

Magasinet Bus

Torsdag 27. februar 2020 - nummer 2 - 8. årgang

To vognmænd får ros

Læs mere side 40 - 43

Busdirektør om 29 el-busser til Aarhus:

- Volvo ville gerne byde

Læs mere side 17 - 19

Trafikselskab optimerer
buskørsel i industriområde

Læs mere side 13

El-taxier kører frem
hos taxi-selskab

Læs mere side 50 - 51

PlusTuren gik til Ejby på Fyn

Læs mere side 4 - 7

Odense har fået sit første letbanetog

Billederreportage side 60 - 67

Trafikselskab gør status
over arbejdsklausul

Læs mere side 57

Færgerute blev
hilst velkommen

Læs mere side 72 - 75

Mulighederne ligger klar til en grøn fremtiden

De Radikales leder Morten Østergaard kræver en klimahandlingsplan fra S-Regeringen inden Grundlovsdag - ellers er han og partiet klar til at vælte regeringen.

De Radikale og Enhedslisten har de seneste dage kritiseret S-Regeringen for at nøle på klimaområdet. Men at gå så radikalt tilværks, som at vælte regeringen, bør ikke være nødvendigt. Det vil også blokere for De Radikales ønske.

Det er ok med et moderat pres på S-Regeringen for at holde både politikerne og medarbejderne i de relevante ministerier og styrelser i gang med arbejdet med en klimahandlingsplan.

Set fra denne plads ligger der mange forskellige løsninger klar. Og udviklingen af nye og bæredygtige løsninger går hurtigt - måske endda stærkt.

Hvad der er den mest bæredygtige løsning i dag, er måske ikke den bedste i morgen - og hvad der synes umuligt i dag, er måske muligt i morgen.

Det første kan eksempelvis gælde el-busser med batterier, der skal lades op under vejs via en pantograf. Den bedste løsning for et par år siden, men i dag er batterikapaciteten øget så meget, at el-busser i de mange stilfælde ikke længere behøver en ekstra opladning i løbet af dagen.

Om med hensyn til det umulige - det kunne være brint - som nogle for et års tid siden betegnede som en løsning, der lå år ude i fremtiden. I dag kører der en del brint-taxier rundt i København, der bliver investeret i brint-produktionsanlæg, og koncerner som Iveco samarbejder med andre om at lancere brint-lastbiler om blot tre år. Og når først, der er kommet brintlastbiler ud at køre, så følger busserne med på bølgen.

Her på Magasinet Bus er vi overbevist om, at vi kan nå en bæredygtig fremtid med en CO₂-reduktion på 70 procent i 2030 og CO₂-neutralitet i 2050. Vi kan konstatere, at busoperatører, taxi-vognmænd, medarbejdere, leverandører over en bred kam er parate til at bære fremtiden frem.

Her fra vil vi gerne tilslutte os tanken om en afgift på fossile brændstoffer. Enhedslisten var før valget uden med en afgiftstigning på godt 60 øre pr. liter. Det skulle være nok - og ingenting i forhold til, at vi for nogle år siden betalte over 12 kroner for en liter dieselolie.

Det er op til politikerne at afgøre, om vi skal - og hvordan. Og det er en stor opgave og en stor beslutning, som må tage tid - især, hvis tiden bliver brugt fornuftigt og med fremtiden som mål. Men der må godt snart ske noget.

Jesper Christensen, chefredaktør.

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

CROSSWAY LOW ENTRY NATURAL POWER

NATUREN ER I LUFTEN



BÆREDYGTIG FRA NATURENS HÅND

- Halvering af støj, NO_x reduceret med mere end en tredjedel og PM tæt på nul.
- Fås til biometan med op til -95% CO₂.
- Ingen begrænsninger for kørsel i bycentre eller forstæder.

OPTIMERET TCO

- Reducerede brændstofomkostninger takket være den nye Cursor 9 Natural Power på 360 hk.
- Let vedligeholdelse og dokumenteret driftssikkerhed arvet fra Crossway-serien.

SMART DESIGN

- Patenterede gastanke fuldt integreret i taget giver markedets laveste højde på 3.210 mm, der er perfekt til enhver rute.
- Konstrueret til maksimal stabilitet på vejen.

KOMFORT OG INDSTIGNINGSFORHOLD

- Let ind- og udstigning for passager i en flydende strøm.
- Brugervenlig adgang for bevægelseshæmmede.
- Varme og belysning skaber et komfortabelt miljø.

Kontakt os for at høre mere:



INTERCITY 2018

IVECO BUS

Your partner for sustainable transport



PlusTur er også blevet en del af den kollektive transport på Fyn. Vi testede PlusTuren ved at lægge den til en togrejse, der skulle bringe os fra Aarhus til Ejby på Vestfyn.

PlusTuren gik til Ejby på Fyn

Mandag 3. februar havde FynBus premiere på PlusTur, som det kendes fra eksempelvis Nordjyllands Trafikselskab. Med PlusTur har FynBus lagt en mulighed for at kollektive transport helt til og fra gadedøren i områder, hvor der ikke lige er et stoppested i nærheden - og en bus inden for rimelig tid. Her på Magasinet Bus var vi ikke sene til at benytte os af muligheden for at tage den sidste del af turen til Industribuen i Ejby på Vestfyn som en PlusTur - Pris: Rejsekortspris til nærmeste station plus 25 kroner

Af Jesper Christensen

Vi havde jo prøvet at plusse en tur til en togrejse før - sidste år med Nordjyllands Trafikselskab. Derfor var det spændende at se, om det var lige så godt og effektivt på Fyn - også selvom de to rejser ikke umiddelbart kunne sammenlignes, da rejsen til Fyn havde to skift - Fredericia og Nr. Aaby, mens rejsen til Himmerland sidste år kun havde et enkelt i Skørping.

PlusTuren er betalt på forhånd

Rejsen fra Aarhus og hjem igen blev planlagt via rejseplanen - og PlusTuren betalt med kort - og resten med Rejsekort. Med PlusTur kunne vi se, at vi ville blive kørt helt hen til adressen på Industribuen i industriområdet vej. Vi

Kollektiv trafik

havde sat ankomsten til det aftale mødetid klokken 12.30 med skift i Fredericia og Nr. Aaby.

Med tid til løs snak satte vi afgangstiden fra Ejby til klokken 13.55.

Og rejsen klappede med ankomst på adressen i god tid - og afhentning til tiden med sms-besked om, hvornår PlusTur-bilen ville komme og hente os i Nr. Aaby på udturen og i Ejby på hjemturen.

Hvad man ikke kan få af fordele ved hjælp af moderne teknik.

Vores vært kendte ikke PlusTur - og så straks muligheder

Som skrevet kom vi lidt før aftalt tid. Vores vært havde heldigvis god tid - og bød på en bid brød i frokoststuen. Sammen med nogle andre medarbejdere faldt vi i snak om - ja, om hvordan jeg var blevet kørt helt op til døren med PlusTur.



Vi steg af toget i Nr. aaby, blev hentet på stationspladsen og kørt til Ejby.



Kollektiv trafik



På vejen hjem er PlusStoppet ved et busstoppested i Båring, hvor vi møder en lokal, der sukker noget over, at busbetjeningen midt på dagen er sporadisk. Men så fortæller vi om PlusTur...



Og hvordan jeg ville blive hentet igen ved hoveddøren klokken 13.55 eller deromkring - tids nok til at nå en bus fra Båring til Middelfart.

For vores vært var PlusTur helt ukendt, men han kunne godt se muligheden i konceptet - især fordi en af virksomhedens medarbejdere ligesom os holder til i Aarhus og en gang i mellem skal til Ejby. Med PlusTur kan han for plus 25 kroner blive kørt det sidste stykke fra stationen i Ejby i stedet for, at en anden medarbejder for virksomheden skal køre af sted for at hente ham. Det vil let komme til at tage en halv times tid. Og hvad koster en halv arbejdstime?? 300-400 kroner? Og den halve arbejdstime skal tages ud af en anden arbejdssammenhæng. Set i den sammenhæng er 25 kroner for PlusTuren en brøkdel et sted mellem en sjettedel og en ottendedel af den nævnte pris for en halv times arbejde.

Ved stoppestedet i Båring

Klokken 13.55 tikker der en sms-besked ind på telefonen. PlusTuren er klar til at tage sin begyndelse. Vi siger farvel til vores vært på Industribuen i Ejby og god dag til chaufføren, som kører os til et busstoppested i Båring.

Ved stoppestedet hilser vi på en kvinde, der skal med et par stop. Vi falder i snak om busforbindelser fra Båring og om muligheden for PlusTur.

Det går op for os, at busforbindelserne til og fra den lille fynske by ikke er de allerbedste. Der kører flest busser om morgenen og om eftermiddagen - og stort set ingen midt på dagen.

Kollektiv trafik

Her er PlusTur en oplagt mulighed for borgere i byer som Båring. Med det kræver lige, at de kender til muligheden - og at de er fortrolige med Rejseplanen og betalinger over nettet.

Tid til kaffe i Middelfart - og arbejde og kryds-ord i toget

Vi nåede frem til stoppestedet i Båring i så god tid, at vi nåede en bus tidligere end efter planen. I Fyn-bussen mod Middelfart sad vi trygt og godt og slappede. Bussens info-tavler fortalte os, hvor langt vi var - og hvor langt der var igen. Informationerne fortalte os "fremmede på Vestfyn" i god tid, hvornår næste stop var stationen i Middelfart. I stationsbygningen i Middelfart ligger der en café - med både god kaffe og betjening. Vi fik tjekket arbejdsmail og læst de seneste nyheder - for vi var jo på arbejde.

I toget til tiden var der både tid til at arbejde videre med dagens opgaver - og på strækningen efter Horsens tog vi os tid til at løse kryds-ordet i Ud & Se.

Ud over muligheden for at arbejde i toget, møde nye mennesker ved stoppestedet og at drikke friskbrygget kaffe i Middelfart, var det også rart at tænke på, at der var en "idiot" mindre ude at køre på motorvejen den dag mellem Aarhus og Ejby. En "idiot" mindre til at fylde på vejen og hidse sig op over andre trafikanter.

Konklusion er klar

Vi tager gerne på PlusTur igen de steder, det kan lade sig gøre. Det kan det i Nordjylland, Syd- og Sønderjylland, på Fyn uden for Odense kommune, på det meste af Sjælland - og i Løgstør og Skanderborg kommuner i Region Midtjylland.



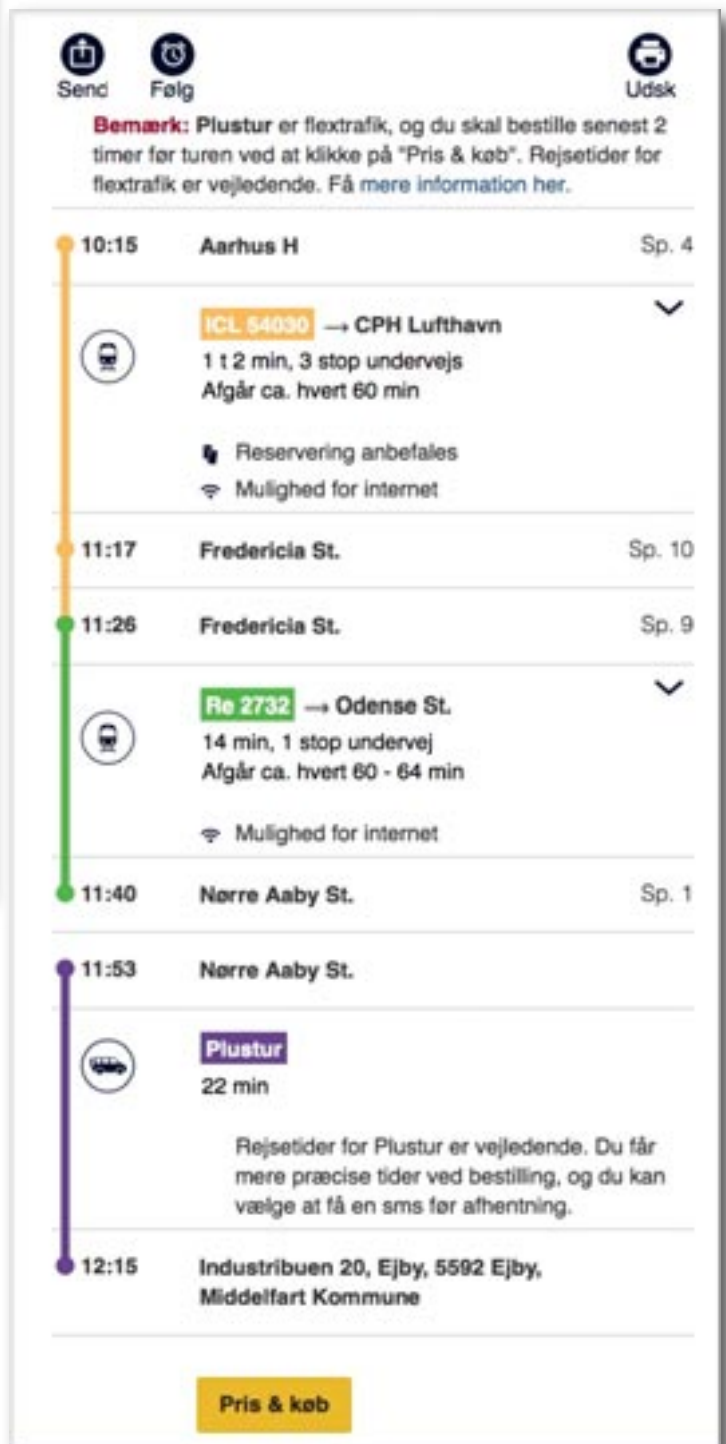
Stationsbygningen i Middelfart ligger der en café - med velmagende kaffe og tid til ventetiden.

Kollektiv trafik



SMS-besked øger trygheden på rejsen,

Vi kunne godt have været i Ejby et kvarter tidligere. Det er en god idé at tjekke, hvordan turen passer til ens planer - eller omvendt.



Kollektiv trafik

Forside

Profil

Hjælp

Handelsbetingelser

Cookie- og privatlivspolitik

Systemkrav

Tilgængelighed

Rejseoversigt

Kommende rejser

Du har ingen kommende rejser

Øvrige rejser

24. februar 2020 13:55

Fra: Industribuen 20, Ejby, 5592 Ejby, Middelfart Kommune
Til: Aarhus H

Udført

Se detaljer

24. februar 2020 10:15

Fra: Aarhus H
Til: Industribuen 20, Ejby, 5592 Ejby, Middelfart Kommune

Udført

Sej detaljer

Tidspunkt

Adresse

Transportmiddel

Pris

10:15
11:17

Aarhus H
Fredericia St.

ICL 54030

Betales på rejsen

11:26
11:40

Fredericia St.
Nørre Aaby St.

Re 2732

Betales på rejsen

12:05
12:27

Nørre Aaby St.
Industribuen 20, Ejby, 5592 Ejby, Middelfart Kommune

Plustur 

25 kr.

Antal rejser: 1

Hjælpenheder: Ingen.

Rejseoversigt over ud- og hjemtur - til at skrive ud eller have på telefonen.

Forside

Profil ▾

Hjælp

Handelsbetingelser

Cookie- og privatlivspolitik

Systemkrav

Tilgængelighed

Rejseoversigt

Kommende rejser

Du har ingen kommende rejser

Øvrige rejser

24. februar 2020 13:55

Frå: Industribuen 20, Ejby, 5592 Ejby, Middelfart Kommune

Til: Aarhus H

Udført

Sej detaljer

	Tidspunkt	Adresse	Transportmiddel	Pris
	13:55	Industribuen 20, Ejby, 5592 Ejby, Middelfart Kommune	Plustur 	25 kr.
	14:25	Båring (Middelfart Kommune)		
	14:33	Båring (Middelfart Kommune)	Bus 826U	Betales på rejsen
	14:49	Middelfart Station (Middelfart Kommune)		
	14:49	Middelfart Station (Middelfart Kommune)		
	14:51	Middelfart St.		
	14:59	Middelfart St.	IC 54149	Betales på rejsen
	16:13	Aarhus H		

Antal rejser: 1

Hjælpenheder: Ingen.

Undersøgelse:

BRT-koncept kan fremtidssikre stort erhvervsområde vest for København

Ballerup Kommune har sammen med Movia undersøgt mulighederne for at etablere en BRT-linje fra Malmparken Station til Klausdalsbrovej gennem et af Sjællands største erhvervsområder - Lautrupgård i Ballerup. Et BRT-system (Bus Rapid Transit) med el-busser, der kører i egne vejbaner, rummer store fordele viser undersøgelsen

Fordelene er blandt andet:

- Kortere rejsetid
- Transport uden kø
- Byfortætning omkring stationslignende stoppesteder

Fordelene vil give et mere attraktivt bymiljø med grønne arealer, cafeer og mødesteder til gavn for de titusinder af medarbejdere og studerende, som dagligt pendler til og fra arbejde og studie i området.

BRT-systemet - der er kan beskrives som en slags letbane med gummi hjul på asfalt - vil også kunne fremskynde indkøring af førerløs teknologi på strækningen.

Erhvervsområdet Lautrupgård i Ballerup er et af Sjællands største erhvervsområder. Ligesom mange andre steder i hovedstadsområdet er området udfordret af trængsel. Hvis man skal kunne passe et arbejde, skal man kunne komme hen til det - til tiden, men i dag spilder mange pendlere i Lautrupgård i Ballerup tid på at holde i kø. Og det problem vil kun stige i takt med, at der bliver 120.000 flere borgere i hovedstadsområdet i 2030. Derfor er der behov for, at flere transporterer sig sammen.

Undersøgelsen af en BRT-linie i Lautrupgård viser, at den både kan sikre grundlaget for byudvikling og bidrage aktivt til udvikling af Lautrupgård, så virksomhederne i området får bedre mulighed for at tiltrække medarbejdere, der forventer hurtig, pålidelig og klimavenlig transport til og fra arbejde.

Førerløs drift er desuden oplagt på BRT-strækninger, da BRT-busserne kører adskilt fra den øvrige trafik i egne vejbaner. Strækningen fra Malmparken st. til Lautrupgård er også veloplagt, fordi den er forholdsvis kort med kun ét vanskeligt kryds.

En central konklusion i undersøgelsen er også, at tilgængeligheden til det store erhvervsområde i Lautrupgård skal ses i et større perspektiv. Effekten af at etablerer et BRT-system i Lautrupgård kan øges, hvis den ses som led i et større BRT-projekt - eksempelvis på linje 400S, så de store fordele kan spredes i en større geografi fra både Høje Taastrup og Bagsværd.

Resultaterne fra undersøgelsen skal nu modnes blandt grundejerne i Lautrupgård. Samtidig indgår undersøgelsen i Ballerup Kommunes arbejde med en helhedsplan for området i Lautrupgård, som gennemføres i løbet af 2020.

Når der foreligger en samlet helhedsplan for området, vil der forventeligt blive taget en samlet politisk beslutning om, hvordan Lautrupgård kan fremtidssikres - herunder eventuelt anlæg af et BRT-system.

