

Magasinet Bus

Onsdag 27. november 2019 - nummer 11 - 7. årgang

Busoperatører er i stødet

Læs mere side 18 - 23

Tjekkisk delegation tog bussen
for at se på dansk cykelkultur

Læs mere side 16 - 17

Vaklende
underlag fjernede
grundlaget for fjernbusser

Læs mere side 6

Olieselskab er klar med HVO Diesel

Læs mere side 28 - 29

Forkert kølervæske kan
øge driftsomkostningerne

Læs mere side 30 - 33

Region sætter penge på sporet

Læs mere side 24

Flere vil anbefale Rejsekort til andre

Læs mere side 10

Fælles transport har mange muligheder

Her i efteråret har der været et par konferencer, hvor kollektiv trafik eller transport har været i fokus. Fremmedordet kollektiv betyder ganske enkelt fælles.

Og er vi sammen om fælles transport, kan vi nå langt - og meget længere. Set fra denne plads handler det meget om at fortælle om alt det positive, der åbner sig, når bussen eller toget kører ind til stoppestedet.

Og der er meget godt at fortælle.

Mere overordnet bidrager fælles transport til:

- mindre trængsel
- bedre energiudnyttelse
- mindre CO2-udledning

Og den nyeste udvikling bidrager til:

- øget komfort med mere støjsvage busser - specielt med el-busser
- bedre informationer under rejsen og mulige kombinationer

Den nyeste udvikling åbner også for enklere kombination af de forskellige transportmuligheder.

Og i en tid med fokus på klima, blæser vinden og giver fælles transport et nyt pust.

Der er meget godt at bygge videre på. Men som sædvanlig er det en politisk beslutning, der afgør, hvilken vej, den fælles transport skal køre. Det gælder vigtige knudepunkter som eksempelvis antal afgang, tilsluttede transportmuligheder og tilsluttede oplysninger.

God læselyst i dette nummer af Magasinet Bus.

Jesper Christensen, redaktør.

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

EVADYS

FØDT ALSIDIG. BYGGET TIL AT VÆRE LØNSOM.



ENESTÅENDE ALSIDIGHED

Ny skræddersyet multifunktionelt opbygning

Op til 12m³ lastekapacitet:
perfekt til regional og national rutekørsel,
lufthavnstransport, ferierejser og udflugter

OPTIMERET LØNSOMHED

Best-in-class samlede driftsomkostninger i sit segment

Lavt brændstofforbrug og lange serviceintervaller

Høj restværdi

Optimeret til brug i både arbejdsugen og weekenden

BEVIST DRIFTSSIKKERHED

Stærk arv og langvarig erfaring

Testet i ekstreme vej- og klimaforholdene: fra -30 °C til +50 °C

Undgå regenerering med eksklusiv Hi-SCR-teknologi

MAKSIMAL KOMFORT OG SIKKERHED

Højeste niveau af komfort udstyr i sin kategori

Avancerede passive og aktive sikkerhedssystemer

Lavt støj- og vibrationsniveau

Kontakt os for at høre mere:



IVECO
BUS

Your partner for sustainable transport



Tilfredsheden blandt Sydtrafik's brugere når nye højder

Der er ikke tidligere set så høj en kundetilfredshed, som den man kan se i den seneste tilfredsheds-måling hos Sydtrafik, der står for den kollektive transport i Syd- og Sønderjylland. Målingen er en nøjagtig gentagelse af tidligere års måling, men resultaterne er bedre

I september og oktober har analyseinstituttet Wilke udført 1.065 personlige interview på en lang række buslinjer i hele den jyske del af Region Syddanmark, og man må sige, at brugerne af Sydtrafiks busser generelt er tilfredse. Et nedslag i tallene viser, at den overordnede tilfredshed er steget fra 79 til 85 ud af 100 mulige point, hvilket er en hidtil uset høj tilfredshed i den kollektive trafik.

- Da vi første gang fik resultaterne, bad vi dem om lige at regne det hele igennem igen, for det var næsten for godt til at være sandt, siger Jette Lauridsen, der er afdelingschef for Kunde og Marked i Sydtrafik.

