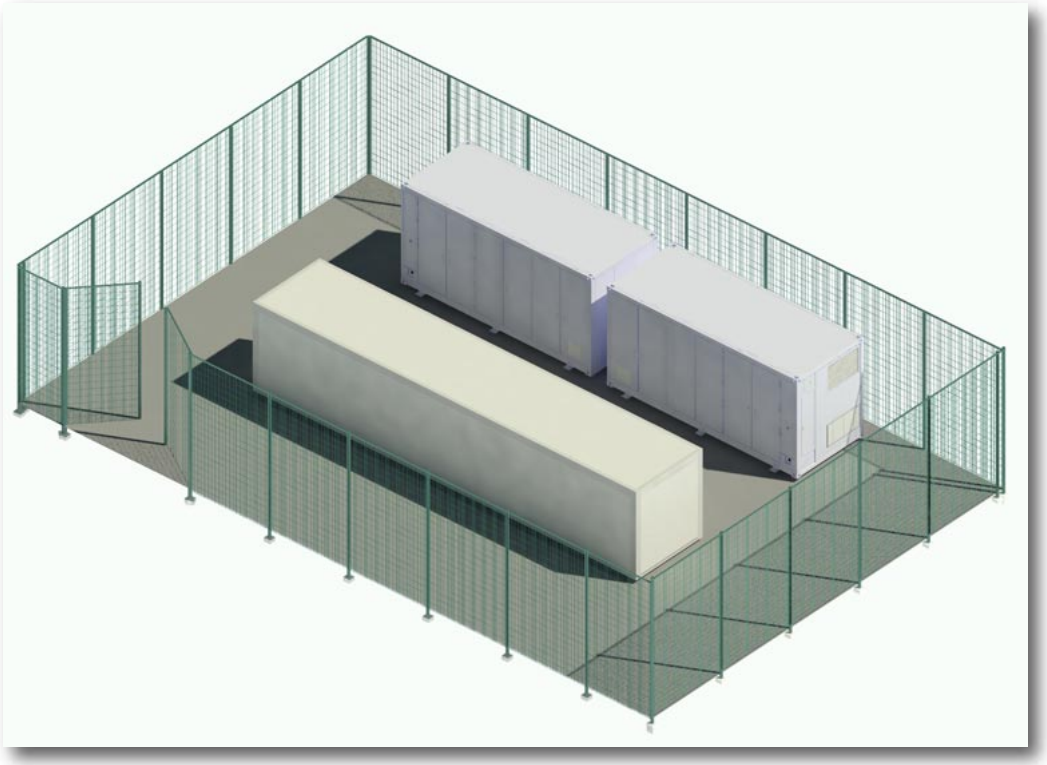
I en tid, hvor kapaciteten i det overordnede elnet er udfordret, kan batteriet på Samsø være med til at understøtte og stabilisere el-nettet. Batteriet kan lagre overskud af strøm i perioder af døgnet, hvor forbruget er lavt, og så kan den samme strøm - og dermed ekstra kapacitet - frigives i elnettet, når forbruget er højere, og der mangler kapacitet.

Flydende forbindelser

Strømmen på Samsø kører i dag i et lukket kredsløb og rammer øen gennem to søkabler. Samsø Kommune har en vision om, at det nye batteri på sigt skal kunne forsyne Samsø med strøm i tilfælde af et længerevarende blackout fra fastlandet.

- Samsø har i mange år været kendt for at gå forrest i den grønne omstilling. Med et meget stort batterilager - et BESS-anlæg bygget på Ballen Færgehavn af Samsølinjen - tages der endnu et vigtigt skridt i den retning. BESS-anlægget kan bidrage til at stabilisere elnettet og understøtte en mere fleksibel udnyttelse af vedvarende energi, og samtidig kan det i krisesituationer virke som nødforsyning. Det er positivt for både Samsø, Samsølinjen og det energisystem, vi er en del af, siger Samsøs borgmester, Per Urban Olsen (K).

Det nye batteri skal ligge i Ballen Færgehavn på Samsø. Byggeriet er planlagt til at forløbe i løbet af efteråret/vinteren 2026/2027, og forventningen er, at batteriet vil kunne begynde at lagre strøm fra marts i 2027.



Her ses den første skitse til det, der bliver fremtidens BESS-anlæg på Samsø. (Illustration: Molslinjen)



Færgen "Egholm II", der blev bygget i Tyskland i 1963, sejler på sidste værft. I l'bet af sin sejltid har den blidt andet sejlet på Rhinen og vædret en tur på bunden af Aarhusbugten, da den skulle bugseres til sit nye arbejdsliv i Nordjylland i 2010. (Foto: Aalborg Kommune)

To ø-færger på til sammen 117 år sejler på sidste vers

Aalborg Kommune har sat gang i en forundersøgelse, der kan afklare behovene for en ny færge mellem Aalborg og øen Egholm, der ligger lige vest for Aalborg og Nørre Sundby og deler Limfjorden i to. Udgangspunktet er, at det er nødvendigt med en ny færge, der kan forbedre driftssikkerheden og sikre grøn omstilling på overfarten, som i 2025 havde knap 200.000 passagerer

De to færger, der i dag betjener overfarten mellem Aalborg og Egholm, har tjent øens beboere og besøgende gennem mange år. Færgen »Egholm I« blev bygget til overfarten på Søren Larsen & Sønners Skibsværft i Nykøbing Mors i 1972 og har dermed 54 års sejlads under kølen. Færgen »Egholm II« blev bygget i 1963 hos Schiffs- und Bootswerft Gebr. Schürenstedt i Bardenfleth an der Unterweser ved Bremen og har dermed 63 års sejlads under kølen - blandt andet på Rhinen før den i 2020 kom til at sejle på Limfjorden.