Kollektiv trafik



Undersøgelsen viser, at det vil koste omkring 195 millioner kroner at anlægge en BRT-linie i Lautrupgård. Det omfatter BRT-vejbaner, anlæg af BRT-stationer og ombygning af vejnet, men også anlæg af en ny vejforbindelse til det nordøstlige Lautrupgård, stisystemer til forbedring af den interne tilgængelighed for fodgængere og cyklister samt ombygning af en række byrum.

Hvis projektet realiseres med føreløse busser, vil det være det første forsøg med et førerløst BRT-buskoncept i Danmark og også et af de første forsøg i Europa.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Danske regioner til landspolitikere:

Brug trafikmillioner på de unge

Færre unge bruger bus og tog, flere tager bilen. Det viser nye tal fra Danske Regioner. Andelen af unge mellem 16-24 år, der bruger kollektiv trafik, er faldet med 9 procent siden 2015. Samtidig sætter knapt 15 procent flere unge sig ind i en bil

Den udvikling skal vendes, mener næstformand i Danske Regioner, Ulla Astman, der er regionsrådsformand i Region Nordjylland.

Hun foreslår derfor, at midlerne til takstnedsættelser i Finanslovsaftalen for 2020 bliver brugt på at gøre den kollektive trafik billigere for de unge.

- De unge er bannerførere for den grønne omstilling, og jeg oplever, at rigtig mange unge gerne vil transportere sig bæredygtigt. Men det kræver, at det er attraktivt valg for dem - og her spiller prisen naturligvis en rolle, siger Ulla Astman og fortsætter:

- Unge skal heller ikke være afhængige af bil for at komme til uddannelse eller job. Billigere billetter kan være med til at sikre, at de unge kan hoppe på bussen eller toget uanset størrelsen på deres pengepung.

Ligesom færre unge bruger bus og tog, viser tal fra trafikselskaberne, at salget af Ungdomskort til kollektiv trafik er faldet med 8 procent siden 2017.

Faldet er imidlertid også et udtryk for, at Ungdomskortet ifølge brugerundersøgelser ikke altid matcher det produkt, som de unge efterspørger. For eksempel bruger flere det ikke til daglig, mens andre giver udtryk for, at det er besværligt at få fat på.

Danske Regioner foreslår derfor, at finanslovsmidlerne bruges til at give generel takstnedsættelse på rejsekortet for unge mellem 16-24 år.

- De unge vil have valgfrihed og fleksibilitet, og her kan Ungdomskortet nogle gange godt virke lidt gammeldags for de unge, siger Ulla Astman og fortsætter:

- Derfor foreslår vi i stedet, at Rejsekortsture bliver billigere for de unge. Så er der penge at spare uanset, om man dagligt har lang vej til sin uddannelse, eller blot brug for et alternativ, når cyklen er punkteret.

Finanslovsaftalen har samlet afsat 98,7 millioner kroner i 2020, 87,1 millioner kroner i 2021, 89,2 millioner kroner i 2022 og 110,6 millioner kroner i 2023 til takstnedsættelser.

Partierne på Christiansborg forhandler i disse uger om, hvordan midlerne til takstnedsættelser skal bruges.



Trafikselskab optimerer buskørsel i industriområde

Torsdag 5. marts indleder FynBus en udvidet betjening af et erhvervsområde i Odense i form af en mindre ruteomlægning, der tilgodeser nogle lokale erhvervsvirksomheder på logistikområdet i Odense

Den ændrede ruteføring er en del af projekt "FynBusiness", som arbejder med en række tiltag overfor erhvervskundesegmentet. Projektet starter med at fokusere på tre udprægede industrielle områder i Odense, nemlig Logistikvej, Tietgenbyen og Lindø Industripark, hvor det undersøges om buskørslen kan optimeres.

Projektet FynBusiness er en del af FynBus indsats for at blive mere markedsdrevet. Projektets formål er at skaffe flere kunder i bussen fra erhvervssegmentet. Det skal ske ved, at trafikselskabet i større grad tilpasser sine løsninger til specifikke markedssegmenter.

Jan Gudmann Hansen, der er markedschef i FynBus, ved, at trafikselskabet kan udvikle sig igennem det nye projekt.

- Ved at forstå kundernes behov, tilpasse serviceniveau og forretningsmodeller, kan vi øge brugen af busserne, implementere mere efterspørgselsdrevne mobilitetsløsninger og forbedre økonomien. Yderligere kan FynBus promovere en grønnere måde at pendle på, siger Jan Gudmann Hansen.

FynBus ønsker med FynBusiness at tilpasse sig erhvervskundesegmentet så meget så muligt. Det sker igennem et tæt og direkte samarbejde med virksomhederne i de industrielle områder. Derfor har FynBus igennem projektets udformning haft et tæt samarbejde med virksomheden Alex Andersen Ølund A/S, som har domicil på Logistikvej i Odense og MHI Vestas Offshore Wind, som har domicil i Lindø Industripark i Munkebo.

FynBusiness er indtil videre et forsøg, og FynBus har derfor planlagt at evaluere projektet i efteråret, med henblik på at vurdere om der er basis for at gøre betjeningen permanent.

Olieselskab leverer bæredygtigt diesel-brændstof til virksomheder

Fra marts vil olieselskabet Q8 tilbyde at levere HVO til alle erhvervskunder, der har egen tank. Det bæredygtige alternativ til diesel er 100 procent fossilfrit og sænker CO₂-udledningen med op til 90 procent. Q8 vil med den grønne satsning være med til at hjælpe kunderne med at omstille til en mere bæredygtig transport - både på veje og marker

Ifølge Henrik Even, der er Sales Manager Energy and Oils hos Q8, er det blot ét skridt på vejen mod at tilbyde bæredygtige alternativer til konventionel diesel.

- Vi vil gerne give vores kunder mulighed for at vælge en grønnere måde at transportere sig på, og derfor er vi også glade for, at kunne tilbyde HVO til vores hjemmetankskunder uanset om de kører lastbil eller traktor, siger han og peger på, at mange virksomheder og kommuner i dag arbejder målrettet på at reducere deres CO₂-udledning.

- Her giver HVO dem mulighed for nemt og hurtigt at mindske deres klimapåvirkning. En af grundene er, at brændstoffet er nemt at skifte til, fordi det som udgangspunkt fungerer i alle dieselmotorer, helt uden tilpasning, siger Henrik Even, som fremhæver, at det er helt i tråd med Q8's strategi om at gøre det lettere for kunderne at tage bæredygtige valg og være en partner, der tilbyder klimavenlige løsninger.

Flere fordele ved HVO

HVO står for Hydrotreated Vegetable Oil og fremstilles af vedvarende råmaterialer, der ikke frigiver ny CO₂ til atmosfæren. Råvaren er typisk vegetabilsk olie, animalsk fedt og rest- og affaldsprodukter fra industri, land- og skovbrug. Da HVO har samme tekniske egenskaber som fossil diesel, kan det bruges i almindelige dieselmotorer og kræver ingen særlig tilpasning. Fordelene ved at bruge HVO fremfor fossil diesel er mange. Q8 fremhæver blandt andet:

- Reduktion i udledningen af CO₂ med op til 90 procent
- Reduktion af partikler og NO_x med op til 30 procent
- Bedre forbrænding, filtrering og kuldeegenskaber
- Mindre motorstøj og færre lugtgener

Om Q8:

- OKQ8 Scandinavia består af OK-Q8 AB i Sverige og Q8 Danmark A/S i Danmark
- Koncernen har omkring 5.000 medarbejdere og arbejder for at fremme udviklingen af mere klima- og miljøvenlige brændstoffer, services og produkter, at mindske uligheden og at bidrage til bæredygtige byer og samfund
- Koncernen har omkring 1.000 servicestationer

HVO står for Hydrotreated Vegetable Oil og er en biologisk dieselolie med stort set de samme tekniske egenskaber som fossilt diesel

Energiselskab mærker stigende efterspørgsel efter bæredygtig dieselolie

Energiselskabet OK har gennem de seneste år mærket en stigende efterspørgsel efter biodieselproduktet HVO, som selskabet har haft i sortimentet gennem et par år til kunder med hjemmetank. Det sidste år har OK kørt HVO ud fra egne lagre, og leverancerne øges fortsat

- Produktet har hjulpet vores kunder med at leve op til deres mål om CO₂-fortrængning, og det er også et produkt, vi mærker specielt inden for bus og renovationsområdet, siger Henrik Dehn, der er markedschef på transportområdet i OK.

Ind til videre har OK primært leveret HVO til kunder og transportvirksomheder, der betjener den offentlige sektor, men også andre segmenter begynder at interessere sig for produktet. Henrik Dehn understreger, at HVO er et af de få brændstoffer, hvor man kan opnå yderligere CO₂-fortrængning i forhold til eksempelvis diesel.

HVO har tekniske specifikationer, som betyder, at det kan blandes i fossil dieselolie eller helt erstatte fossil dieselolie.

- Derfor kræver det heller ikke, at man skifter sin vognpark for at køre på HVO, siger Henrik Dehn og understreger, at produktet samtidig er interessant, fordi det både har gode kuldeegenskaber og en høj ydeevne.

- Det er naturligvis vigtigt for os at følge udviklingen inden for fremtidens drivmidler og være leveringsdygtig, når kunderne efterspørger de nye brændselsformer. Overordnet er det vigtigt for os at understrege, at vi ikke kun ser i én retning i forhold til mulige produkter som tilsætning eller erstatning for det fossile brændstof. Vi ser potentiale i flere produkter, fremhæver Henrik Dehn.

Fakta om HVO:

- HVO står for Hydrotreated Vegetable Oil og er en biologisk dieselolie med stort set de samme tekniske egenskaber som fossilt diesel
- HVO kan blandes med fossilt diesel eller bruges 100 procent rent
- HVO er fremstillet af affalds- og restprodukter samt vegetabiliske olier. Bio-olien bliver brintbehandlet/hydrogenereret, så det opnås en olie med egenskaber som fossil diesel
- HVO nedsætter CO₂-emissionerne med op til 90 procent. Det nøjagtige tal afhænger af råvarer i den enkelte blanding
- Gode kuldeegenskaber - ned til -22 grader Celcius i vinterperioden
- Høj ydeevne med et cetantal på 75-95, som sikrer en effektiv forbrænding
- Ingen yderligere vedligeholdelseskrav af køretøj ved brug af HVO
- Gode opbevaringsegenskaber uden forringelse af kvalitet eller vandophobning



Allerede i dag nyder buspassagerer og chauffører i Aarhus godt af fire Volvo-elbusser, der blev sat ind på linje 13 i august sidste år. (Foto: Jesper Christensen)

Flere elbusser er på vej til at rulle ud i Aarhus

Fra foråret næste år vil de nuværende fire el-busser, som Volvo Busser leverede til Busselskabet Aarhus Sporveje i august sidste år, få følgeskab af 29 nye elektriske ledbusser på bybuslinierne i Aarhus. De nye busser, der bliver leveret af Volvo, vil ud over den klimamæssige gevinst også have en række andre fordele i forhold til de eksisterende diesel-ledbusser. Levering af de 29 elbusser er næste skridt på vejen mod 2027, hvor alle bybusser i Aarhus skal være fossilfrie

De nye elbusser er ledbus-udgaven af Volvo 7900 Electric. Busserne, der er 18,6 meter lange - 0,6 meter længere end de ledbusser, kunderne kender fra i dag - ventes at bidrage til en CO2-reduktion på 1.500 – 2.000 ton årligt.

- Transport, herunder den kollektive trafik, er en af de helt store udfordringer, når det handler om at nedbringe CO2-udledningen. Derfor glæder det mig, at der nu med anskaffelsen af yderligere 29 elbusser til bybustrafikken i Aarhus bliver taget et markant og vigtigt skridt i den rigtige, klimavenlige retning, siger Bünyamin Simsek (V), der er rådmand for Teknik og Miljø i Aarhus Kommune.

Midttrafiks bestyrelsesformand Claus Wistoft (V) der er 1. viceborgmester i Syddjurs Kommune, glæder sig på kunderne og klimaets vegne.

- Som trafiksselskab er det en fornøjelse at kunne tilbyde kunderne transportmidler, der både er klimavenlige og har høj komfort. Vi ser en spændende fremtid i møde med grøn omstilling af den kollektive trafik, hvor Midttrafik vil bidrage til løsninger, der tilgodeser klima, kunder og kommunerne i Region Midtjylland, siger han.

De eldrevne ledbusser lever op til Aarhus Kommunes mål om, at alle bybusser skal være fossilfrie i 2027, men har også en række andre fordele:

- Mange siddepladser, hvor en forholdsvis stor del er fremadvendte
- Lavt støjniveau inde i bussen til glæde for både kunder og chauffører
- Lavt støjniveau uden for bussen til glæde for alle, der færdes, hvor der er buskørsel
- Volvo's Power-steeringssystem der letter chaufførernes arbejde, fordi bussen bliver lettere at dreje med

- Jeg er glad for og stolt over, at de nye busser løbende vil være med til at nedbringe CO2-udledningen i Aarhus væsentligt, og at reduktionen i 2027 og frem forventes at blive 8.000-10.000 tons årligt, siger Finn Mikkelsen, der er direktør ved Busselskabet Aarhus Sporveje.

- Jeg håber samtidigt, at aarhusianerne bliver lige så glade for de nye elbusser, som de er for de fire elbusser, vi indsatte sidste år.

De 29 nye elbusser bliver leveret løbende fra omkring uge 7 i 2021. Når busserne er klargjorte med realtids- og rejsekortudstyr, billetmaskiner med videre, kommer de i drift - hovedsageligt på udvalgte A-linjer.

Busserne kan ikke køre en hel dag på en opladning og vil blive opladet i løbet af dagen og om natten på et af busselskabets busanlæg. Denne løsning er valgt for at undgå opstilling af pantografer på mange endestationer. Hos Busselskabet overvejer man dog, om laderne på anlæggene med fordel kan suppleres med enkelte mindre ladere ved endestationerne.

Busdirektør om 29 el-busser til Aarhus:

- Volvo ville gerne byde

I foråret 2019 kunne vi her i Magasinet Bus og på transportnyhederne.dk berette om, at Volvo Busser ville trække sig ud af det danske marked. Beslutningen kunne også ses i tallene over nyregistrerede busser i 2019, hvor Volvo Busser rykkede længere og længere ned ad listen. Men beslutningen om at trække sig fra det danske marked har åbenbart ikke fået Volvo Busser til at holde sig væk. Fra det tidligere forår næste år vil den svenske busproducent levere 20 elektriske Volvo 7900 Electric i ledbus-udgaver til Busselskabet Aarhus Sporveje

Af Jesper Christenen

Direktør i Busselskabet Aarhus Sporveje, Finn Mikkelsen siger til Magasinet Bus, at Volvo Busser gerne ville byde, og at de havde noget at byde på.

- De bød ind på opgaven og kom med det bedste bud, siger han peger på, at erfaringerne fra de seneste fire-fem måneder, hvor Aarhus Sporveje har haft fire to-akslede Volvo 7900 Electric kørende på byens Linie 13 ikke er faldet uheldigt ud. Hvis det havde været tilfældet, havde vi nok holdt igen, siger Finn Mikkelsen.

Da Busselskabet Aarhus Sporveje i samarbejder med trafikselskabet Midttrafik og Aarhus Kommune kunne indvie de første fire el-busser i Aarhus, fortalte Finn Mikkelsen at de fire busser ville få følgeskab af flere. Målet var og er, at bybusdriften skal være fossilfri i 2027.

Opladning i depoterne

I modsætning til de fire første el-busser i Aarhus, som både kan blive ladet op i depotet og ved deres endestation, er indkøringen af de næste 29 el-busser baseret på opladning i depoterne.

Finn Mikkelsen forklarer, at de elektriske ledbusser vil have så stor en batteri-kapacitet, at de kan køre et par hundrede kilometer mellem hver opladning. Ved at planlægge kørslen med busserne, hvor der er flest ude at køre i morgen- og eftermiddagstimerne, kan el-busserne løbende komme hjem og komme i stødet, så de kan komme ud at køre for passagererne igen, når der er mest brug for dem.

- Vi tilrettelægger kørslen sådan, at vi reelt kan køre uden opladning på ruten, siger han.

Finn Mikkelsen peger på, at når nu el-busser er dyrere i indkøb, end busser med dieselmotorer, gælder det om at udnytte dem mest muligt.

Han peger også på, at bybusser forventes at være billigere i drift - både med hensyn til energiforbrug og til generel drift og vedligehold.

- Så længe prisen på el til kollektiv transport er, som den er i dag, er der penge at spare her, siger Finn Mikkelsen.

Ifølge Volvo Busser bruger el-busser betydeligt mindre energi end tilsvarende dieselbusser alene af den årsag, at el-busser udnytter den tilførte energi næsten dobbelt så godt som busser med dieselmotorer.

De forventede besparelser på den daglige drift og vedligeholdelse skal så betale for den højere indkøbspris, som ud over en minimal CO2-belastning ved brug af grøn strøm også har en række andre fordele.

Flere fordele

Finn Mikkelsen forklarer, at Aarhus Sporveje har fokuseret på at få busser med mange siddepladser, hvor en forholdsvis stor del er fremadvendte.

Der til kommer el-bussernes lave støjniveau - inde i bussen til glæde for både kunder og chauffører - og uden for til glæde for alle, der færdes, hvor der er buskørsel.

Det er noget, alle el-busser udmærker sig ved. Volvo 7900 Electric udmærker sig så specielt ved at blive leveret med Volvo's Power-steeringssystem, der letter chaufførernes daglige arbejde, da busser med Power-steeringssystem er lettere at manøvrere i trafikken og belaster chaufførens arme og skuldre betydeligt mindre end mere traditionelle styretøj på busser.

Og så bliver de nye busser leveret med USB-stik, så passagerne kan få strøm på deres mobile enheder under vejs.

- USB-stik tager vi som en selvfølge i de nye busser, siger Finn Mikkelsen, der oplyser, at Aarhus Sporveje er ved at eftermontere USB-stik i den eksisterende bus-flåde.

Samspil mellem flere parter

Erfaringerne med el-busser på byens Linie 13 har været så gode, at Finn Mikkelsen ikke har nogen betænkeligheder ved at byde velkommen til yderlige 29 busser fra Volvo. Han peger dog på, at i modsætning til dieselbusser, som bu-

soperatører har kendt gennem generationer, byder el-drift på nogle udfordringer, der kræver, at alle involverede spiller sammen - og spiller samme melodi.

De involvere er blandt andet:

- Buspperatøren
- Busleverandøren
- Leverandøren af lade-infrastrukturen - depotladning og lejlighedsladning (pantograf)
- Medarbejderne, der skal arbejde med busserne til dagligt

Finn Mikkelsen peger på, at det kræver uddannelse af medarbejderne. Op til indsættelsen af de første fire el-busser var det udvalgte medarbejdere, der blev uddannet til de nye elektriske tider.