Jo flere ture - jo større tilfredshed

Der er fremgang på stort set alle parametre i undersøgelsen. Og hvis man kigger på oplevelsen af selve busturen, så er støjniveauet, billettering og chaufførens kundeservice nogle af de faktorer, hvor man kan se en stor stigning i tilfredsheden. Chaufførernes adfærd stiger fra 84 til 90 point.

Kollektiv trafik

Der er ikke de store udsving på tværs af brugergrupper med forskellig rejsefrekvens, men alligevel kan man se, at personer, der bruger busserne ofte, også er dem, der er mest tilfredse.

- Det tyder på, at vores kerneprodukt er i orden, og at vores samarbejdspartnere - vognmændene og deres buschauffører - kan være stolte af det, de leverer hver dag, siger Jette Lauridsen.

Når hun bliver bedt om at pege på konkrete tiltag, der kan være medvirkende til den positive udvikling, fremhæver hun blandt andet projektet med de digitale informationstavler ved stoppesteder, som også indgik i årets spørgeramme. 71 procent følte sig mere trygge under rejsen og 76 procent følte sig bedre informeret på grund af skærmene. Af andre tiltag nævner hun uddannelse af driftsledere hos vognmændene og en mere fleksibel prisstruktur på pendlerkort, der kan betyde billigere transport for pendlerne.

Et år med ro på bagsmækken

Noget, der også må formodes at have bidraget til brugernes tilfredshed, er, at det har været et år uden de store omlægninger eller nedskæringer i den kollektive trafik i Sydtrafiks område.

- Når kommunerne har mulighed for at prioritere stabilitet i den kollektive trafik, så giver det ro til at fokusere på at give brugerne den bedste oplevelse i busserne, siger Lars Berg, der er direktør for Sydtrafik.

- Vi blev sidste år også færdige med digitaliseringen af vores billetprodukter, og det har brugerne taget godt imod.

Det er vigtigt for Sydtrafik at fremhæve, at resultaterne ikke skal ses som et udtryk for, at alt bare er godt i den kollektive trafik i det syd- og sønderjyske. Undersøgelsen er lavet ved at interviewe personer, der allerede er i busserne.

- Vi har en stor overvægt af det, vi kalder heavy users (personer der bruger kollektivtrafik dagligt eller 3-5 gange om ugen, red.). Deres mening og tilfredshed er vigtig for os, da deres villighed til at anbefale kollektiv trafik til andre er central i forhold til at rekruttere nye passagerer, påpeger Jette Lauridsen.



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!



Under pladsen på rutebilstationen i Aarhus er der en parkeringskælder. Betondækket over kælderne har ind til nu båret busserne på pladsen. Men det er i for dårlig stand, så pladsen er afspærret.

Vaklende underlag fjernede grundlaget for fjernbusser på rutebistation

En stor del af pladsen ved Aarhus Rutebilstation, hvor busserne egentlig skal holde og sætte passagerer af og tage andre med, er i fare for at bryde sammen og falde ned i den underliggende P-kælder. Pladsen er derfor afspærret og busserne har fået nye holdepladser. En konsekvens er, at fjernbusserne er blevet sendt væk fra rutebilstationen

For Kombardo Expressen, der drives i et samarbejde mellem Molslinjen og Herning Turist, betyder det, at fjernbusserne, der forbinder Aarhus og København, fremover har opsamlingssted ved Nørreport i Aarhus.

Busserne sætter passagerer fra København af på den nordlige side af Nørreport på vej op ad Randersvej, mens opsamlingen af passagerer i Aarhus på vej til København bliver på den sydlige side af Nørreport på vej ned mod haven og hurtigfærgerne.

De nye stoppesteder på Nørreport blev taget i brug ved første morgentur klokken 5.20 fredag 8. november.

Det er endnu uvist, hvor længe de nye stoppesteder skal benyttes.

Flytningen af fjernbusserne sker, fordi Aarhus Kommune har besluttet, at den ikke-afspærrede plads på rutebilstationen i Aarhus skal bruges af Midttrafiks bybusser og regionale busser.