Flydende forbindelser

Begge færger er mærket af tidens tand med stigende udgifter til reparationer og vedligehold samt en teknologi og energieffektivitet, der ikke lever op til nutidens standarder. Desuden kan det med færgernes alder være en udfordring at skaffe de nødvendige reservedele, og fremadrettet kan der af samme årsag ikke garanteres en sikker drift. Endelig kan en ny færge være med til at højne sikkerheden på overfarten, der i 2025 blev benyttet af knap 200.000 passagerer.

- Når færgerne har været i drift i så mange år, sætter det naturligt sine spor. Vi står i en situation, hvor færgerne er udtjente, og hvor det bliver stadig dyrere at holde færgerne sejlende. Derfor er det rettidig omhu at få truffet de nødvendige beslutninger, der sikrer en stabil færgedrift i fremtiden, siger rådmand for Teknik og Miljø, Peter Lindholt (Danmarksdemokraterne, DD).

Færgerne sejler på traditionel diesel og lever dermed ikke op til kommunens mål om grøn omstilling og CO2-reduktion. Derfor vil kommunen undersøge muligheden for at anskaffe en ny og moderne færge, der kan erstatte de to nuværende færger, og ønsket er med til budgetforhandlingerne for 2027-2030.

- En ny færge giver mulighed for at reducere både CO2-udledning og støj. Desuden kan en ny færge være med til at forbedre den offentlige service for passagererne og understøtte en driftsøkonomi i balance, siger Peter Lindholt.

Forundersøgelsen, der kan sikre et solidt beslutningsgrundlag, skal blandt andet afdække behovet for færgens størrelse, indretning og tilpasninger af havne- og rampeanlæg, ligesom det skal undersøges, hvilken teknologi der skal benyttes til fremdrift, så det passer til de behov, der er på overfarten.

Aalborg Byråd har besluttet, at der fortsat skal være færgedrift til Egholm, og at der i relation til den planlagte tredie Limfjordsforbindelse ved Aalborg ikke skal etableres en lokalbro. Det er derfor helt afgørende at få sat gang i processen med en ny færge set i lyset af færgernes alder og tilstand.

Hvis der investeres i en ny færge, ventes »Egholm II« at blive skrottet eller solgt. Men den del skal også undersøges nærmere. Det er forventningen, at »Egholm I« i første omgang beholdes som reservefærge.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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



Stena eFlexer. *(Illustration: Stena Line)*

Hybridfærger skal erstatte færger fra 1984 og 1996

Stena Line har bestilt to nye hybridfærger til ruten mellem Frederikshavn og Göteborg. Det to nye ro/pax- færger, der skal bygges på et værft i Kina, er E-Flexer-modellen, som Stena Line også bruger på andre ruter. Færgerne skal efter planen sættes i drift i 2030

De to RoPax-færger får plads til 1.500 passagerer og en fragtkapacitet på 2.750 lanemeter. De bygges som dagsfærger og skal sejle på ruten mellem Frederikshavn og Göteborg.

Færgerne udstyres med ny hybridteknologi, som gør det muligt at kombinere konventionelt brændstof og el. Når den nødvendige ladeinfrastruktur er på plads, kan færgerne overgå til 100 procent eldrift.

- Det er en historisk investering for Stena Line, som giver os mulighed for at tage endnu et skridt i den bæredygtige modernisering af vores flåde. De to nye færger løfter vores tilbud til kunderne og oplevelsen om bord. Samtidig understøtter de vores mål om at reducere CO2-udledningen og ruste flåden til kommende miljøkrav, siger Niclas Mårtensson, administrerende direktør i Stena Line.

Flydende forbindelser

De to færger, som Stena Line i dag benytter på ruten mellem Frederikshavn og Göteborg - Stena Danica og Stena Jutlandica - har betjent ruten i mange år. Stena Danica blev indsat i 1984 og Stena Jutlandica i 1996.

Større fragtkapacitet
De nye færger skal efter planen indsættes på ruten i 2030. De bliver samtidig konstrueret, så de også kan bruges på andre dagsruter i Stena Lines rutenetværk.