I næste omgang med de 29 nye ledbusser bliver det mere omfattende.

- Det bliver hele butikken, siger Finn Mikkelsen.

Omstillingen koster - det gør det også at fortsætte uændret

Finn Mikkelsen vurderer, at el-busser i dag nok koster mellem 3,5 og 4,5 procent mere end tilsvarende dieseldrift.

- Omstillingen til bæredygtig busdrift koster, siger han og peger på, at omstillingen til et mere bæredygtig samfund vil koste penge.

Han peger på, at det også vil koste penge at fortsætte uændret. For klimaforandringerne vil have store konsekvenser med højere vandstand i havene og dermed behov for kystsikring og diger, hvor det i dag ikke er nødvendigt.

Finn Mikkelsen har en forventning om, at el-busserne vil være billigere i drift. Lavere pris på energien og færre reparationer på grund af færre bevægelige. Der til kommer, at man med ved at skifte til el-busser ikke længere skal skifte motorolie med faste intervaller. Finn Mikkelsen peger på, at den billigere drift kan betale for el-bussernes merpris.

- Men det er for tidligt at se, om forventningen bliver indfriet, siger han.

Bybusser i Esbjerg skal køre på el

Trafikselskabet Sydtrafik har offentliggjort et udbud af al bykørsel i Esbjerg kommune. I udbuddet bliver der stillet krav om nul-emissions busser mens tildelingskriteriet er billigste pris. Med de nuværende teknologier betyder det, at der ved driftsstart i 2021 kommer til at køre el-busser i hele bybusnettet i Esbjerg

Udbuddet omfatter også den øvrige busdrift i Esbjerg kommune (lokalkørsel). Her kan busoperatørerne konkurrere på at begrænse emission og CO2-udledning mest muligt i forhold til den tilbudte pris. I den del af udbuddet stiller Sydtrafik udelukkende krav om, at størstedelen af kørslen skal foregå med busser, der lever op til Euro 6-normen.

Sydtrafik peger på, at der forud for udbuddet har der været en proces med både brede markedsafdækningsmøder samt én-til-én møder med seks busoperatører for at få det bedst mulige grundlag for at gennemføre udbuddet og få "mest muligt miljø" for pengene.



Elektrificeringen breder sig. Snart får el-tog, der kører til og fra Esbjerg flgeskab af elektriske busser. Behovet for diesel-drevet kollektiv transport bliver mindre og mindre. (Foto: Jesper Christensen)

Markedsafdækningsmøderne, hvor der også deltog bus-leverandører, afdækkede blandt, at rækkevidden for elbusser i dag er så stor, at det ikke er nødvendigt at tilbyde mulighed for opladning i byrummet. Man kan alene bruge opladning på busdepotet - eventuelt med en plug-in lade mulighed med kabel ved busterminalen.

Det blev også tydeligt, at dimensioneringen af batteripakken i en el-bus er afhængig af en lang række faktorer - eksempelvis:

- Antal kilometer bussen dagligt skal køre
- Forventet hastighed
- Antal start/stop
- Landskabet
- Behovet for varme/køling

For at undgå, at batteripakken dimensioneres efter de mest ekstreme vejsituationer, rummer udbuddet mulighed for at opvarme elbusser med et oliefyr, når udendørstemperaturen er under 5 grader celsius, såfremt der bruges CO2-neutral diesel - det kunne eksempelvis være HVO.

Sydtrafik fremhæver også, at udbuddet omfatter krav om infotainment i bybusserne og andre laventrebusser. Det er første gang, der stilles krav om dette i Sydtrafiks område. Infotainmentsystemet skal give mulighed for at give passagerne trafikinformation og annoncerer stoppesteder med videre samt give mulighed for at vise nyheder, vejruddsigter, informationer og kampagner for Sydtrafik og Esbjerg Kommune. Endvidere er det politisk besluttet, at der også skal vises reklamer, som dermed er med til at finansiere systemet.

Driftstart i udbuddet er 12. december 2021. Udbuddet løber i 10 år med mulighed for forlængelse i 2 år. Det vil give busoperatørerne mulighed for at afskrive el-busserne helt i løbet af kontraktperioden, da der stadig er usikkerhed omkring markedet for brugte el-busser.

De første tilbud skal afgives i maj i år, hvorefter der er en forhandlingsrunde. Endelig tilbud skal afgives i august. Udbuddets fleksible krav omkring busserne, der skal benyttes til den lokale kørsel betyder, at det endnu er et åbent spørgsmål, hvor meget grøn omstilling Esbjerg Kommune kan få - inden for kommunens budget.

Bilbranchen har fremlagt et udspil om omstilling til mere bæredygtige personbiler

Tre organisationer på personbilsområdet - De Danske Bilimportører, FDM og Bilbranchen i DI - har fremlagt et fælles udspil for kommissionen for grøn omstilling af personbiler. Udspillet skitserer mulighederne og potentialet for den grønne omstilling af transportbranchen.

I forbindelse med udspillet peger organisationen De Danske Bilimportører på, at den gerne samarbejder med både S-Regeringen og kommissionen om at transformere den danske bilpark.

- Vores bud på den grønne omstilling af transportsektoren er simpel: På den korte bane skal afgifterne for nul- og lavemissionsbiler i 2021 fastfryses til samme niveau som i 2019, lyder det fra De Danske Bilimportører.

- På den lange bane skal kommissions arbejde sikre, at vi får et stabilt og gennemsigtigt afgiftssystem, der skaber incitament til at købe, udvikle og forhandle biler, der forurener mindre og udleder mindre CO₂. I dag fik vi sammen med FDM og Bilbranchen i DI mulighed for at give vores bud til kommissionen på, hvordan fremtidens afgiftssystem kan skrues sammen, lyder det videre.

En af de ting, som De Danske Bilimportører blandt kæmper for er en omlægning af registreringsafgiften. Sammen med Bilbranchen i DI og FDM lavede De Danske Bilimportører i 2015 et fælles udspil: "Bedre biler på de danske veje", hvor organisationerne anbefalede at sløjfe registreringsafgiften og den grønne ejeravgift.

- Det er til fordel for en samlet set og løbende opkrævet afgift baseret på bilernes tekniske egenskaber, eksempelvis deres CO₂-udledning og vægt. Denne omlægning har vi løbende præsenteret i flere forskellige sammenhænge, påpeger De Danske Bilimportører.

- Den grønne omstilling er ambitiøs, og vores fælles forslag om at ændre afgiftssystemet generelt, tager nu udgangspunkt i et oplæg for fremtidens nul- og lavemissionsbiler. Det burde være en enkel opgave – vi foreslår at vi starter med et godt system: Fremtidens afgifter til fremtidens biler. I stedet for at opkræve afgiften ved indregistrering, skal man løbende opkræve afgiften, lyder det videre.

Efter præsentationen af forslaget fra de tre organisationer i Finansministeriet, var der en engageret og livlig drøftelse af branchens og bilejernes fælles indspil.

Kommissionen forventes at komme med sine anbefalinger vedrørende fremtidige bilafgifter i sommeren 2020.



Rapport om luftforurening:

Luftforurening forårsaget af fossile brændstoffer koster 54,3 milliarder kroner om dagen

En rapport, der er blevet til i et samarbejde mellem Greenpeace og den uafhængige analysevirksomhed Center of Research for Energy and Clean Air (CREA), fastslår, at luftforurening forårsaget af fossile brændstoffer koster 54,3 milliarder kroner om dagen

Rapporten kommer med det første estimat for, hvad luftforurening forårsaget af fossile brændstoffer koster på globalt plan.

Rapportens hovedresultater er:

- Luftforurening forårsaget af fossile brændstoffer koster 54,3 milliarder kroner om dagen (8 milliarder dollar). Det svarer til 3,3 procent af det globale BNP
- For Fastlandskina er de årlige omkostninger 900 milliarder dollars
- For Indien er de årlige omkostninger 600 milliarder dollars
- For USA er de årlige omkostninger 150 milliarder dollars
- Luftforurening forårsaget af fossile brændstoffer tilskrives 4,5 millioner dødsfald om året

Ifølge de data, der danner baggrund for rapporten, anslås det, at PM2,5-luftforurening forårsaget af fossile brændstoffer hvert år fører til, at:

- 40.000 børn kan dø før deres 5 års fødselsdag som følge af sygdomme, der er opstået, fordi de har været udsat for luftforurening forårsaget af fossile brændstoffer. De fleste i lavindkomstlande.
- 2 millioner børn fødes for tidligt
- 4 millioner børn får astma
- 1,8 milliarder arbejdsdage går tabt på grund af sygdom
- De fossile brændstoffer, der forårsager den dyre og dødelige luftforurening er hovedsageligt kul, olie og gas

Greenpeace fremhæver, at der kan være rigtig god økonomi i at sætte ind mod forureningen. For eksempel viser forskning, at hvis man lukker alle kulkraftværker kan besparelsen for sundhedsvæsenet overstige værdien af den energi, kraftværkerne producerer.

Greenpeace vil med rapporten gøre opmærksom på, at regeringer verden over, der investerer i at udskifte kul, olie og gas med vedvarende energi, står til at opnå store økonomiske gevinster på den lange bane - og samtidig kan forbedre indbyggernes livskvalitet markant. Regeringerne bør efter Greenpeace's mening lave en plan for at udfase olie- og dieslbiler og investere i offentlig transport og infrastruktur til cyklister og fodgængere, der kan nedbringe forureningen i deres storbyer.

Interesserede kan læse rapporten **her**:

USA's miljøbeskyttelsesagentur - United States Environmental Protection Agency: Office of Air and Radiation - har udsendt en anden rapport om luftforurening. Rapporten "The benefits and costs of the Clean Air Act from 1990 to 2020" kan hentes **her**:

Interesserede kan læse mere om Centre for Research on Energy and Clean Air (CREA) **her**:





Danmarks første førerløse busser bliver fejret

Aalborg skriver danmarkshistorie, når landets første førerløse busser indsættes på Astrupstien. I den anledning inviterer Aalborg Kommune til åbningsfest torsdag 5. marts ved Trekanten i Aalborg Øst

Efter knap fem års planlægning og ansøgningsproces fik Aalborg Kommune i december sidste år - som de første i Danmark - tilladelse til at lave forsøg med selvkørende busser. Siden da er busserne blevet programmeret og testet, og 5. marts åbner busserne dørene for offentligheden.

- Jeg glæder mig rigtig meget til at byde Aalborg Øst-borgerne og alle andre velkommen i Danmarks første selvkørende busser. Jeg har stor tiltro til, at de kan bidrage til at skabe en bedre sammenhæng i området og bedre mobilitet for bydelens borgere. Jeg er enormt stolt over, at vi i Aalborg er firstmovers med denne selvkørende og bæredygtige transportform, siger borgmester Thomas Kastrup-Larsen og fortsætter:

- Samtidig bliver det spændende at få en forsmag på en mobilitetsform, der uden tvivl vil komme til at fylde endnu mere i fremtiden.

Hos virksomheden Holo, der leverer busserne, ser man også spændt frem til åbningsfesten.

- Vi har knoklet længe med at få alt på plads til den store dag, hvor vi ruller ud for første gang på dansk vej. Papirarbejdet omkring godkendelse er én ting, og noget andet er klargøringen af selve ruten med etablering af den digitale infrastruktur. Vores operatører, som får deres daglige arbejdsdag i og omkring busserne, ser frem til at komme på gaden og vise hvad de selvkørende busser kan, siger administrerende direktør Peter Sorgenfrei fra Holo.

Interesserede kan læse mere om forsøget på www.smartbus.dk eller www.letsholo.com/aalborg-ost

Formål med de førerløse busser:

- at højne den interne mobilitet i området
- at mobilisere en gruppe borgere, som i dag ikke er så mobile
- at linke boligområdet til den øvrige kollektive transport ud af området
- at gøre Aalborg Øst til en 'first mover' inden for selvkørende teknologi
- at øge trygheden i området samt skabe lokalt ejerskab til de førerløse busser
- at bidrage med viden om mødet mellem teknologi, by og mennesker.

Fakta om de førerløse busser

- Ruten er på 2,1 kilometer med 10 stoppesteder på Astrupstien, Aalborg Øst
- Busserne bemandes i første omgang med en operatør fra Holo for at give passagererne en god oplevelse med den nye teknologi
- Busserne kører mindst hvert 15. minut i hver retning alle ugens dage fra klokken 7.00 til 21.00
- Hver bus har en kapacitet på op til 11 passagerer
- Det bliver gratis at benytte busserne i forsøgsperioden, som varer to år
- Busserne er 100 procent eldrevne og lader op i en garage knyttet til ruten
- Busserne er selvkørende og navigerer ved hjælp af en række sensorer og LiDAR-teknologi



Claus Wistoft (V), formand for Midttrafik, bød velkommen til miljøkonferencen i Silkeborg.

(Foto: Midttrafik)

Midttrafiks køreplan har grønne stoppesteder

Der var fokus på grøn omstilling af kollektiv trafik, da politikere, embedsmænd og leverandører af kollektiv trafik i de midtjyske kommuner var samlet til Midttrafiks miljøkonference i Silkeborg. Formålet var at drøfte og få inspiration til fremtidens grønne kollektive trafik

Midttrafiks miljøkonference omhandlede den faktiske omstilling, hvor busser, der i dag kører på fossil dieselolie, bliver erstattet med busser, der kører på fossulfrie drivmidler. Her kom en række oplægsholdere med deres bud på fremtiden, erfaringer, udfordringer, betydning for kunderne og det forventede politiske udbytte af den grønne omstilling.

Dagen blev rundet af med en paneldebat, hvor muligheder og udfordringer i den grønne omstilling blev debatteret. I panelet sad transportordfører for partiet Venstre på Christiansborg Kristian Pihl Lorentzen, forskningsleder og transportøkonom Niels Buus-Kristensen, Midttrafiks bestyrelsesformand Claus Wistoft (V), forskningsassistent ved Aalborg Universitet Line Røjkjær Rasmussen og Peter Lanng, administrerende direktør i Keolis og formand for rutesektoren i Dansk Persontransport.

I debatten var der især fokus på fremtidens drivmidler, politiske garantier omkring el-afgifter og tilskud til grøn omstilling, landdistrikternes muligheder og branchens parathed til at komme i gang.

Midttrafiks bestyrelsesformand Claus Wistoft var tilfreds med udfaldet af konferencen.

- Vi havde sammensat et godt program med et aktuelt emne, nemlig grøn omstilling. Det tiltrak knap 100 deltagere fra kommuner, region, brancheorganisationer og leverandører, siger Claus Wistoft, der ser positivt på Midttrafiks fremtidige arbejde med grøn omstilling,
- I dag har vi hørt fra udbydere, at de er klar til grøn omstilling, fra en forsker, at vi skal i gang og en politiker fra Christiansborg, at der er afsat penge. Nu skal vi i dialog med vores ejere, Region Midtjylland og de 18 kommuner i regionen, og inspirere dem til at sætte Midttrafik i førersædet for den grønne omstilling. Muligheden er der, teknologien er der og forhåbentlig finder vi også økonomien, sagde han videre.

Grøn omstilling starter dog med at få flere kunder til at rejse med den kollektive trafik. Derfor havde Midttrafik oprettet tre stande med emner, der kan gøre det mere attraktivt for kunderne at tage den kollektive trafik. Her blev der præsenteret løsninger, der skal sikre kollektiv trafik til tiden, el-busser, gode stoppestedsforhold og knudepunkter, hvor man forener kollektiv trafik med en række faciliteter, der gør det lettere for kunderne at tage den kollektive trafik.

- Midtrafiks bestyrelse er enige med ejerne. Skal vi have flere kunder i busserne, skal der være noget mere at komme efter, for eksempel i form af knudepunkter, der forbinder kollektiv trafik med andre transportformer (bil, cykler med mere), og som tilbyder kunderne faciliteter, de kan bruge, når de er på farten. Det kræver målrettede investeringer fra kommuner, region og stat, siger Claus Wistoft.

Flere kommuner er i dag i gang med at omstille den kollektive trafik til mere klimavenlige løsninger. Aarhus er i gang med at indføre el-busser, busserne i Ringkøbing-Skjern kører med biodiesel fra sommeren 2020, Herning har sat gang i et udbud om el- og brint-busser og Randers arbejder på, at få biodiesel som drivmiddel fra 2021. Holstebro, Silkeborg og Skive har kørt med certificerede biogasbusser i flere år.



Udspil til klimainsats:

Afgifter på drivhusgasser er kernen i at nå klimamålene

En høj ensartet afgift på drivhusgasser er kernen i at nå målene og samtidig gøre det billigst muligt. Det er det centrale i et udspil fra det private og uafhængige initiativ Small Great Nation, som Kraka og Deloitte står bag. Small Great Nation ser positivt på Danmarks muligheder i et langsigtet perspektiv, spiller ud med et forslag til at nå klimalovens målsætninger på en CO₂-reduktion på 70 procent i 2030 opgjort i forhold til 1990

Small Great Nation understreger, at planen i sin helhed vil modvirke udflytning af virksomheder og sikre den sociale balance.

Med aftalen om klimaloven er opgaven bunden. Danmark skal i 2030 have reduceret sine CO₂-udledninger med 70 procent i forhold til 1990, og i 2050 skal Danmark være helt klimaneutral. Den nuværende udledning på 47 millioner ton CO₂ skal på 10 år halveres til 22 millioner ton.

I udspillet til en klimareform forsøger initiativet Small Great Nation at levere en køreplan til at nå det ambitiøse klimamål.

- Vi står overfor en markant grøn omstilling, men den vil ikke medføre uoverskuelige omkostninger. Vores velstand vil blot i en begrænset periode stige lidt mindre, end den ellers ville have gjort, siger Peter Birch Sørensen, der er professor på Københavns Universitet og tidligere formand for Klimarådet og Senior Fellow i Kraka.

Han fremhæver, at opgaven er at nå et ambitiøst klimamål og samtidig gøre det billigst muligt, imødegå udflytning af virksomheder og undgå at dem med de laveste indkomster rammes hårdest.

- Vi kommer med et reformudspil, hvor alle de mål kan nås gennem en afgiftsreform med en høj ensartet afgift på CO₂, et bundfradrag til energitunge virksomheder og landbrug samt en reduktion af energiafgifterne, siger han og fortsætter:

De centrale elementer i reform-udspillet:

- Ensartet afgift på udledning af drivhusgasser. Afgiftssatser på 1.000 kroner pr. ton CO₂ i 2025 og 1.250 kroner pr. ton CO₂ i 2030.
- Landbruget og nogle få andre sektorer med særlig risiko for udflytning får en reduceret afgiftssats i en overgangsfase
- Et bundfradrag på 80 procent af den historiske udledning til energiintensive virksomheder og landbruget, hvilket skal modvirke udflytning og øge det globale gennemslag af danske reduktioner. Bundfradraget udfases lineært frem mod 2050
- Gradvis, men hurtig indfasning, som skal sikre, at virksomheder og husholdninger har tid til at tilpasse sig - men at målet om en 70 procent reduktion indfries
- Klimarådet skal overvåge udviklingen og løbende anbefale afgiftsjusteringer, som kan realisere de danske målsætninger
- Reduktion af eksisterende energiafgifter til 75 procent af niveauet frem mod 2025, da energiafgifterne ikke er målrettet en klimaeffekt. Afgifter på benzin og diesel reduceres dog ikke

- Det grundlæggende princip er, at forureneren betaler. Hvis ikke vi ændrer adfærd, skal vi betale en højere pris på sigt. Men formålet er netop, at forbrugerne og virksomhederne ændrer deres adfærd og tilskyndes til investeringer i ny teknologi. Klimahensynet er via afgiften indlejret i priserne. Det skaber transparens. Det gør det lettere for virksomheder at foretage klimavenlige investeringer, og forbrugerne behøver ikke at overveje, om deres valg i dagligdagen er mere eller mindre klimavenlige.