Minister vil forbedre transportmuligheder i yderområderne

En undersøgelse af den kollektive trafik i landets yderområder viser, at der er behov for at tænke i nye koncepter for mobilitet. Transportminister Benny Engelbrecht (S) er på den baggrund optaget af at finde andre og nye transportløsninger, der kan understøtte mobiliteten i yderområderne

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har offentliggjort en analyse af den kollektive trafik i yderområderne. Analysen baserer sig på et omfattende materiale om de erfaringer, der er gjort med en række konkrete projekter siden 2013. Analysen viser blandt andet, at der ligger en klar udfordring i forhold til kollektiv transport i yderområderne.

En kombination af store afstande, lav befolkningstæthed og forholdsvis mange personbiler betyder, at konventionel busdrift har svære vilkår, og måske i nogle tilfælde ikke længere er den oplagte løsning.

Mulighederne for væsentligt at forbedre den kollektive transport i yderområderne inden for de givne rammer er ifølge analysen begrænsede. Skal der i væsentligt omfang ske en styrkelse af mobilitetstilbuddet i de tyndere befolkede områder, skal der tænkes i nye koncepter.

- Jeg mener, at alle danskere fortjener gode transportmuligheder - og det gælder både i byer og landdistrikter. Desværre hører jeg ofte fra borgere i de mindst befolkede områder, at de oplever, at den kollektive trafik bliver forringet. Det er en udvikling vi må og skal vende ved simpelthen at gøre tingene bedre, siger transportminister Benny Engelbrecht og fortsætter:

- Ifølge analysen er det vanskeligt at skabe markante forbedringer inden for de nuværende rammer. Jeg vil derfor bede trafikselskaberne om deres bud på, hvordan vi kan gøre det bedre ved at tænke i nye løsninger og koncepter for den kollektive transport i landdistrikterne. Derudover vil jeg gennemgå den nuværende regulering for at undersøge, om der er behov og mulighed for ændringer.

Transportminister Benny Engelbrecht lægger desuden op til at drøfte behovet for nye investeringer i den kollektive transport i yderområderne i de kommende forhandlinger om en investeringsplan for fremtidens infrastruktur.

Interesserede kan læse rapporten "Kollektiv Trafik i Yderområder" **her**:



(Foto: Arriva)

Københavns nye elhavnebusser begynder at sejle til næste år

I løbet af februar, marts og april næste år vil Arriva indsætte en ny flåde af havnebusser med halvtimes drift på de indre vandveje i København. Den kommende generation af havnebusser er eldrevne og sejler dermed uden direkte udledning af gasser og dieselpartikler fra motorerne. De nye el-havnebusser, der bliver mere og mere bæredygtige i takt med, at mere og mere energi kommer fra bæredygtige kilder, kommer med en lille forsinkelse. Efter planen skulle de fem nye el-drevne havnebusser være søsat 1. januar i 2020

Trafikselskabet Movia står for havnebusserne i København, og Arriva vandt opgaven med at sejle de nye eldrevne havnebusserne. Arriva har meddelt, at elhavnebusserne er blevet forsinkede hos producenten. Der har været problemer med at få leveret tagkonstruktion til bådene.

Til gengæld fastholder Movia, at havnebusdriften helt som planlagt bliver øget fra januar 2020, så der vil være fast halvtimesdrift i hverdage året rundt. Men indtil februar måned vil det altså være den kendte flåde af havnebusser, der sejler passagerer rundt på linje 991 og 992. Herefter sættes de nye elhavnebusser gradvist i drift.

- Vi er meget opsatte på at opgradere havnebusserne til miljøvenlig drift, så selvfølgelig er vi ærgerlige over, at de el-drevne havnebusser er forsinkede. Men i Movia glæder vi os over, at vi sætter den øgede drift i gang som planlagt -

og så ser vi selvfølgelig meget frem til at få de nye elhavnebusser til foråret, siger Per Gellert, der er plandirektør i Movia.

Driftsudvidelsen og de kommende miljøvenlige havnebusser er et vigtigt skridt for Københavns Kommune mod klimavenlig havnebusdrift i Københavns Havn, og et incitament for at få flere til at bruge vandet som bæredygtigt grundlag for deres transport.