- Vores nuværende færger har betjent trafikken mellem Danmark og Sverige godt gennem mange år. Den næste generation af E-Flexer-færger bliver et markant løft for både passagerer og fragtkunder. De giver os mulighed for at tilbyde en tidssvarende standard inden for bæredygtighed, komfort, oplevelsen om bord og fragtkapacitet, siger Christina Bromander, der er Trade Director for Danmarkstrafikken og fortsætter:

- Med de nye færger øger vi vores fragtkapacitet. Det passer godt sammen med vores kommende flytning til en ny havn i Arendal i Göteborg. Her får vi bedre rammer for godstrafikken og mulighed for i højere grad at kombinere transport til søs og med jernbane.

De to nye færger bliver nummer seks og syv af E-Flexer-modellen i Stena Lines flåde. Den første blev sat i drift i 2019. I dag sejler tre E-Flexer-færger på Det Irske Hav og to mellem Sverige og Polen.

Færgerne skal bygges på China Merchants Industry Weihai Shipyard i Kina. Værftet har indtil videre bygget 15 færger af E-Flexer-modellen.

Fakta om E-Flexer 2.0-færgerne:

- Længde: 214,5 meter
- Bredde: 27,8 meter
- Tre bildæk: ét til personbiler og to til fragt
- Fragtkapacitet: 2.750 lanemeter
- Plads til 1.500 passagerer
- 100 besætningskahytter samt 32 kahytter til chauffører/passagerer
- Bygges på China Merchants Industry Weihai Shipyard i Kina
- Forventet levering i 2030



Nedsænkningsfartøjet IVY er testet og godkendt til nedsænkning af et specialelement med kælder. (Foto: Sund & Bælt)

Specialfartøj er testet og klar til tunnelelement med kælder

Specialfartøjet IVY, der arbejder med at sænke tunnelelementerne til den faste forbindelse urner Femern Bælt på plads, har gennemført en afgørende belastningstest, så fartøjet er klar til at nedsænke Femern Bælt-tunnelens første specialelement med kælderetage

Tre tunnelelementer er nedsænket i tunnelrenden i Femern Bælt. Nu ligger fartøjet IVY i arbejdshavnen ved Rødbyhavn med element nummer fire spændt fast. Når det er nedsænket, vil de første omkring 900 meter af den 18 kilometer lange tunnel mellem Danmark og Tyskland være på plads.

Netop det fjerde element har indgået i en afgørende test, der dokumenterer, at IVY kan håndtere det kommende femte element, som er tunnelens første specialelement. Det er kortere end standardelementerne, men har en dyb kælderetage med tekniske installationer til tunnelen.

Som en etageejendom
Med sine 39 meter i længden, 42 meter i bredden og 13 meter i højden svarer specialelementet i størrelse til en fireetagers ejendom.

- Det første specialelement er på størrelse med en hel etageejendom og skal placeres på over 20 meters dybde. Det er en krævende operation at nedsænke så stor en konstruktion, og derfor har det været nødvendigt at teste IVY grundigt, før fartøjet sendes ud, siger Lasse Vester, der er vicekontraktdirektør i Sund & Bælt.

Femern Bælt-tunnelen består af 79 standardelementer, der hver er 217 meter lange, og 10 kortere specialelementer med kælderetage. Specialelementerne placeres med cirka to kilometers mellemrum. Kældrene samler blandt andet tunnelens tekniske installationer, mens der på vejniveau er en parkeringslomme, hvor et servicekøretøj kan holde uden at blokere motorvejstrafikken.

Vandposer på toppen
Belastningstesten er gennemført med et standardelement, som IVY holder fast i begge ender. Specialelementets kælder kræver større frihøjde under transporten. Når elementet løftes højere op af vandet, falder opdriften, og belastningen på IVY stiger. Det er denne ekstra belastning, som testen har efterlignet.

Under testen blev det fjerde element belastet med yderligere 1.600 ton. Vægten blev fordelt i store vandposer på elementets top og i tanke inde i elementet. For at bestå testen skulle IVY kunne løfte elementet til den samme højde, der kræves ved transporten af specialelementet.

Efter den vellykkede test er vandposerne blevet fjernet, og forberedelserne til nedsænkningen af det fjerde element kan fortsætte.

- Testen har været en generalprøve på en teknisk meget kompleks operation. Nu ved vi, at IVY kan håndtere den ekstra belastning og derfor nedsænke specialelementet sikkert og præcist på havbunden, siger Lasse Vester.



Store vandposer på toppen øgede vægten af elementet under testen af IVY.
(Foto: Sund & Bælt)

Magasinet Bus

Mandag 31. august 2026 - nummer 7/8 - 14. årgang

Den nye dobbeltdækker åbnede døren til 208 l

Læs mere side 20 - 37

Konkurrencestyrelsen griber ind i taxi-fusi

Læs mere side 16

Politikontrol af ude

Læs mere side 56

Bu anker om

side 7

sser førte til flere sager

Nyregis er 7 tons:

Tr ar fra producent

side 38 - 39

Batteri-elektriske busser: 1 ud af 100 var europæiske

Læs mere side 40

gnmænd og chauffører i flextrafik kommer i myndighedernes fokus

Læs mere side 14

Gik du glip af Magasinet Bus 7/8 - 2026?
Så hent det her!