Peter Mogensen, der er direktør for Kraka, peger på, at klimareformen lever op til S-Regeringens mål om social balance.

- Regeringen har udtrykt et ønske om, at den grønne omstilling skal være socialt afbalanceret. Jeg glæder mig derfor over, at vores forslag er fordelingsmæssigt neutralt og ikke vender den tunge nedad, siger han.

Anders Dons, der er administrerende direktør på nordisk plan i Deloitte, mener at dansk erhvervsliv skal tage medansvar for en omstilling, selv om det vil kræve meget af visse sektorer.

- Erhvervslivet er nødt til at tage et stort ansvar for, at vi løser klimaudfordringen. Men problemet er globalt, og derfor er vi nødt til at sikre en løsning, der ikke bare flytter CO₂-udledningerne til udlandet og samtidig skader dansk erhvervsliv. Jeg synes, at vi med det her udspil kan se konturerne til en løsning, hvor Danmark gør det, vi er allerbedst til, nemlig at gå med i forreste række og skabe grøn innovation, som kan sprede sig globalt og sikre langt større effekt end vores størrelse berettiger til, siger han.

Reformudspillet er en del af den kommende sjette rapport fra initiativet Small Great Nation, som Deloitte og Kraka står bag.

Interesserede kan hente klimaudsillet fra Small Great Nation **her**:

Om Small Great Nation

- Small Great Nation er et privat, uafhængigt initiativ, som ser positivt på Danmarks muligheder i et langsigtet perspektiv
- Formålet er at kortlægge Danmarks styrker og svagheder og udnytte unikke kompetencer til at arbejde i fællesskaber, så velfærd og sammenhængskraft sikres fremover
- Initiativet er datadrevet, baseret på førende forskningsprincipper og vil udmunde i fagligt baserede løsningsforslag for at skabe et bedre Danmark
- Interesserede kan læse mere om Small Great Nation **her**:

Mærkning af dæk:

EU's Ministerråd vedtager nye regler

Forbrugerne vil snart blive bedre informeret, når de vælger nye dæk til deres biler. EU's Ministerråd har vedtaget en forordning om nye regler for mærkning af dæk med hensyn til brændstofeffektivitet, vådgreb og støj. Formålet med forordningen er at gøre mærkerne mere synlige og give forbrugerne flere oplysninger for at sætte dem i stand til at vælge sikrere, mere brændstofeffektive og støjsvage dæk. Reglerne vil også have indvirkning på nedbringelsen af drivhusgasemissionerne. Forordningen skal vedtages formelt af EU-Parlamentet, inden den træder i kraft

- Med forordningen indføres en række vigtige ændringer af tidligere regler. Mærkerne bliver mere synlige og klarere for forbrugerne takket være nye krav til, hvordan de skal vises, og fordi de præstationsklasser, der ikke anvendes, fjernes fra skalaen. Der vil blive tilføjet symboler for sne- og isgreb, og mærkets udformning vil blive opdateret, siger Kroatiens minister for miljøbeskyttelse og energi og formand for Ministerrådet Tomislav Ćorić, der anfører, at regummierede dæk ligesom enhver anden dækkategori også er omfattet af forordningen.

Kravene for regummierede dæk finder først anvendelse, når der er fundet en passende prøvningsmetode til måling af disse dæks ydeevne. Forordningen indeholder også bestemmelser om at tilføje parametre vedrørende levetid og slidstyrke, når der er fundet passende prøvningsmetoder. Det forventes at bidrage til at mindske den mængde mikroplast, der ender i miljøet som følge af slid på dæk.

Dæk til lastbiler og busser skal også være mærket fremover.

Dækmærkningssystemet har til formål at mindske drivhusgasemissioner og støjforurening i transportsektoren og øge trafikikkerheden. Det vil give forbrugerne mulighed for at indhente mere relevante og sammenlignelige oplysninger om brændstofeffektivitet, sikkerhed og støj og træffe omkostningseffektive og miljøvenlige beslutninger, når de køber nye dæk. 20-30 procent af et køretøjs brændstofforbrug skyldes dæk, navnlig på grund af deres rullemodstand. En reduktion af deres rullemodstand bidrager derfor til at sænke emissionerne, samtidig med at forbrugerne opnår omkostningsbesparelser takket være et lavere brændstofforbrug.

Den reviderede forordning blev forelagt af EU-Kommissionen i maj 2018. 13. november 2019 blev der indgået en foreløbig aftale mellem EU-Parlamentet og Ministerrådet.

Ministerrådet har med sin beslutning vedtaget sin førstebehandlingsholdning. Forordningen skal nu vedtages af EU-Parlamentet ved andenbehandlingen, inden den offentliggøres i EU-Tidende og dermed er klar til at træde i kraft.

Interesserede kan læse hele forordningsteksten **her**:





Årets persontransportmesse finder sted i Helsingør

Den sidste weekend i marts er der persontransportmesse i forbindelse med årsmødet i Dansk PersonTransport, der organiserer taxi- og busvognmænd. Stedet er Marienlyst Strandhotel i Helsingør

Vi bringer her en udstillerliste opdateret 27. februar.

MAN Truck & Bus Danmark A/S
Scania Danmark A/S
Circle K Danmark A/S
Europart Danmark A/S
Stroco ApS

OK
Q8 Danmark A/S
EvoBus Danmark A/S
Jyske Finans A/S
YX Truck

DanGlas
Euro Wash A/S
Nordfyns Finans A/S
Bushistorisk Selskab
Van Hool N.V.

VBI Group
Dansk Firmagaver
Bendo A/S
Christonik ApS
Scandlines Danmark ApS

Partex Gruppen ApS - Partex Data
VDL Bus Danmark
Nordisk Dæk Import A/S
Vagn Erik Hvid A/S
Frogne

r2p Tracking ApS
Adibus
Dansk Busrenovering
Webfleet Solutions B.V.
Fartskriver Danmark A/S

Onspot
Trapeze Group Europe A/S
European Breakdown Service Aps
Söderberg & Partners
Sydglas Danmark A/S

ForSea Helsingør ApS
Transport Data System AS
Scandiwear ApS
AAV Dæk A/S
Halda AB

Tec4 Danmark
HJS Emission Technology GmbH & Co. KG
Bus-Invest Sp. z o.o. Sp.K



Bjærgningsbilen er en slags schweizerkniv på hjul

Iveco i Odense har leveret en ny bjærgningsbil til Redning Danmark. Den nye minibjærg, der er opbygget op over en Iveco Eurocargo, får udgangspunkt hos Redning Danmark i Svendborg

Idéen bag opbygningen er, at mandskabet på bilen skal være forberedt på det meste, da de aldrig kender næste opgave, inden de tager af sted. Redning Danmarks nye to-akslede Iveco-bjærgningsbil er en ombygget Iveco Eurocargo ML180E28 med en 12-trins automatiseret gearkasse. Bilen er med grill og 13 tons wirespil fra De Groot, så den kan håndtere alt fra personbiler til autocampere og kassevogne. Det fuldt luftaffjedrede bil kan trods sin relativ beskedne størrelse køre med 8 ton på grillen.

Dermed kombinerer bjærgningsbilen mellemklassemodellens manøvreedygtighed og fleksibilitet med en styrke, der normalt kræver en tungere ladbil. Den kan dermed også komme eksempelvis minibusser til undsætning, uden at det skaber problemer med højdekravene.

Redning Danmark har efterfølgende tilføjet udvendige værktøjsskabe til alt det forskellige hjælpeudstyr, som effektiv vejservice kræver.

Forberedt på alt fra starten

- Når du aldrig kender næste opgave, er det vigtigt at være forberedt på alt hjemmefra, så du ikke risikerer at køre forgæves. Minibjærgeren er trods sin størrelse i stand til at løse de fleste opgaver og er meget hurtigere og mere ma-

Materiel

nøvredygtig end en firehjulstrækker. Den vil kunne håndtere næsten alt fra 20 m til vej, så længe den står på fast grund, siger Per Brandt fra Redning Danmark i Svendborg.

- Den nye minibjærger er meget fleksibel og udrustet til at kunne lidt af hvert, så den kan håndtere alt fra personbiler til autocampere, ladbiler og kassevogne. Vi har prioriteret, at det skulle være et allround køretøj, som er manøvredygtigt og nemt kan komme frem, uanset om opgaven er midt i tæt bytrafik eller ude på motorvejen, siger han videre.

Fokus på komfort og fleksibilitet

Førerkabinen på Redning Danmarks nye Iveco-minibjærger byder på god komfort, klimastyring og mange fleksible opbevaringsmuligheder.

Eurocargo-modellen egner sig til arbejde i byen, da der er nem adgang i begge sider af førerhuset takket være det lineære instrumentbræt og kompakte motorrum. Det gør, at man nemt kan stige ud og ind i højre såvel som venstre side, alt afhængigt af hvad der er optimalt i situationen.

Det nye bjærgningskøretøj er leveret fra Iveco Odense.





Allerød i Nordsjælland får ny truckdiesel-station

Energiselskabet OK har valgt Allerød i Nordsjælland som ny placering til en OK Truck Diesel station. Det nye tankanlæg, der ligger ved afkørsel 11, Allerød på Hillerødmotorvejen, er åbnet, og kunder har allerede tanket diesel og AdBlue

Motorvejen giver en del trafik til og fra København, og OK så muligheder i at anlægge en Truck Diesel-station mere i det nordsjællandske.

- Vi er meget tilfredse med placeringen, som betyder, at kunderne får en station, som ligger godt placeret for den tunge trafik, og hvor det er nemt at komme til og fra, siger Henrik Guldmann, der er kædechef hos OK.

Han peger på, at det ikke er i sig selv et mål for OK at have mange, men at finde de rigtige placeringer, så kundernes behov bliver dækket.

Skærpede miljøkrav har medført, at efterspørgslen på additivet AdBlue, der bruges til at nedbringe indholdet af NOx'er i lastbiler og bussers udstødningsgasser, har været stigende de seneste år. Derfor har OK installeret AdBlue standere på langt de fleste centralt placerede Truck Diesel-stationer.

Mandag 11. marts fejrer OK åbningen af stationen i Allerød ved at give de chauffører, der kommer forbi mellem klokken 8 og 13, en gratis kop kaffe med på vejen.

Nye MB Sprintere - Euro VI *Vi bygger din nye minibuss efter dine ønsker og behov.*



- Mercedes Sprinter 314 CDI fra kr. 335.000,-
3500 kg. M1 Lift 5 + G + F
- Mercedes Sprinter 316 CDI fra kr. 385.000,-
3500 kg. R1 Lift 7 + G + F
- Mercedes Sprinter 414 CDI fra kr. 390.000,-
4100 kg. A3 Lift 12 + G + F
- Mercedes Sprinter 416 CDI fra kr. 399.000,-
4100 kg. A3 Lift 12 + G + F
- Mercedes Sprinter 516 CDI fra kr. 465.000,-
5000 kg. R3L Lift 19 + G + F

De anførte priser er standard opbygning. Bemærk, at der efter de nye regler for kørestole ikke kan komme det samme antal i som hidtil.

Fra april måned: Nyproduceret Isuzu

- NOVO LUX 29 + F + G fra kr. 625.000,-



Ny VW

- VW Caddy Maxi 2,0 TDI Trendline

fra kr. 199.000,-

M1 - Lift
5 pers. + 1 kørestol
eller 7 personer

- Afgiftsfri
- Alm. kørekort
- El optræk af kørestol



Ny MAN TGE 3.140

7 + F + G
fra kr. 300.000,-



Konkurrencedygtigt
alternativ til flexkørsel

Visigo Hyper



Med lift og plads til 8 kørestole

ISUZU

Visigo Hyper med fuldautomatisk ZF gear & 320 HK

9,66 m. Euro 6 bus med forbedret brændstofføkonomi & kørekørfort. **Fra**
Har fået designpris for sit elegante & aerodynamiske ydre look. **35 + F + G** **kr. 1.350.000,-**

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 7356 1445 / +45 7356 1444
E mail: info@busimport.dk

Energiselskab nummer to har fået øje på Allerød

Allerød får et nyt truckanlæg, når energiselskabet YX Erhverv udvider antallet af truckanlæg til chauffører og vognmænd med et nyt anlæg med gode tilkørselsforhold, high-speed-pumper og Ad-Blue ved motorvejsafkørslen Allerød S på Hillerødmotorvejen. Det nye OK Truck Diesel-anlæg, som vi har omtalt her på transportnyhederne.dk tidligere i dag, får dermed følgeskab af et anlæg fra en konkurrent

Helt præcist bliver Bøgeholm Allé 1 ved motorvejsafkørslen Allerød S hjemsted for YX Erhverv's nye truckanlæg.

- Vi er rigtig glade for at løfte sløret for det nye truckanlæg i Allerød. Der har længe været stor efterspørgsel på flere anlæg i Nordsjælland. Vi har derfor været på jagt efter den helt rigtige placering, der kan være med til at spare vores chauffører og vognmænd dyrebar tid, så de hurtigt kan komme tilbage på ruten, og her mener vi, at den centrale placering på Bøgeholm Allé 1 er et godt match, siger Michael B. Hansen fra YX Erhverv.

YX Erhvervs truckanlæg er med gode tilkørselsforhold, high-speed-pumper og mulighed for at tanke både diesel og AdBlue særligt egnet til store køretøjer. Og de er fri for privatbilister.

Altid et truckanlæg nær chaufføren

Ambitionen for YX Erhverv er at have truckanlæg tæt på landets chauffører og vognmænd. Med den nye placering på Bøgeholm Allé 1 ved Allerød, hvor Energiselskabet Ok lige har åbnet et nyt Truck Diesel-anlæg, vil YX Erhverv binde Storkøbenhavn og Nordsjælland endnu bedre sammen og med det allerede eksisterende netværk i Hillerød og Kvistgård.

YX Erhverv er specialiseret i at levere olie til erhverv og transport og har et effektivt netværk fordelt over hele landet. Derudover kan chaufføren eller vognmandens YX Truck-kort også benyttes på Uno-X og Bonus stationer spredt over hele landet. Alle har åbent døgnet rundt.

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

Når du skal være fremme til tiden!



Onspot er et enkelt, letbetjent og ekstremt pålideligt automatisk snekæder system til at sikre vejgrebet. På islagte og glatte veje kan Onspot aktiveres af føreren – inde fra førerhuset.

**Imponerende enkelt
og pålideligt**

ONSPOT

Automatiske snekæder

FynBus byder el-kørestolsbrugere velkomne i bussen - og til testdag

Lørdag 1. februar blev den kollektive trafik på Fyn mere tilgængelig for el-kørestolsbrugere. Fra den dag trådte ændrede rejseregler i kraft, så el-kørestolsbrugere nu kan køre med de regionale busser og bybusserne i Odense. Onsdag 11. marts inviterer FynBus el-kørestolsbrugere til at afprøve ramperne i trygge og rolige omgivelser

Alle regionalbusser med lav indstigning har installeret el-ramper, mens ca. halvdelen af bybusserne i Odense har elektriske ramper.

Ekstra servicetilbud til el-kørestolsbrugere

Hos FynBus har man en formodning om, at mange kørestolsbrugere ikke har været med bussen i flere år, og derfor muligvis ikke er trygge ved tanken om at skulle med bussen igen. Derfor afholder FynBus onsdag 11. marts et arrangement, hvor el-kørestolsbrugere får mulighed for at teste de forskellige typer ramper, der findes i Odenses bybusser i rolige omgivelser, hvor der er masser af tid. Det skal gerne sikre, at kørestolsbrugerne har ro i maven, når de i fremtiden vil med bussen.

På **FynBus.dk** kan man læse mere om arrangementet, krav til deltagelse, og hvordan man tilmelder sig.



I denne video viser FynBus, hvordan el-kørestolsbrugere kommer med bussen via el-ramperne, hvor kørestolen skal placeres i bussen, samt hvordan der tjekkes ind- og ud med et rejsekort.

FynBus' nye rejsereregler for el-kørestolsbrugere er pr. 1. februar 2020 følgende:

- El-kørestole kan alene tages med i bybusserne i Odense og de regionale ruter (undtagen i de regionale uddannelsesruter, som har et U i rutenummeret, fx rute 831U) begyndende fra 1. februar 2020
- Kørestolsbrugeren og kørestolen må tilsammen maksimalt veje 250 kg. Denne vægtgrænse er fastsat, da ramperne i nogle busser maksimalt kan klare en belastning på 250 kg
- Kørestolsbrugeren skal være selvhjulpne eller have en hjælper med. Chaufføren kan ikke hjælpe kørestolsbrugeren ind og ud ad bussen
- Der er ikke krav om fastspænding af el-kørestol i bussen, men vi anbefaler det, hvis det er muligt
- El-kørestolen skal placeres i midtergangen med ryggen mod ryglænet
- El-kørestolen skal være slukket under kørslen
- El-kørestole bliver betragtet på lige fod med andet rejsegods som for eksempel cykler, rollatorer og barnevogne. Den kunde, som er steget først på bussen, har fortrinsretten. Der er højst plads plads til én kørestol pr. bus



Få transportnyheder dagligt
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

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



Jess Abildskou (billedet) fra Aarhus er den ene part bag Aarhus Minibusser. Den anden er Vagn Nymand Andersen fra Nykøbing på Falster. De to leverer med succes og fælles indsats den transport, som børn og unge på Langagerskolen i Aarhus har brug for.

To vognmænd fra hver sin landsdel mødte hinanden - og får ros for resultatet

For to år siden kørte Aarhus Minibusser de første børn til Langagerskolen i Aarhus. Forud var gået en turbulent periode, hvor børn, forældre og skole havde været utrygge og utilfredse med den transportløsning, som Aarhus Kommunes havde sat op. Forud var der også sket det, at busvognmand Jess Abildskou fra Aarhus havde været til Classic Race og her havde mødt en anden busvognmand - Vagn Nymand Andersen fra Nykøbing på Falster. Og hvor mennesker mødes, kan det opstå sød musik - i hvert fald fandt de to busvognmand ud at spille så godt sammen, at de vandt opgaven med at køre børn og unge til Langagerskolen. Jess Abildskou fremhæver, at samspillet, der førte til kontrakten, var baseret på Vagn Nymand Andersens erfaring med den type kørsel og Abildskou's lokale placering på Blomstervej i Aarhus-forstaden Tilst.