Enkelte fakta om havnebusserne i København

- De nuværende havnebusser har siden 1. januar 2018 sejlet på HVO - en type biodiesel, der er 80-90 procent bedre for klimaet end almindelig diesel, for at sikre renere luft og mindre CO2-udledning
- Fra 1. januar 2020 sejler havnebusserne hvert 30. minut både sommer og vinter
- Havnebusserne 991 og 992 sejler fra Refshaleøen over Nordre Toldbod - Holmen Nord - Operaen - Nyhavn - Knippelsbro - Det Kongelige Bibliotek - Bryggebroen og ender ved Teglholmen i Sydhavnen

Movia modtager støtte fra EU's ELENA facilitet, der hører under Horizon 2020 programmet, til at forberede omstilling af busser og havnebusser til eldrift.

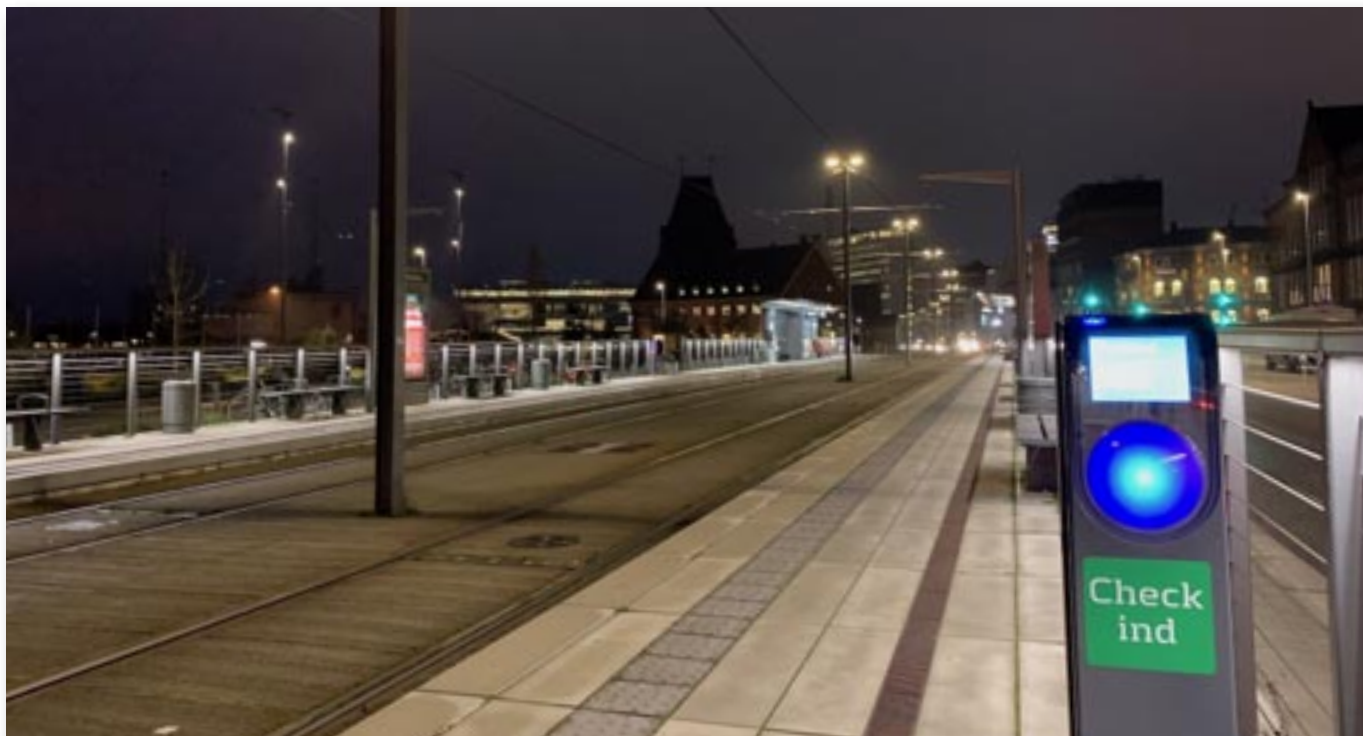
Bussen stopper ved pakkeboksen

Trafikselskabet Movia, som er begyndt at betegne sig selv som et mobilitetsselskab lige som Nordjyllands Trafikselskab har gjort i en årrække, har indledt et samarbejde med Stevns Kommune og virksomheden Nordic Infrastructure, som skal gøre det enklere at kombinere kollektiv transport med andre gøremål - eksempelvis at hente en pakke

Som en del af samarbejdet vil parterne opstille fem pakkebokse - nærbokse - ved de lokaltogetsstationer og busstoppesteder i Stevns Kommune, som flest passagerer bruger til og fra arbejde eller fritidsaktiviteter.