Test og foto: Jesper Christensen

Samspillet mellem de to vognmænd, der i forbindelse med kontrakten etablerede Aarhus Minibusser, på den ene side, og Aarhus Kommune som transportkøber på den anden side, har også været så godt, at Aarhus Minibusser har fået forlænget opgaven til at omfatte hele kontraktperioden på seks år.

Jess Abildskou forklarer til Magasinet Bus, at aftalen med Aarhus Kommune indeholdt et punkt, hvor parterne efter to år kunne trække sig ud af samarbejdet, hvis de syntes, det ikke spillede tilfredsstillende.

Busrejser

Men det gjorde det, så Aarhus Minibusser skal køre for Aarhus Kommune i hele kontraktperioden. Derfor kan Jess Abildskou og Vagn Nymand Andersen være godt tilfredse med indsatsen, som i det første år kostede på bundlinien, men som i det andet år nærmede sig balancepunktet, og som i de næste år ser ud til at give det ønskede resultat.

Medarbejdere med mod på at møde mennesker

Aarhus Minibusser, der råder over 36 minibusser over 3,5 ton, kører med en besætning omkring 40 mand - 33 faste chauffører plus en 7-8 afløsere. De betjener hovedsageligt de børn og unge, der går på Langagerskolen, som er Aarhus Kommune's særlige skole for børn og unge med eksempelvis ADHD- og autisme-diagnoser.

Det er en særlig opgave, der stiller krav til både busvognmandens og chaufførernes evner til at arbejde med mennesker på flere niveauer - chaufførerne møder Langagerskolens børn og unge og skal levere den service, som busvognmanden har aftalt med Aarhus Kommune, og som skal sørge for at børn og unge kommer i skole om morgenen og hjem igen om eftermiddagen på den bedst mulige og trygge måde.

Jess Abildskou siger, at det er en blandet besætning, der sidder ved rattet i bilerne - flexjobbere, seniorer og nogle, der arbejder fuld tid 37 timer om ugen.

Men fælles for dem alle er, at det er chauffører, som gerne vil arbejde med mennesker, der er besværet her i livet.

- De vil gerne være tættere på kunderne, end blot at køre dem fra A til B, siger Jess Abildskou.



Helle Hansen leder det dadlige arbejde i Aarhus Minibusser - med hjælp af chauffør Torben Luk.

Busrejser



Aarhus Minibusser har hjemsted hos Abildskou A/S. Det betyder, at chaufførerne i minibusserne en gang i mellem kan tage en tur med de store fjernbusser mellem Jylland og København.

Ud over den primære opgave - at køre børn og unge til Langagerskolen - omfatter kontrakten mellem Aarhus Minibusser og Aarhus Kommune også transportløsninger til andre borgere.

Jess Abildskou peger også på, at nogle af chaufførerne hos Aarhus Minibusser en gang i mellem tager en tur med en af Abildskou's store busser, der kører på fjernbusruterne mellem Jylland og København.

To turistbusser til det ture ud med de blå

For tre år siden var Abildskou først og fremmest kendt for sine mørkeblå busser, der kørte på Linie 888 mellem Aarhus og København. I dag er de fleste store busser grønne og orange - og kører i fjernbus-selskabet FlixBus' netværk.

Abildskou har dog stadig to mørkeblå turistbusser klar til at køre for eksempelvis virksomheder eller lokalcentre, der vil på udflugt.

- Og de har som regel en af minibus-chaufførerne bag rattet, siger Jess Abildskou.

Mindre bredt kendt er det nok, at Abildskou også beskæftiger sig med godstransport. Lastbilaktiviteterne blev fornyligt udvidet med renovationskørsel, da Abildskou overtog DSV Transports opgave med at tømme Aarhus' nedgravede containere til papir, glas, plast, metal og restaffald. Med opgaven overtog Abildskou også en række lastbiler med kran og renovationsopbygning - og chauffører.

Der er ifølge Jess Abildskou ikke den store forskel på, hvordan opgaverne for en offentlig instans skal udføres. Man

Busrejser

har en kontrakt, som man skal leve op til. Og med en kontrakt kan man få finansieringen af køretøjerne på plads. Betalingen kommer i hele kontraktperioden, så længe man stiller op med eksempelvis busser og chauffører, som kan levere det aftale.

Det springende punkt er i de fleste tilfælde, om man har regnet rigtigt til at begynde med.

Mod på flere kontrakter

Samspillet mellem Jess Abildskou og Vagn Nymand Andersen ser efter to år ud til at have ramt det rigtige toneleje.

For Jess Abildskou betyder positionen som medspiller i kontrakten mellem Aarhus Minibusser og Aarhus Kommune, at han har fået mod på at byde på flere offentlige kontrakter.

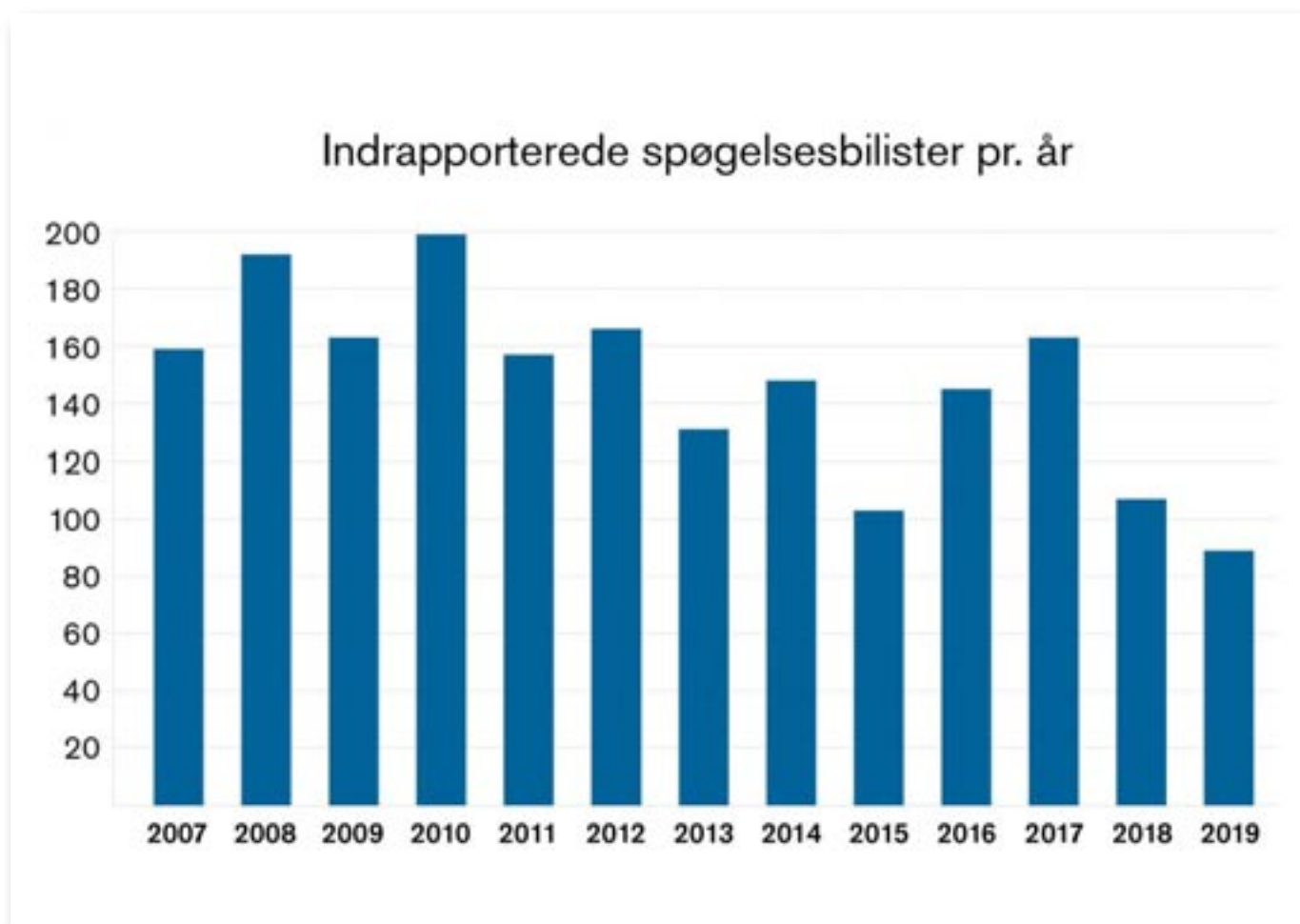
- Nu har vi fået udvidet paletten, siger han til Magasinet Bus.

- Vi er klar til byde på flere offentlige kontrakter. Bare det kan køre og drives herfra adressen i Aarhus, siger han og tilføjer, at der er udbud og mennesker nok i det gamle Aarhus Amt til, at han vil holde fokus på Østjylland.

Og ja, Abildskou har mod på at byde på rutebilkørsel for Midttrafik igen.



Jess Abildskou sammen med Helle Hansen foran en af de 37 Minibusser, som dagligt kører børn og unge til Langagerskolen. De kam med et smil konstatere, at de får ros for deres indsats.



(Grafik: Vejdirektoratet)

Færre bilister kører som spøgelser

Antallet af spøgelsesbilister er faldet til laveste niveau i 15 år. Det viser en opgørelse fra Vejdirektoratet. Sidste år blev der registreret 88 bilister, der kørte den mod trafikken på motorvejene i Danmark

I forhold til 2018 er der tale om en nedgang på 17 procent i forhold til 2018, der også lå på et relativt lavt niveau hvad angår spøgelsesbilister. Det er første gang siden 2005, at der er blevet registreret under 100 spøgelsesbilister på et år.

- At møde en spøgelsesbilist må være noget af det værste, man kan opleve i trafikken. Derfor er det utroligt positivt, at vi ser færre af dem på vejene. Vejdirektoratet har gennem årene prøvet forskellige tiltag for at dæmpe op for antallet af spøgelsesbilister, og derfor skal vi fortsætte det gode arbejde, så vi kan fastholde den positive udvikling. For så længe der er spøgelsesbilister på vejene, er vi endnu ikke i mål, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

Hos Vejdirektoratet mener afdelingsleder Ivar Sande, at det faldende antal spøgelsesbilister til en vis grad kan tilskrives Vejdirektoratets initiativ med at anbringe stop-tavler i særlig lav højde ved motorvejsramper for at forhindre spøgelsesbilister i at køre den forkerte vej ned på motorvejen.

- Forskningen på området fortæller os, at påvirkede og demente trafikanter har en tendens til at kigge ned og til siden, når de kører, fremhæver han.

- Og netop den type bilister er overrepræsenterede som spøgelsesbilister. Derfor opsatte vi i efteråret 2018 lavt-siddende stoptavler ved alle frakørselsramper herhjemme. Og det er min vurdering, at det blandt andet er effekten fra disse tavler, som vi kan aflæse i de nye tal, siger han videre.

Tallene viser også, at antallet af spøgelsesbilister har været svagt stigende i Nord- Midt- og Vestjylland. Det kan efter Ivar Sandes mening blandt andet forklares med, at den samlede motorvejslængde i den del af landet er forøget med cirka 20 procent siden 2015.

- Vi kan se, at der godt kan dukke lidt flere spøgelsesbilister op på de nye motorveje. Det plejer at stabilisere sig efter et stykke tid. Vi vil dog naturligvis holde skarpt øje med udviklingen på de nye motorveje og løbende vurdere, om der eventuelt er behov for nye tiltag, siger han.

Foreløbig opgørelse peger på over 200 omkomne på vejene sidste år

205 personer mistede i 2019 livet ved ulykker på vejene herhjemme. Vejdirektoratets foreløbige ulykkestal viser, at der i 2019 især var relativt mange dræbte i personbil samt på motorcykel og knallert 30 sammenlignet med tidligere. I årets første tre kvartaler mistede 24 motorcyklister livet, og 11 personer på knallert 30 blev dræbt i trafikken, hvilket i begge tilfælde er det højeste antal i 10 år. Antallet af dræbte i 2019 udgør en stigning i forhold til de foregående år. Fra 2014 til 2018 var der i gennemsnit 183 dræbte om året

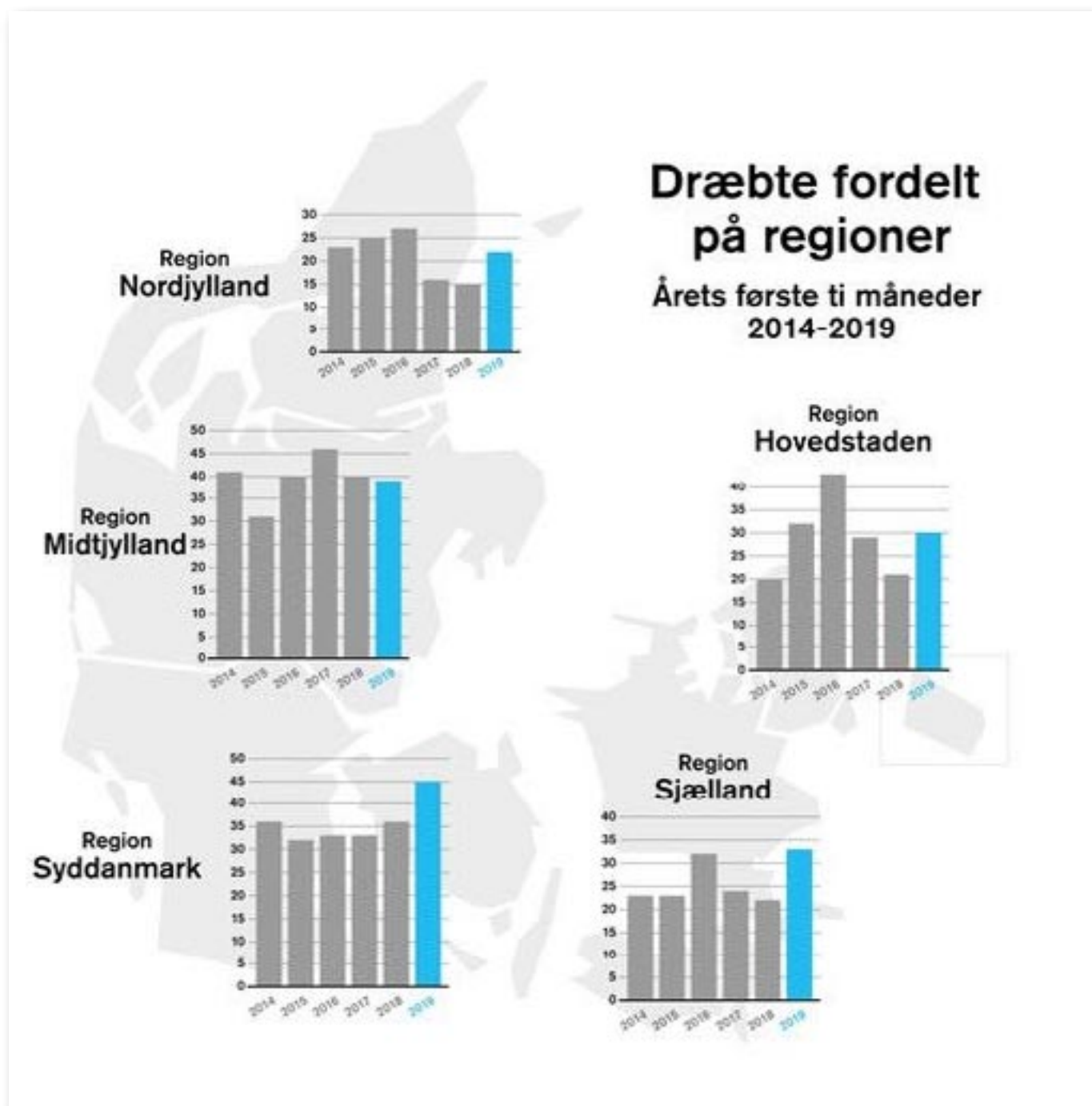
- Menneskelig adfærd spiller en væsentlig rolle i en stor del af dødsulykkerne. Da vi ved, at for høj hastighed, kørsel i påvirket tilstand og uopmærksomhed meget ofte er en faktor i dødsulykker, skal der sættes konkret ind her, hvis vi vil knække kurven og se en nedgang i antallet af dødsulykker, siger transportminister Benny Engelbrecht (S), der peger på, at udviklingen de senere år viser, at det går den forkerte vej for især de bløde trafikanter i byerne.

- Derfor vil jeg invitere branchen, politikere og andre interessenter til en eksperthøring, så vi kan få belyst mulighederne for, hvordan kommunerne kan få en større adgang til selv at fastsætte lavere hastigheder i byerne, siger Benny Engelbrecht og fortsætter:

- Jeg mener, det er på tide, at vi kigger på vores egen adfærd og gør op med os selv, om vi er gode ambassadører for os selv og dem, vi har kære, når vi bevæger os rundt i trafikken. Vi bør i det hele taget have fokus på adfærd helt fra køreuddannelsens start. Derfor vil jeg sammen med branchen og andre interessenter undersøge, hvordan vi gennem uddannelsen får sikret bedre bilister, der er opmærksomme på deres adfærd i trafikken. Endelig vil jeg bede Færdselssikkerhedskommissionen om i år at komme med deres anbefalinger til, hvad man kan gøre for at komme spirituskørsel til livs.

Samtidig var der relativt få dræbte i aldersgruppen 18-24 i 2019. I årets første tre kvartaler var der 13 personer i alderen 18-24 år, der mistede livet i trafikken, hvilket er historisk lavt.

Trafiksikkerhed



Cirka halvdelen af dødsulykkerne i 2019 var eneulykker eller frontalkollisioner. Fælles for de to ulykkessituationer er, at høj hastighed ofte har haft en betydning for ulykkens opståen eller konsekvenser. Sammenlignet med de foregående år har der været usædvanligt mange eneulykker blandt dødsulykkerne i 2019.

Den geografiske fordeling af dødsulykkerne viser, at antallet af dræbte er steget over det meste landet i forhold til 2018. Dog ikke i Region Midtjylland. Både i Region Syddanmark og i Region Sjælland var antallet af dræbte i 2019 det højeste i over 5 år.

- 2019 har desværre været et år med mange dræbte i trafikken. Det understreger, hvor vigtigt det er, at vi fortsat arbejder målrettet for at forbedre den hjemlige trafiksikkerhed. For eksempel var for høj hastighed medvirkende til 4 ud

Trafiksikkerhed

af 10 dødsulykker i både 2017 og 2018, mens uopmærksomhed eller utilstrækkelig orientering var medvirkende til 6 ud af 10 dødsulykker, siger Marianne Foldberg Steffensen, der leder af Vejdirektoratets trafiksikkerhedsafdeling.