To af nærboksene blev opstillet ved busstoppestederne i Valløby og Holtug i efrårsferien. De næste tre opstilles i starten af det nye år ved lokaltogetsstationerne i Jernbanegade i Store Heddinge og Hårlev stationsvej i Hårlev samt ved busstoppestedet i Højerup.

Nærbokse ved centrale busstoppesteder og lokaltogetsstationer giver passagererne mulighed for at kombinere flere gøremål. Man kan tage sin pakke med på vejen hjem fra arbejde eller udnytte de minutter, man alligevel venter på bussen til at samle sin pakke op. Samtidig bliver det nemmere at sende og modtage pakker, fordi nærboksene er tæt på de steder, hvor borgerne ofte færdes. Ved de to stoppesteder, hvor nærboksene er sat op i uge 42, kan borgerne i Stevns Kommune aktivt vælge at få leveret deres pakke. Man skal blot vælge levering til nærboks i check-ud, når man bestiller en vare på nettet - det gælder foreløbigt alle de hjemmesider, der tilbyder levering til nærboks.



Flere vil anbefale Rejsekort til andre

Tilfredsheden med rejsekort er stigende. Flere og flere i Danmark anskaffer sig et rejsekort - og stadig flere vil anbefale rejsekortet til andre. Den seneste undersøgelse af rejsekortets popularitet foretaget af Epinion viser, at 78 procent af rejsekortkunderne mener, at rejsekortet gør det lettere at rejse med offentlig transport

Undersøgelse, som Epinion har foretaget for Rejsekort & Rejseplan A/S, viser også, at andelen af rejsekortbrugere, der vil anbefale rejsekortet til andre, er steget fra 27 procent i 2015 til 42 procent i dag.

Stigende tilfredshed.

Undersøgelsen viser videre, at 69 procent af brugerne af rejsekortet er overordnet tilfredse eller meget tilfredse med kortet, mens 11 procent er utilfredse eller meget utilfredse. 78 procent af brugerne svarer, at rejsekortet gør det nemmere at rejse med offentlig transport. Undersøgelsen viser samtidig, at 73 procent af de borgere, der rejser med offentlig transport minimum en gang om året, har et rejsekort, som de anvender på deres rejser.

Det, brugerne angiver som de største fordele ved rejsekortet er, at de kun behøver én billet til alle rejser, og at de slipper for at tælle zoner. De største ulemper er, når man glemmer at checke ud - og at man skal huske at checke ind igen, når man skifter transportmiddel. Undersøgelsen viser, at 54 procent af brugerne kender Check Udvej - hvor man via web eller app kan checke ud, hvis man har glemt det.

- Det utrolig glædeligt at rejsekortet nu er blevet naturlig del af danskernes hverdag, og at 78 procent af brugerne synes, at rejsekortet gør det nemmere at bruge offentlig transport. Vi har stadig mange ting, vi kan gøre bedre, så det bliver endnu lettere at rejse kollektivt. Det gælder eksempelvis at udbrede kendskabet til vores Check-Udvej App og vores selvbetjening. Men vi har et rigtig godt udgangspunkt for at hjælpe til, at flere benytter kollektiv transport og dermed bidrager til at gøre Danmark grønnere, siger administrerende direktør i Rejsekort & Rejseplan A/S, Claus Rehfeld Moshøj.

Plustur i Nordjylland er gratis året ud

Da mobilitetsselskabet NT - Nordjyllands Trafikselskab - lancerede Hovednet Vest med timedrift mellem de større byer i de vestlige kommuner (Vesthimmerland, Jammerbugt, Morsø og Thisted kommuner), blev Plustur samtidig gratis. Gratisperioden skulle efter planen udløbe 11. november, men for at få endnu flere til at prøve Plustur, har NT valgt at forlænge gratisperioden til at omfatte resten af 2019

Plustur er kort fortalt en service, hvor man kan lægge en tur med taxi til eller fra stoppestedet eller stationen. Plustur har det primære formål at øge mobiliteten for mennesker, som har langt til nærmeste knudepunkt på hovednettet. Plustur er også en ny service, som ikke normalt forbindes med traditionel kollektiv trafik, så NT har oplevet, at det har været udfordrende at få borgerne til at tage produktet til sig på lige fod med busser og tog.