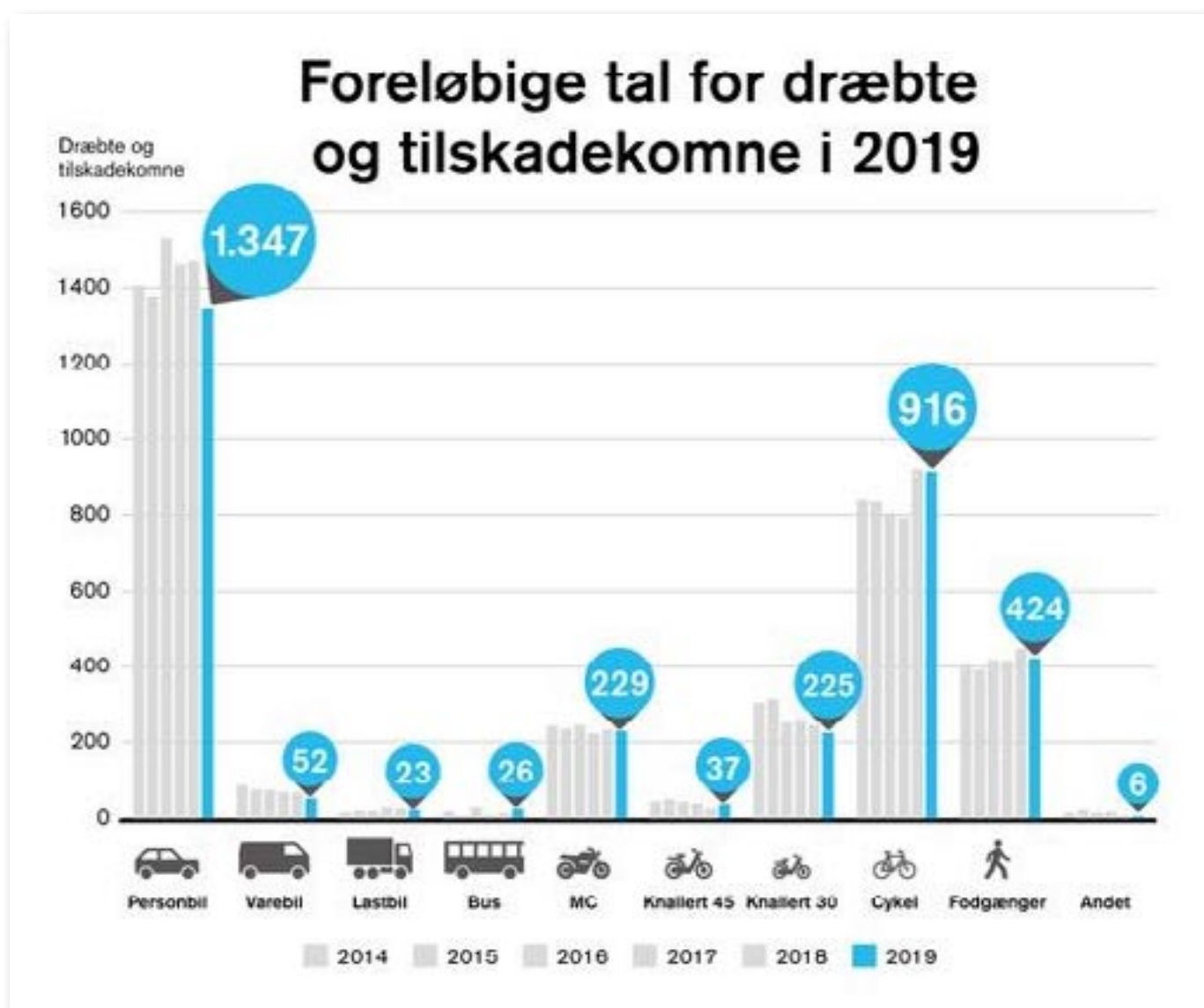
Færre tilskadekomne

Samtidig med at antallet af dræbte var højt i 2019, var antallet af tilskadekomne relativt lavt. De foreløbige tal tyder på, at der var under 3.100 personer, som kom til skade i trafikken, hvilket er historisk lavt.

Modsat billedet for dødsulykker, var der væsentligt færre eneulykker med personskade i 2019 sammenlignet med de foregående fem år. Antallet af tilskadekomne er især faldet i Region Syddanmark og i Region Sjælland. De foreløbige tal viser, at ca. 525 personer kom til skade i trafikken i Region Syddanmark, og ca. 345 personer i Region Sjælland. I begge tilfælde er det det laveste antal, siden ulykkesstatistikken startede.

Antallet af dræbte i trafikken er faldet siden begyndelsen af 1970'erne, men dette fald er stagneret i 2012. Herefter har der været mindre udsving, men ikke nogen egentlig fremgang. Dermed bliver det svært at nå Færdselssikkerhedskommissionens mål om maksimalt 120 dræbte årligt i 2020.

- Politiet arbejder hver dag med at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Politiets strategi rummer tre fokusområder, som har dokumenteret stor betydning for antallet af dræbte og tilskadekomne – nemlig for høj ha-



stighed, spirituskørsel og uopmærksomhed, siger Erik Terp Jensen, der er chef for Rigspolitiets Nationale Færdselscenter, og fortsætter:

- På den måde arbejder vi i politiet systematisk på at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i samarbejde med de andre aktører på området.”

Næsten hver tredje tilskadekomne var en cyklist

Der er stadig flest, der kommer til skade eller bliver dræbt i personbil, men antallet er faldet de senere år. Antallet af dræbte og tilskadekomne cyklister var lavere i 2019 end i 2018, men højere end i de foregående år. I 2019 var der flere dræbte og tilskadekomne på el-cykel og færre på almindelige cykler end i 2018.

- Der er desværre stadig for mange dræbte i trafikken. Derfor er vi også glade for, at personbiler bliver mere sikre i fremtiden. Fra juli 2022 skal nye biler være udstyret med en række sikkerhedssystemer, der i dag er tilvalg - blandt andet automatisk nødbremse, vognbaneassistent og bakalarm. Samtidig stilles der krav om en række nye systemer, som kan hjælpe med at nedbringe hastigheden og øge opmærksomheden i trafikken. Det er tiltag, vi har gjort en aktiv indsats for at få fremskyndet, siger direktør i Færdselsstyrelsen, Stefan Søsted.

Antallet af dræbte og tilskadekomne på knallert 30 er faldet gennem en årrække. Modsat udviklingen blandt de dræbte, var der færre tilskadekomne på knallert 30 i 2019.

Antallet af dræbte og tilskadekomne fodgængere var relativt højt i 2018, men er faldet lidt i 2019 og ligger på niveau med antallet i 2016 og 2017.

- Det er stærkt bekymrende, at der har været 20 procent flere dræbte på et enkelt år. Denne kedelige udvikling kommer i forlængelse af, at vi i flere år har set en stagnation og ikke har opnået det ønskede fald i antallet af trafikdræbte, siger Mogens Kjærgaard Møller, der er administrerende direktør i Rådet for Sikker Trafik.

- Det kan og skal lykkes at få de her ulykkestal med både dræbte og tilskadekomne ned. Men det kræver en endnu mere fokuseret indsats fra politikere, myndigheder og organisationer. Det er samtidig vigtigt at fremhæve, at 9 ud af 10 ulykker skyldes en decideret ulovlig eller uhensigtsmæssig adfærd ude i trafikken. Derfor må alle vi trafikanter også stille os selv det spørgsmål, hvad vi hver især kan gøre, for selv at bidrage til en mere sikker og tryk trafik, siger han videre.

Ulykkestallene stammer fra Vejdirektoratets ulykkesstatistik, der laves på baggrund af indberetninger om trafikulykker fra politiet. Såvel politiets rapportering som vejmyndighedernes behandling af indberetningerne pågår og tallene for 2019 vil først være endeligt opgjort i maj 2020. Der er derfor tale om et estimat ud fra de foreløbige tal.



Banedanmark får ny anlægsdirektør

Peter Jonasson er udpeget som ny anlægsdirektør i Banedanmark. Han kommer fra en stilling som økonomi- og planlægningsdirektør i Banedanmark og har tidligere været universitetsdirektør for CBS. Stillingen som økonomi- og planlægningsdirektør i Banedanmark vil blive slået op snarest

Hakon Iversen, som snart tiltræder stillingen som administrerende direktør i Banedanmark, er glad for, at Peter Jonasson har sagt ja til stillingen.

- Banedanmark er nu og de kommende år i gang med en historisk fornyelse og opgradering af den danske jernbane. De store og komplicerede anlægsprojekter og programmer kræver stærk projektledelse, porteføljestyring og tværgående planlægning samt tæt koordinering med især Signalprogrammet. Jeg er glad for, at Peter har sagt ja til denne vigtige opgave, siger Hakon Iversen.

Peter Jonasson har indgående kendskab til jernbanen og mangeårig ledelseserfaring fra staten og tidligere som universitetsdirektør.

- Jeg glæder mig til at fortsætte det vigtige arbejde med en historisk stor og kompleks fornyelse og udbygning af den danske jernbane. En indsats, der vil levere et solidt bidrag til den grønne omstilling, siger Peter Jonasson.



Peter Jonasson er udpeget som ny anlægsdirektør i Banedanmark.

Produktchef skal have fokus på e-mobilitet

Markedet for opladning af el-biler og el-ladestandere er i hastig udvikling. Energiselskabet OK har på den baggrund udnævnt Thor Folmann Krarup til ny produktchef for e-mobilitet

Energiselskabet OK, der er landets største tankstationskæde med omkring 670 stationer fordelt over hele Danmark, ønsker at være en central del af den udvikling, der sker på markedet for opladning af el-biler.

Thor Folmann Krarup får som produktchef for e-mobilitet derfor et markedsområde, som OK forventer vil komme til at fylde mere og mere i forretningen i de kommende år. Thor Folmann Krarup er tiltænkt en strategisk rolle og bliver desuden en ledende figur i et mindre produktteam for e-mobilitet, som er ved at blive opbygget hos energiselskabet. Produktteamet skal styrke det danske selskabs fokus på udvikling af konkrete løsninger og produkter til el-bilskunder.

Thor Folmann Krarup er ikke ny i OK. Han blev i 2014 ansat som forretningsudvikler og har i flere år beskæftiget sig med udviklingen af nye teknologier til bilistmarkedet. Han er 31 år og uddannet Cand.Merc.Marketing fra Aarhus Universitet.

Thor Folmann Krarup overgik formelt til den nye stilling som produktchef for e-mobilitet 1. december 2019.



Her på Magasinet Bus havde vi i efteråret lejlighed til at køre i en el-taxi med Dantaxi's logo på siden. En behagelighed - helt uden motorstøj - hvilket chaufføren var ene om at savne. (Foto: Jesper Christensen)

El-taxier kører frem hos taxi-selskab

Taxi-selskabet Dantaxi kom for alvor i stødet for et år siden, når det gælder skiftet til vognbanen med et mere bæredygtigt samfund som destination. I vinteren 2019 præsenterede Dantaxi 10 Tesla'er til taximarkedet i København. Et år efter kan selskabet fejre el-taxi nummer 100 - og 25 flere er på vej inden for den næste måned

I forbindelse med el-taxi nummer 100 kan Dantaxi konstatere, at omstillingen til en mere bæredygtig transportform i taxibranchen er ikke uden bump på vejen. Brancheforeningen Dansk PersonTransport advarer mod mangel på lade-standere. Det nuværende og begrænsede antal er en udfordring for det stadigt stigende antal taxi-vognmænd med el-taxier.

De snart 125 el-taxi'er udgør stadig en mindre del af det samlede antal taxa'er på landsplan, men i Københavnsområdet udgør de over 10 procent af Dantaxi's vogne. Direktør i Dantaxi Carsten Aastrup er tilfreds med, at det på et år er lykkedes selskabet at komme i front med grøn omstilling i branchen.

- Det er bestemt tilfredsstillende. I 2019 fik vi så mange nye el-taxi'er, at det kunne aflæses i statistikken. Næsten 2 procent af samtlige ny-indregistrerede el-biler i Danmark kører med vores logo. Præcis hvor mange el-taxi'er, vi har

Taxi-kørsel

om et år, er svært at sige, det afhænger af flere faktorer. Men jeg er helt sikker på, at Dantaxi også fremover vil føre an i den grønne omstilling i taxibranchen. Vi får 25 flere el-taxi'er på gaden bare inden for den næste måned, siger han videre.

I brancheforeningen Dansk PersonTransport hilser vicedirektør Trine Wollenberg udviklingen velkommen og finder, at indsatsen kom på rette tidspunkt.

- Med en ny klimalov og en politisk målsætning om 70 procent CO2-reduktion i 2030, er det klart, at også taxibranchen er forpligtet til at levere på den grønne omstilling. Derfor er det godt at se, at Dantaxi er kommet så stærkt i gang med den grønne omstilling af taxierne, siger hun.

Mangel på ladestandere

Den hurtige vækst i antallet af el-biler er dog ikke uden bump på vejen. Som det selskab med flest el-taxi'er i Danmark, oplever flere vognmænd, at der er blevet længere mellem en ledig ladestander.

- Vi kan allerede se nu, at ladestrukturen er en udfordring for taxivognmændene. I Københavnsområdet begynder kapaciteten at være knap, og i resten af Danmark er den stort set ikke eksisterende. Det er derfor vigtigt, at der kommer politisk fokus på etablering af en ladeinfrastruktur, så taxierne kan hurtigoplade, når de holder ved togstationer, lufthavne m.v. og venter på kunder. For uden ladestruktur, ingen el-taxier, siger Trine Wollenberg.

Efterspørgsel på el-taxi'er

På trods af det akutte problem med mangel på ladestandere er Carsten Aastrup hos Dantaxi optimistisk omkring udviklingen.

- Interessen for at sætte strøm til taxi'en er stor blandt vores vognmænd, og der er en stigende efterspørgsel på 0-emmissionskøretøjer fra kunderne. Vi ser heldigvis en begyndende udvikling henimod, at hospitaler, hoteller og lufthavne reserverer pladser til el-taxi'er og opstiller ladestandere. Det er noget, der kan skubbe udviklingen i den rigtige retning. Men som tingene er nu, følger antallet af nye ladestandere ikke med antallet af nye el-biler, og det er ved at være et problem, siger han.

Første el-taxi til seks passagerer

Dantaxi har tidligere gjort erfaringer med el-taxier, men det er først i 2019, at udviklingen har taget fart. Selskabets første el-taxi kom på gaden i 2013, og siden 2015 har selskabet haft el-taxi'er på Nykøbing Mors. Tesla er det foretrukne mærke, men også bilmodeller fra Jaguar, Kia, Nissan og Hyundai er repræsenteret. Det har siden efteråret været muligt at bestille en el-taxi via selskabets app, og selskabet har som det første taxiselskab i Danmark fået el-taxi'er med plads til seks passagerer.



Ung mand tog med pirat-taxi og blev snydt

En 20-årig mand henvendte sig søndag til Østjyllands Politi for at anmelde, at hans dankort var blevet misbrugt for flere tusinde kroner, efter han havde fået et lift fra Aarhus midtby af to fremmede mænd

Den 20-årige forklarede politiet, at han natten til søndag stod på Nørreport i Aarhus, da en bil med to mænd rullede op på siden af ham og tilbød ham et lift. Han sagde ja tak og bad om at blive kørt til Risskov.

På vejen stoppede bilen ved en tankstation, hvor mændene bad den 20-årige om at betale for benzin. Mens han stod og betalte med sit dankort, stod en af mændene lige bag ham. Da han satte sig ind i bilen igen, opdagede han, at dankortet var væk og spurgte, om mændene vidste, hvor det var. Det ene mand "fandt" det og afleverede det til den unge passager, og kort efter blev den 20-årige sat af ved det aftalte sted i Risskov.

Senere søndag opdagede han, at der var hævet for flere tusinde kroner på dankortet, og at hans kørekort manglede.

De to mænd i bilen beskrives som:

A

- Afrikansk af udseende, sort hudfarve
- Ca. 20-25 år
- Ca. 185-195 cm høj, spinkel
- Kort, sort, let krøllet hår
- Iført mørkt tøj
- Talte dansk

B

- Mellemøstlig af udseende, brun hudfarve
- Ca. 25-30 år
- Ca. 180-185 cm høj, muskuløs
- Kort, sort hår og fuldskæg
- Iført mørkt tøj
- Talte dansk

Østjyllands Politi advarer kraftigt mod at benytte sig af pirattaxier, da der har været mange eksempler på, at passagerer er blevet snydt, bestjålet eller udsat for røveri.

- Tag offentlige transportmidler, en rigtig taxi eller lav en aftale om at blive hentet af venner eller familie, lyder det fra Østjyllands Politi.





De nye holdepladser til el- og brinttaxier på Hvidovre, Bispebjerg, Herlev og Gentofte Hospital er tydeligt markeret med en grøn ramme.

Fire hospitaler i Region Hovedstaden reserverer plads til el-taxier

Hospitaler i Region Hovedstaden har fået nye grønne p-holdepladser til elektriske taxier med batteri- eller brintsystemer. Pladserne giver de hospitalsbesøgende kortere vej til en miljøvenlige taxi og er et vigtigt skridt i regionens igangværende arbejde med at understøtte den grønne omstilling på transportområdet

Når besøgende og medarbejdere på Region Hovedstadens hospitaler fremover kører afsted fra hovedindgangen i en taxi, kan det for fleres vedkommende foregå i el-taxier med batteri- eller brintsystemer, som holder på nye særligt afmærkede grønne p-holdepladser. Holdepladserne er placeret, så de står tættere på indgangen end de øvrige holdepladser til taxier, og de er forbeholdt chauffører, der kører i en bæredygtig bil.

Taxiselskaberne bakker op

Blandt taxiselskaberne er der også opbakning til de nye holdepladser på hospitalerne. Det fortæller vicedirektøren for Dansk Person Transport, Trine Wollenberg.

- Taxibranchen vil rigtig gerne bidrage til den grønne omstilling, men en af de helt store udfordringer er de store udgifter forbundet med at få udskiftet gamle vogne til nogle, der kører på el eller brint. Derfor er vi glade for, at man også

fra det offentliges side gør det økonomisk attraktivt at omstille ved for eksempel at give nogle fordele til de vognmænd, der baner vejen for den grønne omstilling i branchen, siger Trine Wollenberg.

Foreløbigt finder man de grønne p-holdepladser på fire af Region Hovedstaden hospitaler. Det gælder Herlev, Gentofte, Bispebjerg og Hvidovre Hospital.

En del af større indsats

Etableringen af grønne p-holdepladser er en del af en større indsats for en omstilling i taxibranchen og foregår i et samarbejde mellem blandt andet Dansk Person Transport, Københavns Lufthavn, Københavns Kommune og Region Hovedstaden.

- En taxi kører årligt det samme antal kilometer, som 6-8 personbiler. Det betyder, at CO₂-udslippet og partikel- og støjforureningen ligeledes skal ganges med 6-8 for hver taxi i bybilledet. I København er der ca. 2.500 taxier, så det kommer hurtigt til at betyde noget i det store klimaregnskab, når flere skifter til en el eller brint, siger Kathrine Marie Fjendbo Jørgensen fra Region Hovedstadens Center for Regional Udvikling.