- Der er ingen tvivl om, at det har været en lang sej kamp at øge kendskabet til Plustur, men med lanceringen af gratisperioden, er kendskabet øget markant. Vi ser en markant stigning i antallet af kørte ture og i antallet af unikke brugere. I juni havde vi små 500 kunder. Det tal er steget til ca. 1.400 kunder i oktober, siger Mette Henriksen, der er chef for kunder og salg hos NT.

Siden lanceringen af de gratis ture er det ugentlige antal rejser med Plustur næsten fordoblet, mens antallet af kunder er mere end fordoblet. Det er gode nyheder hos NT, som dog gerne så, at endnu flere fik øjnene op for den nye service. Det vil NT nå ved at forlænge gratiskørslen ind i julefrokostsæsonen, hvor der typisk er mange mennesker, der har behov for transport, hvor de ikke selv skal sidde bag rattet.

- Med den forlængede gratisperiode forventer vi, at vi kan øge kendskabet og nå ud til endnu flere og dermed få endnu flere til at prøve den nye service. Specielt i julefrokostsæsonen, hvor vi har mange kunder, som ellers ikke benytter den kollektive trafik og med forlængelse af gratis plustur, håber vi at ramme endnu flere af de kunder, der ellers sjældent finder vej til vores transporttilbud, siger Mette Henriksen.

Interesserede kan se mere om Plustur på www.virejsersammen.dk

Fakta om Plustur:

- Plustur fremsøges, bestilles og forudbetales via Rejseplanen.dk eller app'en Rejseplanen
- Plustur er en samkørselsordning, hvilket betyder, at der kan være flere med i vognen, og at turen ofte er længere end den direkte vej fra A til B
- Plustur kan benyttes i forbindelse med en rejse, hvor bus og tog indgår. Plustur kører derfor aldrig hele vejen
- Ved bestilling af Plustur, så fremsøges det tidspunkt, der ligger nærmest ankomsten eller afgangens med almindelig kollektiv trafik. Afhentningstidspunktet for Plusturen kan variere med 15 minutter fra det oplyste tidspunkt. Afhentningen sker dog aldrig senere end, at forbindelsen til den traditionelle kollektive trafik kan nås

Flextrafikkens chauffører bringer folk sammen

Der er generelt stor tilfredshed med flextrafikken i Syd- og sønderjylland. Det viser en ny undersøgelse, som analyseinstituttet Wilke A/S har foretaget for Sydtrafik. - Og de tilfredse kunder bruger i stigende grad den fleksible kollektive trafik til at besøge familie og venner. Især chaufførerne får ros i undersøgelsen

Flextrafik, der er den overordnede betegnelse for den behovsstyrede kollektive trafik, hvori man blandt andet kan finde Sydtrafik's handicapkørsel, kommunalt visiteret kørsel til for eksempel læge eller dagtilbud og så Flextur, bliver brugt mere og mere - og kunderne er glade for tilbuddet, viser undersøgelsen fra Wilke A/S.

Når man benytter flextrafikken, bliver man kørt fra adresse til adresse, når man har behov for det - også selvom man 'bare' skal på besøg hos familien. Den eneste undtagelse er, at man ikke kan benytte Flextur internt i de større byer. Her er det bybusserne, der dækker behovet.

Wilke's undersøgelse viser, at den samlede tilfredshed ligger på 86 point ud af 100 mulige.

- Det glæder mig, at kunderne er så tilfredse. Vi ligger på samme høje niveau, som vi gjorde, da vi sidst fik målt tilfredsheden, så vi ved, vi har et godt produkt - og et populært produkt, siger Lars Berg, der er direktør for Sydtrafik, som varetager flextrafikken i den jyske del af Region Syddanmark.