Flere taxiselskaber er i øjeblikket i gang med en omstilling. Taxibranchen har nu i alt ca. 130 grønne taxier på gaden i København og forventer op imod 500 i løbet af 2020.

Den udvikling glæder regionrådsformanden i Region Hovedstaden, Sophie Hæstorp Andersen.

- Eksemplet med partnerskabet for grøn omstilling af taxibranchen viser, at man med små tiltag kan være med til rykke store beslutninger frem i tiden. Etableringen af pladserne på hospitalerne giver taxivognmændene et incitament til at hoppe med på den grønne bølge, og pladserne gør det samtidig nemmere for mennesker at træffe bæredygtige valg ude på hospitalerne. Det skaber en rigtig fornuftig udvikling, som vi skal holde fast i, siger hun.

Hvad er op og ned på el- og brint:

- En el- og en brint-bil er basalt en bil med en el-motor i stedet for en forbrændingsmotor
- Forskellen på en el-bil og en brintbil er "tanken" med energi. Traditionelt set har en el-bil et batteri, som kan tankes op med strøm, og som så leverer strøm til drivlinen så kan bruge af. En brintbil kan have en tryktank, som leverer brint direkte til bilens el-værk - brændselscellerne - som så leverer strøm til drivlinen. En brintbil kan også have en almindelig tank, hvis bilen har et system, der kan trække brinten ud af eksempelvis methanol og levere den til bilens el-værk. Derfra er el-biler og brintbiler grundlæggende ret ens - biler med el-motorer.

Fakta om de grønne taxi-pladser:

Foreløbigt finder man de grønne taxi-holdepladser på Bispebjerg, Gentofte, Herlev og Hvidovre Hospital.

Etableringen af pladserne udgør ét af flere initiativer, som allerede er i fuld gang eller på vej fra samarbejdet Partnerskabet for grøn omstilling af taxibranchen.

Blandt initiativerne er et lignende køsystem ved Cph Lufthavn og ved andre trafikknudepunkter i København. Derudover kan nævnes etableringen af 7 hurtigladere dedikeret til taxi-branchen.

Med i Partnerskabet for grøn omstilling af taxibranchen er blandt andet Dansk Person Transport, flere af taxi-branchens selskaber, Cph. Lufthavn, E.ON, Københavns Kommune og Det Økologiske Råd og Region Hovedstaden.

VVM-undersøgelse fra Vejdirektoratet:

En ny midtjysk motorvej kan ikke aflaste Motorvej E45

Det fremgår af en VVM-redegørelse fra Vejdirektoratet, at der er så mange biler på Motorvej E45 i Østjylland, at der er behov for en udvidelse, hvis trængslen skal bringes ned - og hvis der skal være plads til flere biler på vejen i de mest belastede tidsrum. - Belastningen på motorvejen nu er så omfattende, at det haster med en udvidelse, lyder det fra de 12 østjyske kommuner, der er med i Business Region Aarhus

- VVM-undersøgelsen om en midtjysk motorvej viser, at trængslen på Østjyske Motorvej E45 er overvældende og i dag nået til et meget kritisk niveau. Undersøgelsen viser nemlig, at en ny midtjysk motorvej ikke vil kunne aflaste trængslen på Østjyske Motorvej E45, til gengæld vil den kunne aflaste Vejle Fjord broen, siger formanden for Business Region Aarhus, Kasper Glyngø (S), der er borgmester i Hedensted Kommune.

Formanden peger på, at disse tal fremgår af VVM-undersøgelsens vurdering af trafikale effekter. Her fremgår det, at en ny midtjysk motorvej vil aflaste Motorvej E45 med 300-900 biler pr. hverdagsdøgn, til gengæld vil en ny midtjysk motorvej kunne aflaste Vejle Fjord broen med 3000-5900 biler pr. hverdagsdøgn.

- Det er ikke overraskende. Østjyske Motorvej E45 fra Vejle-Randers er i dag en af Danmarks mest trafikerede motorveje. I de kommende år vil trafikken endda stige meget mere. Hovedårsagen er væksten og den meget stor pendling mellem byerne i Østjylland samt ikke mindst, at 15-20% af den samlede trafik på motorvejen er lastbiler, siger Kasper Glyngø og fortsætter:

- Østjylland er det største vækstområde uden for hovedstadsområdet. VVM-undersøgelsen understreger derfor, at udvidelsen af alle strækninger på E45 fra Vejle Nord til Randers Nord bør have højeste prioritet for Folketinget og Regeringen. Business Region Aarhus er allerede i tæt dialog med Regeringen og Folketinget, så udvidelsen af E45 får en meget høj prioritet, når regeringen senere på året fremlægger forslag til investeringer i infrastruktur, siger han.

Interesserede kan læse en sammenfatning af VVM-undersøgelsen **her**:



Persontransportorganisation holder årsmøde

I dagene 27.-28. marts danner Marienlyst i Helsingør rammerne om årsmødet i Dansk Persontransport, som organiserer både taxi- og busvognmænd, og om en messe for leverandører af materiel til persontransportområdet

Messen - Persontransport 2020 - åbner fredag 27. marts klokken 13 og lukker klokken 17.00. Dagen efter er messen åben fra klokken 9.00 til klokken 15.00.

Lørdag formiddag afholdes først årsmøde i TA - Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening og derefter i Dansk PersonTransport.

Fagforening har gjort arbejdsskaderegnskabet op for 2019

Chaufførernes Fagforening i København har gjort 2019-regnskabet op hvad angår sager om arbejdsskader

I december fik Chaufførernes Fagforening i København 3.972.082 kroner ind i sager om arbejdsskader. Det bragte det samlede beløb for 2019 op på 18.624.743 kroner.

Det tilsvarende tal for 2018 var beløbet 16.112.977 kroner.

Fagforening gør det faglige regnskab op for 2019

Chaufførernes Fagforening i København har gjort 2019-regnskabet op hvad angår faglige sager - eksempelvis om manglende overtidsbetaling

I december fik Chaufførernes Fagforening i København 1.235.742,98 kroner ind i faglige sager. Det bragte det samlede beløb for 2019 op på 3.282.094,98 kroner.

I 2018 fik Chaufførernes Fagforening i København i alt 4.045.057,39 kroner ind i faglige sager.

Trafikselskab gør status over arbejdsklausul

Efter knap fem år med arbejdsklausul konstaterer trafikselskabet FynBus, at langt de fleste vognmænd, der kører for Flextrafik har overenskomst, og at de vognmænd der ikke har, alle er blevet kontrolleret i forhold til arbejdsklausulen

Onsdag 25. marts 2015 besluttede bestyrelsen i trafikselskabet FynBus at indføre en arbejdsklausul, der forpligter FynBus' samarbejdspartner til at overholde taxilovens bestemmelser og dermed tilbyde medarbejderne løn- og ansættelsesvilkår, der ikke er mindre gunstige end de vilkår, der gælder i henhold til en eksisterende landsdækkende overenskomst

Arbejdsklausulen giver FynBus en række redskaber til at kontrollere vognmændene og sanktionere eventuelle overtrædelser af arbejdsklausulen. I efteråret 2019 gjorde FynBus status over indsatsen og fremhæver blandt andet:

- At FynBus siden den seneste kontrakt trådte i kraft i marts 2019 har igangsat kontrol af 25 vognmænd
- At langt de fleste vognmænd, der kører for Flextrafik har overenskomst og at de vognmænd der ikke har, alle er blevet kontrolleret i forhold til arbejdsklausulen
- At FynBus udover kontroller i henhold til arbejdsklausulen gennemfører 400-500 vognkontroller årligt, hvilket svarer til størstedelen af vognparken
- At FynBus arbejder tæt sammen med arbejdsmarkedets partner omkring indbragte sager i de såkaldte kontrolpanel, der mødes fire gange årligt og består af repræsentanter fra ATAX, 3F, Kristelig Arbejdsgiverforening og Det Faglige Hus

FynBus kan samtidig konstatere, at selskabets kontrol har medført:

- At organisationsprocenten blandt vognmændene er steget
- At der er rettet op på løn- og arbejdsvilkår hos de enkelte vognmænd
- At det er sikret, at pension fremad skal indbetales til et pensionsselskab

FynBus fortsætter arbejdet med at kontrollere, at arbejdsklausulen overholdes - dels ved at gennemføre planlagte og systematiske kontroller, dels ved at behandle de anmeldelser om overtrædelser, der indbringes for FynBus.

Interesserede kan læse mere om resultat i "Status vedrørende arbejdsklausuler og vognkontroller i FynBus", som kan hentes [her](#):

Kvinde spyttede på buspassagerer

En 30-årig kvinde blev om morgenen torsdag 20. februar anholdt, mens hun sad i en bus på Høbrovej i Randers. Østjyllands Politi havde forinden fået en anmeldelse om, at kvinden var gået amok i bussen og havde spyttet på flere passagerer og råbt af dem

Den 30-årige kvinde havde efterfølgende sat sig ned ved siden af en 18-årig kvinde, som hun skældte ud og endte med at kradse i hovedet, så der kom flere tydelige mærker.

Da betjentene kom ind i bussen, var den 30-årige kvinde stadig meget oprevet, og hun råbte flere skældsord efter patruljen, som anholdt hende og sigtede hende for vold og for at fornærme politiet.



Letbanen i Aarhus fik en god start på 2020

Passagertallene for januar er ifølge Midttrafik tæt på Letbanens rekordmåned i november sidste år. I januar, hvor passagertallet generelt er lavere på grund af færre studerende, nåede passagertallet op på 463.000. Det viser Midttrafiks opgørelse for januar 2020

Passagertallet på 463.000 ligger nogenlunde på niveau med den hidtil bedste måned - november 2019 - og giver Letbanen i Aarhus en positiv start på 2020, som er det første hele år, hvor letbanetogene kører på alle tre strækninger.

Midttrafik har tidligere meldt ud, at det forventer mellem 5,2-5,5 millioner passagerer i år.

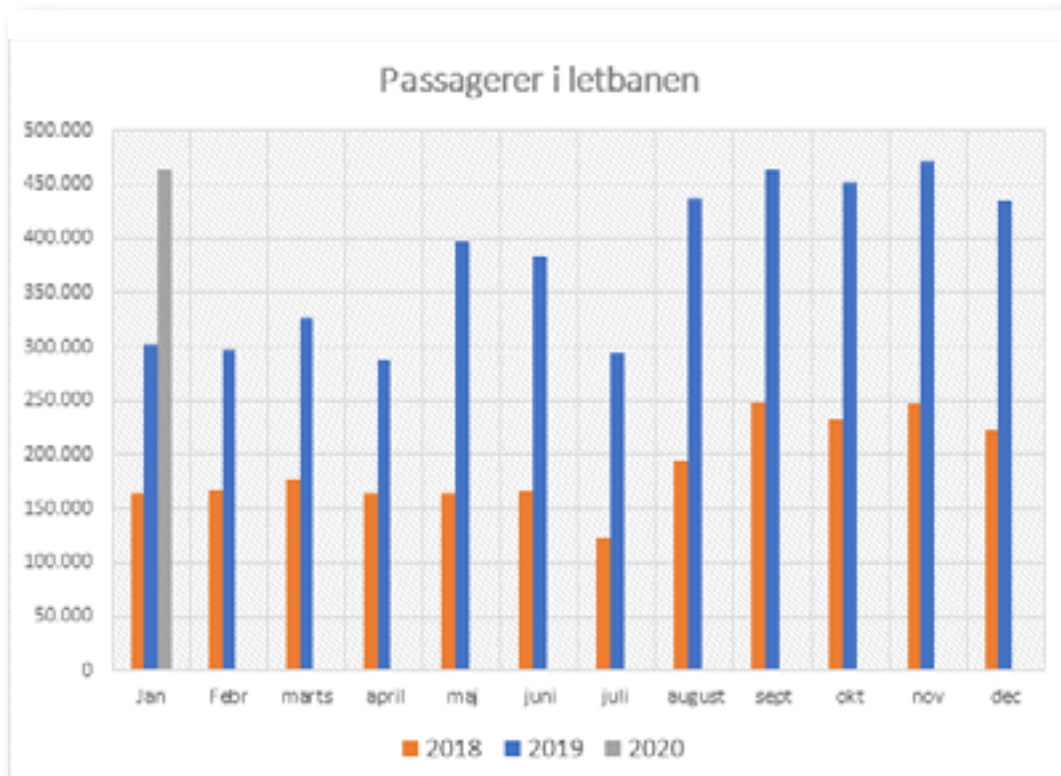
Letbanetogene gør det lettere for pedlere

Ole Sørensen, der er planchef hos Midttrafik, fortæller om den aktuelle situation hos Aarhus Letbane, at i myldretiden om morgenen er Letbanen fyldt med pendlere, der kommer ind fra Grenaa- og Odder-strækningerne. Ligeledes er der fyldte tog fra Aarhus H mod Universitetet og Universitetshospitalet med de mange passagerer, der rejser ind til Aarhus med IC- og regionaltog. Passagererne er i høj grad pendlere, der har valgt kollektiv trafik frem for de trængselsramte veje i Aarhus.

De store rejsestrømme bevæger sig primært fra oplandet og ind til arbejds- og uddannelsesstederne i Aarhus om morgenen og tilbage igen om eftermiddagen. Man kan derfor godt opleve halvtomme letbanetog på de afgang, der kører modsat myldretidstrafikken.

Letbaner

- Det er helt naturligt med de halvtomme letbanetog, der kører modsat retning af myldretidstrafikken. Sådan er den kollektive trafik indrettet. Det er naturligt, at der ikke er mange, der skal retur fra Universitetshospitalet, når letbanetogene vender deroppe om morgenen. Der er også langt færre, der skal mod Grenaa og Odder end mod Aarhus, siger Ole Sørensen.



Udviklingen i passagertal opgjort på månedsbasis ved opregning af rejsekortdata.
(Kilde og grafik: Midttrafik)

Aalborg's Plusbusvej er på vej ud i virkeligheden

Mandag 2. marts går anlægsfolkene, der arbejder med at anlægge Aalborgs Plusbus - en BRT-forbindelse mellem det centrale Aalborg og universitetet og universitetshospitalet øst for byen - i jorden igen. De skal arbejde på at etablere de næste dele af den 12 kilometer lange vej- og busbane, som Plusbussen skal køre på, når den står klar i foråret 2023

Helt konkret er det Sohngårdsholmsvej, Jyllandsgade og Borgergade, der står for tur. Samtidig kommer der også til at ske forandringer på Nytorv, som skal ændres væsentligt.

Anlægsarbejdet betyder, at der bliver omkørsel for de ruter, der normalt kører på de berørte strækninger, og at en del stoppesteder bliver nedlagt midlertidigt, mens andre stoppesteder kommer til.

Interesserede kan få mere at vide om plusbusprojektet i Aalborg på Plusbus.dk - klik **her**:



Odenses første letbanetog ankom med særtransport fra Berlin.

Odense Letbanes første togsæt er på sporet

Odense Letbanes første togsæt - eller letbanevogn - ankom med lastbil til Odense torsdag 20. februar om formiddagen. Her blev den sat i sporet på kontrol- og vedligeholdelsescentret i Hjallese

Billedereportage af Rolf Brems

Togsættet var det første af de i alt 16 togsæt, som Odense Letbane skal betjene passagerne med, når bane og tog meldes køreklare. De kommende måneder skal det første og de efterfølgende togsæt testkøres sammen med banen

Togsættet blev budt velkommen af Odenses borgmester, Peter Rahbæk Juel (S), letbane-direktøren Mogens Hagel-skær og bestyrelses formand Jesper Rasmussen.

Letbanevognen begyndte sin rejse fra Berlin mandag 17. februar, hvor den blev den læsset på en speciel skinneblokvogn på Stadlers testanlæg i Berlin-forstaden Velten.

Den ankom til Odense onsdag aften som en særtransport.

Letbaner



Mogens Hagelskær, Peter Rahbæk Juel og Jesper Rasmussen følger nøje med i togsættes ankomst på de fynske skinner.



Togsættene, der kommer fra samme leverandør, som har leveret togsættene til Aarhus Letbane, er knap 30 meter lange og vejer godt 40 ton. Det betyder, at specialtransporten med togsættet er 40 meter langt. Dertil kommer en rampe på 12 meter, som er nødvendigt for togsættet at kan komme op og ned. Det foregår med et kraftigt spil monteret på lastbiltrækkeren. I alt skal der bruges omkring 85 meter sporplads til at losse togsættet af særtransporten på.

Det første togsæt blev leveret helt færdigt udvendigt, mens det indvendigt mangler at få monteret blandt andet stof-sæder. Den sidste montering vil foregå på letbanens kontrol- og vedligeholdelsescenter ved Munkebjergvej.

Sideløbende foregår der montering af andre togsæt på Stadler's anlæg i Berlin. De i alt 16 enheder vil løbende blive leveret til Odense Letbane frem til efteråret.

Letbaner



Et smugkig ind i førerummet

Letbaner



Mange af de ansatte var mødt op for at - og kunne man sige - spejle sig i den foreløbige succes.



Letbaner



Letbanetoget var blevet læsset på særtransporten hos Staedler i Berlin, hvor det forinden var blevet testet





Fakta om Odense's letbanetog:

- Producent: Stadler
- Model: Variobahn
- Sporbredde: 1,435 m (normalspor)
- Vognbredde: 2,65 m
- Længde: 29,20 m
- Vægt tom: 40,8 t
- Max vægt: 62,5 t
- Sæder i alt: 60
- Max passagerer: 193
- Tophastighed: 70 km/t
- Reportage af Rolf Brems

Letbaner

Man må ikke håbe, at der var noget symbolsk i, at det lige skulle skubbes den sidste bid af blokvognens sporrampe.



Letbaner





Designet af letbanetog til Hovedstaden er klart

Hovedstadens Letbane, der fra 2025 skal forbinde Ishøj med Lundtofte nord for Lyngby, skal være tilgængelig og anvendelig for alle. Derfor vil de kommende letbanetog eksempelvis blive indrettet med fire flexområder med plads til både kørestolsbrugere, barnevogne og cykler. Tirsdag i denne uge blev Hovedstadens Letbane og Siemens færdige med designet af de grønne Avenio-letbanetog

Togene er grundlæggende magen til letbanetogene i München i Tyskland og i Haag i Holland og skal køre på Ring 3 mellem Ishøj og Lyngby. Der er tale om velafprøvede tog, som forventes at køre med høj driftsstabilitet.

- Vi er meget optaget af, at letbanen bliver nem at bruge for alle. Derfor er der foretaget flere tilpasninger inde i toget, så togets standardindretning i høj grad tager hensyn til passagerer med nedsat mobilitet og særlige behov, siger forklarer Steen Christiansen, der er borgmester i Albertslund Kommune.

Letbaner

- Derudover indrettes toget med et gulv uden niveauskift, så kørestolsbrugere kan bevæge sig ubesværet rundt og til den nærmeste udgang, og barnevogne og cykler nemt kan flyttes rundt inde i toget, siger han videre.