God service hver dag

I undersøgelsen defineres en score på over 75 point, som meget godt. Svarene er indsamlet via personlige telefoninterview, og det er fjerde gang, at Sydtrafik tager temperaturen på kundernes tilfredshed med flextrafikken.

Den absolutte topscorer hos kunderne er kontakten med chaufføren i bilen. Chaufførernes service, kørsel og hjælp-somhed scorer igen allerhøjest af de forskellige parametre. På skalaen fra 1 til 100 svarer kunderne i gennemsnit 93.

- Kunderne møder flextrafik ude i vognen, og chaufførerne er vores ansigt udadtil. Derfor er det meget glædeligt, at kunderne oplever god service, og at de får den nødvendige hjælp, når de kører med os, siger Michael Aagaard, der er afdelingschef for Flextrafik.

- Derfor er resultatet også en meget stor anerkendelse af de vognmænd og chauffører, der kører for os, og det gode arbejde de leverer hver dag.

Smil i telefonen - tilfredshed online

Medarbejdernes venlighed ved bestilling er også en af dem, som ligger i toppen målt på tilfredsheden, og telefoniske bestilling er da også stadig den foretrukne bestillingsform, men antallet af selvbetjente kunder stiger kraftigt.

Fakta om undersøgelsen:

- Undersøgelsen er udarbejdet for Sydtrafik af Wilke A/S
- Undersøgelsen er baseret på 823 telefoninterview-stikprøver indsamlet fra 23. august 2019 til 22. september 2019. Kunderne er blevet bedt om at vurdere flextrafikken på en skala fra 1 til 10, som i undersøgelsen er sat op som pointtal mellem 1 og 100 (indekstal)

Kollektiv trafik

- Man har døgnnet rundt mulighed for at bestille sin Flextur og handicapkørsel via vores hjemmeside eller app'en 'Flextrafik', og man opnår en 20 procents rabat ved det, siger Michael Aagaard, og fortsætter:

- Vi prøver lige nu at øge andelen af selvbetjente kunder samtidigt med, at vi stadig har fokus på at yde venlig, professionel og effektiv service over for de af vores kunder, hvor telefonisk bestilling er den bedste løsning.

Interesserede kan se hele undersøgelsen [her](#):

Passagerne er blevet en smule mere tilfredse med DSB

Kundetilfredsheden blandt DSB's kunder ligger for årets første ni måneder samlet set på 8,1 på en skala fra 0-10. Det er en stigning på 0,1 forhold til samme periode sidste år

Fælles kundetilfredshedsanalyse for kollektiv transport er offentliggjort for anden gang

I den fælles kundetilfredshedsanalyse for kollektiv transport har der været fokus på kundernes samlede oplevelse i den kollektive trafik og læring trafikvirksomhederne imellem

For andet år i træk gennemførte trafikvirksomhederne i Danmark en fælles kundetilfredshedsanalyse. Analysen, der er landsdækkende, går på tværs af trafikvirksomheder og transportformer. Den er gennemført online og omfatter kunder, som bruger kollektiv transport minimum en gang årligt. Analysen er gennemført af analyseinstituttet Wilke og baserer sig på ca. 12.000 besvarelser.

Analysen belyser tilfredsheden i den kollektive transport på tværs af bus, tog, letbane og metro i hele Danmark - både i forhold til, hvordan kunderne generelt oplever den kollektive transport, og hvordan de oplever sammenhængen, når de benytter flere transportmidler på en rejse.

Med analysen vil sektoren også gerne afdække kundernes tilfredshed med de enkelte trafikvirksomheder. Det giver de enkelte virksomheder mulighed for benchmark sig indbyrdes, blive inspireret og lære af hinanden, og dermed følge op på, hvordan kundeoplevelsen med kollektiv transport løbende kan gøre bedre.

Interesserede kan læse den fælles kundetilfredshedsundersøgelse [her](#):



Rederiets egen fjernbus udfordrer kapaciteten på færgerne

Molslinjen, der sejler mellem Jylland og Sjælland, sætter fire hurtigfærger ind i juletrafikken. Antallet af julerejsende mellem landsdelene er steget år for år. På de største rejsedage er der derfor behov for at sætte alle fire hurtigfærger ind. Molslinjen og Herning Turrister' samarbejde om fjernbus-forbindelsen mellem Jylland og København - Kombardo Expressen - udfordrer kapaciteten på færgerne

Molslinjen har erfaringer fra julen 2018, hvor efterspørgslen efter en færebillet til hurtigfærgerne over Kattegat var så stor, at der ganske enkelt ikke var plads til alle, selv om Molslinjen havde tre hurtigfærger sejlene i pendulfart.