Albertslund Kommune er én af 12 ejere bag Hovedstadens Letbane.

Én letbane for alle

Flexområderne i de nye letbanetog fra Siemens er placeret lige over for en dør, hvor der vil være plads til både kørestolsbrugere, barnevogne og cykler. Hvert flexområde kan rumme enten en kørestol, en barnevogn eller to cykler. Der vil også være afmærkede sæder forbeholdt gangbesværede inden for hver dør, mens dørene i toget vil blive markeret med en kontrastfarve, der sikrer høj synlighed af hensyn til svagtseende.

Samarbejde med tilgængelighedspanel

Indretningen af letbanens tog og i særdeleshed indretningen af flexområderne er blevet til i dialog med Hovedstadens Letbanes tilgængelighedspanel, der består af repræsentanter fra forskellige handicap- og ældreorganisationer. På baggrund af panelets kommentarer er rygstøtten til kørestolsbrugere og et antal kontakter og håndlister eksempelvis blevet ændret og flyttet i flexområdet.

- Det er vigtigt, at man inddrager folk med handicap i hele processen - lige fra de allerførste planer til design, udførelse, evaluering og ikke mindst løbende opfølgning på det færdige produkt, så de også kan bruge den nye letbane på lige fod med passagerer uden et handicap - spontant og uden at være afhængig af hjælp og assistance fra andre personer, siger Lena Nielsen, der sidder med i Hovedstadens Letbanes tilgængelighedspanel.

Lena Nielsen er kørestolsbruger og har blandt andet været med til at rådgive Hovedstadens Letbane i, hvordan flexområdet bør indrettes, så der er ordentlige manøvre- og pladsforhold for passagerer med forskellige typer kørestole og el-scootere i flexområderne.

De nye letbanetog bliver blandt andet indrettet med fire flexområder med plads til både kørestolsbrugere, barnevogne og cykler. (Illustration: Hovedstadens Letbane)



Hun har ligeledes været med til at rådgive Hovedstadens Letbane i, hvordan kørestolsbrugere får det bedste udsyn til de digitale informationsskærme, der viser destination, næste stop, rejsetid med videre, som hænger inde i togene.

Gode råd er guld

Rebekka Nymark, der er direktør i Hovedstadens Letbane, peger på, at det er vigtigt at have en forståelse for, hvilke barrierer kundegrupper med særlige udfordringer møder i letbanen. Det giver selskabet mulighed for at kvalitetssikre de løsninger, der bliver lavet.

Rebekka Nymark pointerer, at letbanetogene er velafprøvede modeller, der har været i drift i andre byer i flere år, og som kan sikre en stabil drift fra begyndelsen.

- Vi er gået efter et tog, som er stabilt og effektivt, og som er nemt at vedligeholde og holde rent. Togene kører i dag i blandt andet Haag og München, men vi har tilpasset det, så det så vidt muligt passer til kundernes behov her i hovedstadsområdet, siger Rebekka Nymark.

Interesserede kan læsemere om Hovedstadens Letbane **her**:

Fakta om togene:

- Tyske Siemens leverer i alt 29 tog af mærket Avenio. De nye letbanetog bliver ca. 2,65 meter brede, ca. 37 meter lange og ca. 3,5 meter høje. Der er seks dobbeltdøre på hver side af toget
- Hvert letbanetog består af fire vogne og har plads til omkring 260 passagerer. Det svarer til passagererne i cirka fire bybusser
- I hvert letbanetog er der 64 faste siddepladser og ca. 198 ståpladser
- Uden på toget vises togets destination på i alt seks display, mens der placeres 16 digitale informationsskærme indvendigt i toget (fire i hver vogn), der skal hjælpe kunderne til nemt at bruge letbanen effektivt og give kunderne en god rejseoplevelse
- Togene kommer til at køre maksimalt 70 km/t på strækningen mellem Lundtofte nord for Lyngby og Ishøj
- Letbanetogene får også en lav indstigningshøjde, så de er lette at komme ind og ud af. Derudover etableres der en rampe fra perronerne til gadeplan på cirka ti meter, så der er niveaufri adgang til fortove, veje med videre
- Letbanetoget forsynes med strøm via en køreledning, og toget vil for det meste køre i sit eget spor, et såkaldt tracé. I vejkryds og enkelte andre steder kommer det til at køre blandet med den øvrige trafik

Fakta om letbanen:

- Hovedstadens Letbane forventes at stå klar til brug i 2025 og skal køre mellem Ishøj og Lundtofte nord for Lyngby
- Letbanen strækker sig over 28 kilometer og stopper ved 29 stationer undervejs
- Letbanen ventes at skulle betjene 13-14 millioner passagerer om året - til sammenligning rejser ca. 10 millioner passagerer om året med Kystbanen
- Passagererne kan skifte til S-tog på seks af de kommende letbanestationer - Ishøj, Valensbæk, Glostrup, Herlev, Buddinge og Lyngby
- Letbanen kommer til at køre hvert 5. minut i dagtimerne og hvert 10. minut om aftenen samt på søn- og helligdage





Stena Nautica ankommer til Halmstad Havn, hvor flere tusinde er mødt op for at fejre den nye færgerute.

Færgerute blev hilst velkommen af flere tusinde morgengæster

Lørdag 1. februar mødte tusindvis af danske og svenske borgere op for at deltage i indvielsen af Stena Lines nye færgerute mellem Grenaa og Halmstad. Dagen markerede begyndelsen for den nye Kattegatregion, der skal skabe et stærkere samarbejde på tværs af havet med Djursland og resten af Østjylland med tilliggender på vestsiden af Kattegat og med Halland og Småland på østsiden

Redaktionen - foto Destination Halmstad AB

Stena Lines nye færgerute mellem Grenaa på Djursland og den svenske købstad Halmstad i Halland blev sendt af sted ved en åbningsceremoni, der startede på Grenaa Havn med deltagelse af blandt andre transportminister Benny Engelbrecht (S), fortsatte på overfarten med færgen Stena Nautica og sluttede af med stor fejring i Halmstad Havn. Ruten åbner for nye muligheder på tværs af Kattegat for godstrafikken, for turismen og for erhvervsudvikling mellem Østjylland og Vestsverige.

Færgeruten blev fejret fra tidlig lørdag morgen i Grenaa Havn, hvor borgere, erhvervsliv og politikere trodsede vintermørket og mødte op for at sende færgen Stena Nautica godt af sted på sin første tur mod Halmstad.

Flydende forbindelser

- Det er ikke alene en vigtig dag for østjyderne, der nu får endnu lettere ved at krydse Kattegat og besøge Sverige. Det er også positivt for Danmark og for vores gode forhold og venskab til Sverige, at vi nu får en færgeforbindelse mellem Grenaa og Halmstad. Det er vigtigt, at vi har en tæt relation til vores nabolande, og at vi har et gensidigt samarbejde med fokus på turisme, handel, vækst og erhverv, hvis vi fortsat skal stå stærkt på den internationale scene. Jeg har derfor kun al mulig grund til at ønske god vind til Stena Line og til de forhåbentlig mange nye passagerer, sagde transportminister Benny Engelbrecht.

Fra Grenaa gik turen over Kattegat til Halmstad, hvor passagerne ombord på Stena Nautica blev modtaget med fanfare og folkefest. På kajen var flere tusinde mødt op for at fejre den nye færgerute, og på scenen kunne de fremmødte lade sig underholde af både symfoniorkester, dans og livemusik. Den officielle åbning af ruten fandt sted på scenen i Halmstad og blev indledt med ord fra blandt andre transportminister Benny Engelbrecht og medlem af Folketinget og Nordisk Råd, Bertel Haarder (V).

Bertel Haarder lagde især vægt på vigtigheden af at styrke det nordiske samarbejde, hvilket den nye rute er med til at støtte op om.

- Samarbejde på tværs af vores nordiske lande er altafgørende. Vi bliver bedre, når vi samarbejder. Vores verden bliver større, når vi samarbejder. Åbningen af færgeruten mellem Grenaa og Halmstad åbner nye muligheder for samarbejde på tværs af Kattegat på områder som eksempelvis erhverv, uddannelse, kultur og turisme, og jeg glæder mig til at se og bidrage til resultaterne af det, sagde Bertel Haarder, som er kommende præsident ved Nordisk Råd for 2021.



Båndet klippes af transportminister Benny Engelbrecht (S) (nummer to fra venstre), infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) (nummer tre fra venstre) og landshövding i Halmstad Lena Sommestad (nummer fire fra venstre) sammen med administrerende direktør og hovedejer for Stena Sfæren, Dan Sten Olsson (til højre) og kaptajn på Stena Nautica, Jan-Eric Alcén (til venstre).

Flydende forbindelser

Med åbningen af den nye færgerute forbinder Stena Nautica Kattegatregionen og de tre byer Aarhus-Grenaa-Halmstad. Samarbejdet på tværs af Kattegatregionen rummer et stort potentiale for udveksling og samarbejde mellem stort set alle dele af samfundet som kommuner, erhvervsliv, uddannelse, sport og kultur.

- Ikke nok med, at den nye færgerute gavner lastvognstrafikken fra Jylland, men den vil i høj grad også gavne turismen. Stena Line arbejder sammen med turistaktører på både dansk og svensk side, som er med til at udvikle turismen på tværs af Kattegat. Ruten bidrager samtidig til udveksling inden for mange andre dele af vores samfund, så indvielsen er virkelig begyndelsen på en styrket Kattegatregion. Den vision er vi stolte af at dele med både Norddjurs og Halmstad Kommune, sagde rutedirektør for Stena Line i Danmark, Tony Michaelsen.

I efteråret sidste år underskrev Halmstad og Norddjurs Kommune aftalen 'Kattegatalliancen', som er et manifest for fremtidige initiativer og regionens udvikling. Stena Line har med den nye færgerute givet startskuddet for etableringen af den nye region og håbet er, at ruten vil bidrage til en positiv udvikling af fragttransporten, og at turismen på hver side af vandet finder nye markeder og muligheder takket være ruten og regionen.



I teltet i Halmstad var flere tusinde mødt op for at deltage i indvielsen af færgeruten. På scenen (fra venstre) Bertel Haarder, formand for det nordiske Grænselhindringsråd og kommende præsident ved Nordisk Råd for 2021, Hans Wallmark, medlem af Riksdagen og præsident ved Nordisk Råd for 2019, Jonas Bergman, borgmester i Halmstad, konferencier Rebecca Sellergren og Karolina Davidsson, administrerende direktør Destination Halmstad

Flydende forbindelser



Om Stena Lines nye færgerute mellem Grenaa og Halmstad

- Ruten Grenaa-Halmstad besejles af Stena Nautica, som er 135 meter lang og har plads til 900 passagerer samt 1.200 længdemeter til biler og lastbiler
- Det er 60 år siden, at en færgerute blev etableret i Halmstad
- Selv om Grenaa har haft færgeruter uafbrudt siden 1960, har Halmstad ikke været modtagende havn i 20 år
- Sejladsen fra Grenaa til Halmstad tager ca. 4,5 timer



(Foto: Vejdirektoratet)

Bro over Limfjorden skal renoveres

De næste tre år skal Sallingsundbroen, der blev indviet i 1978 og forbinder Salling og Mors, have ny belægning, ny fugtisolering, nye støjdæmpende fuger og nyt autoværn. Renoveringen sker for at forlænge broens levetid. Arbejdet, der vil finde sted i sommerhalvåret, går i gang fredag 28. februar

Baggrunden for at sætte gang i en renovering af broen er, at Vejdirektoratet har konstateret, at broens fugtisolering, fuger, autoværn og vindskærm er i ringe stand. Det omfattende arbejde udføres i perioden 2020-2022, og alle tre år arbejdes der i sommerhalvåret fra omkring begyndelsen af marts til og med oktober.

- Vi skal i gang med en hovedstandsættelse af Sallingsundbroen. Broen skal have ny fugtisolering, ny belægning på kørebaner og cykelsti og fortove, og renoveringen omfatter også nye dilatationsfuger, nyt autoværn og vindskærm foruden betonreparationer. Vi starter i år og er færdige i 2022, men vi arbejder kun på broen i sommerhalvåret, siger projektleder Jørn Andreas Kristensen fra Vejdirektoratet.

Mens renoveringen er i gang, kan både biler, cyklister og gående fortsat passere broen. Arbejderne er planlagt, så trafikken kan afvikles med få begrænsninger, mens der arbejdes på broen.

- Renovering af broer er særligt udfordrende, for ofte er broerne den eneste transportmulighed mellem to lokaliteter, så det er vigtigt, at vi sørger for, at trafikken kan afvikles, mens vi arbejder, siger Jørn Andreas Kristensen og fortsætter:

Faste forbindelser

- Det er også derfor, at vores arbejde på Sallingsundbroen foregår over tre år. I år arbejder vi i broens østlige side, næste år rykker vi over i den vestlige side, og i 2022 vil vi så arbejde i midten af broen, så det i hele perioden er muligt at passere broen, mens arbejdet pågår.

Vejdirektoratet har i planlægningen af projektet tilstræbt, at trafikanterne generes mindst muligt. For den kørende trafik vil der således kun være begrænsninger i form af reduceret bredde af kørebaner og hastighedsnedsættelse til 50 km/t.

De smallere kørespor betyder dog, at brede landbrugskøretøjer ikke kan køre over broen, som de plejer. De vil kunne passere broen to gange i døgnet på fastlagte tidspunkter.

- Brede landbrugskøretøjer har brug for at komme over broen, så derfor vil landbrugskøretøjer to gange om dagen kunne passere broen, mens vi så lukker for den øvrige trafik. Der skal bookes tid til passagen, der vil finde sted tidligt om morgenen og om aftenen i begge retninger, siger Jørn Andreas Kristensen.

I vinterhalvåret vil der kunne køres på broen uden restriktioner.

Fakta om Sallingsundbroen og renoveringsarbejdet:

- Sallingsundbroen er fra 1978 og forbinder øen Mors og halvøen Salling
- Renoveringen strækker sig over tre år fra 2020-2022, og der arbejdes alle tre år fra cirka marts til og med oktober
- Trafikken afvikles i to kørespor i hele perioden. Hastigheden sættes ned fra 80 km/t til 50 km/t, og kørebanernes bredde reduceres
- Brede landbrugskøretøjer kan bestille passage over broen på <https://booking.arkil.dk>

Kattegatkomiteen:

Vigtigt at undersøgelserne af en fast Kattegatforbindelse fortsættes

Transportminister Benny Engelbrecht (S) meddelte fornyligt, at S-Regeringen har besluttet at videreføre den igangværende forundersøgelse af en fast forbindelse via Kattegat. Samtidig offentliggjorde ministeren delkommissorierne for forundersøgelsen. - Vi ser med tilfredshed på den positive melding fra regeringen. Også at det skal være en forbindelse, der både skal køre bil og tog på, siger Kattegatkomitéens formand Anders Kühnau (S), der også er formand for Region Midt

Anders Kühnau glæder sig på vegne af Kattegatkomitéen over udmeldingerne om Kattegatforbindelsen.

- Vi ser med tilfredshed på den positive melding fra regeringen. Også at det skal være en forbindelse, der både skal køre bil og tog på. Det, synes jeg, er positivt. Det er meget positivt, at der nu tegner sig til at være et bredt politisk flertal, og jeg fornemmer, at der generelt blandt transportordførerne er stor politisk opbakning til en Kattegatforbindelse, siger Anders Kühnau.

Kattegatkomitéens formand hæfter sig blandt andet ved de klima- og miljømæssige gevinster ved en kombineret vej- og baneforbindelse over Kattegat.

Interesserede kan læse de forskellige kommissorier her:

Delkommissorium - anlæg og miljø på land

Delkommissorium - finansiering

Delkommissorium - indledende linjeføringsovervejelser

Delkommissorium - koordinering af miljø

Delkommissorium - kyst til kyst-forbindelsen

Delkommissorium - samfundsøkonomi klima og effekter for erhvervsliv

Delkommissorium - trafikal analyse

Hovedkommissorium for en fast Kattegatforbindelse

Faste forbindelser

- Det kan give en hurtig forbindelse mellem landsdelene, og så er det en bæredygtig løsning. På nuværende tidspunkt er det det eneste rigtige at gøre. Først og fremmest arbejder vi på at få en forbindelse, men med tog understøtter vi en bæredygtig og effektiv trafikløsning. Man vil kunne komme hurtigere frem i tog end med bil, påpeger Anders Kühnau.

Erhvervslivets parter er positive

Kattegatforbindelsen - der kan blive danmarkshistoriens største anlægsprojekt - møder også positiv opmærksomhed fra blandt andet Dansk Industri og Dansk Erhverv, som udtrykker tilfredshed med videreførelsen af forundersøgelserne. I de to organisationers optik vil en Kattegatforbindelse være særdeles gavnlig for det danske erhvervsliv, når to af landets vækstregioner kobles tættere sammen.

Ifølge Ritzau har transportminister Benny Engelbrecht givet udtryk for, at en fast Kattegatforbindelse bør brugerfinansieres.

- I Danmark har vi en god tradition for at bygge faste forbindelser, som bliver rent finansieret af brugerbetaling eller med en medfinansiering af EU. Og det vil være helt oplagt at kigge i samme retning. Det vil sige, at hvis en fast forbindelse bliver bygget efter den metode, så kommer den ikke til at betyde, at der så bliver investeret mindre i anden infrastruktur i Danmark, fordi den hviler i sig selv, udtaler transportministeren.

Transportminister Benny Engelbrecht mener, at det er afgørende, at der undersøges en kombineret vej- og baneforbindelse og ikke bare en ren vejforbindelse.

Kattegatkommiteén ser meget positivt på det fortsatte arbejde med forundersøgelserne, herunder ikke mindst at der undersøges en kombineret vej- og baneforbindelse samt ministerens positive syn på brugerfinansiering. Kattegatkommiteén ser nu frem til resultaterne af forundersøgelserne, som ventes færdige i 2021.

Der er syv delkommissiorier, som blandt andet omhandler anlæg og miljø, finansiering, samfundsøkonomi, trafik og indledende linjeføringsovervejelser. Delkommissioriet om linjeføringsovervejelser omfatter linjeføringer mellem Røsnæs/Samsø/Hou, Asnæs/Samsø/Hou og Sjællands Odde/Djursland med både jernbane og vejforbindelse.



Magasinet Bus

Torsdag 30. januar 2020 - nummer 1 - 8. årgang

Solveigs kører mod fremtiden

Læs mere side 22 - 30

Minister lægger op til Euro-norm
frem for dato-norm

Læs mere side 17

Kommer du og
for buskørsel

Chauffør otte år efter ul

Oplevelsen i bus under overfladen

Læs mere side

Bus lettet med nye lufthavnsbusser

Veile får ny operatør

Læs mere side 13

Luftkvaliteten er forbedret, men...

Læs mere side 14

Undersøgelse ser på "tog" med gummihjul

Læs mere side 52

Gik du glip af Magasinet Bus 1 - 2020?
Så hent det her!