I år har færgerederiet en ekstra hurtigfærge til rådighed. Det er færgen »Max«, der har sejlet på Bornholmslinjen det meste af året, og som lige færdig med sit årlige værftsophold i Frederikshavn. Det ophold er gået så godt, at Max bliver færdig til at tage en jule-tørn på ruten mellem Aarhus og Odden."

- Ved at sætte »Max« ind i julen har vi op til 30 afgang dagligt. Det giver en afgang hvert 45. minut på de store rejsedage, hvor især de mange busrejsende med Kombardo Expressen udfordrer vores kapacitet, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Max sættes ind i fartplanen første gang søndag 22. december, og så sejler den på udvalgte dage frem til og med 27. december. Herefter er der som vanligt tre hurtigfærger på Kattegat.

Sidste jul valgte over 160.000 rejsende at vælge vandvejen frem for landevejen på deres rejse mellem Jylland og Sjælland.

Fjernbussen standser ved pendlerplads

Kombardo Expressen, der kører mellem Aalborg og København via Molslinjen er begyndt at stoppe ved Randers. Med stoppet imødekommer Kombardo Expressen et stort ønske fra passagerer i Randers-området

Da Kombardo Expressen sidste år i maj begyndte at køre mellem Aalborg og København opstod der hurtigt et ønske om et stop i Randers.

Det ønske opfyldes nu, hvor Kombardo Expressen på turen fra Aalborg til København samler passagerer op i Randers.

- Med et stop i Randers tilbyder vi, at endnu flere kan nyde pausen og udsigten på turen over Kattegat. At pausen på færgen så kan foregå med 70 km/t i stedet for en rasteplads, er der mange gæster, der har fået øjnene op for, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Kombardo Expressen begyndte at køre i juli 2017 mellem Aarhus og København i et samarbejde mellem Herning Turist og Molslinjen. Ruten blev hurtigt en succes, og siden kom der nye ruter til København fra Aalborg og fra Rønne på Bornholm.

- Kombardo Expressen begyndte som en løsning for de kunder, som savnede at kunne kombinere bus og færge på deres tur mellem landsdelene. Siden er bussen blevet en vigtig del af vores forretning, som vi gerne vil bygge videre på, siger Jesper Skovgaard.

Kombardo Expressen stopper og samler op ved pendlerparkeringen ved motorvejsafkørsel Randers C.

Fagforening får godt 200.000 kroner hjem i faglige sager

I oktober i år har Chaufførernes Fagforening i København skaffet 207.468,37 kroner hjem i faglige sager

Med beløbet for oktober har fagforeningen samlet skaffet berørte medlemmer 1.895.073,66 kroner hjem i faglige sager i år.

Arbejdsskadesager gav berørte chauffører 58.624 kroner i oktober

Chaufførernes Fagforening i København kan konstatere, at der i oktober kom 58.624 kroner hjem i sager om arbejdsskader

Med beløbet for oktober har fagforeningen samlet skaffet berørte medlemmer 14.582.101 kroner hjem i arbejdsskadesager i år.



En delegation fra Tjekkiet tog i oktober fjernbussen til Danmark for at se på cykelkultur. Her er gruppen under besøg et i Aarhus. (Foto: FlixBus)

Tjekkisk delegation tog bussen for at se på dansk cykelkultur

I begyndelsen af oktober var tjekkisk delegation i Danmark for at se på dansk cykelkultur. Da baggrunden for turen ikke kun handlede om cykelvenlige byer, men også bæredygtige byer, havde delegationen valgt at tage bussen i stedet for at flyve

Den tjekkiske delegation havde valgt at besøge Danmark for at blive inspireret af den danske cykelkultur.

Projektet var et samarbejde mellem det tysk-baserede mobilitets- og fjernbusselskab Flix-



Klaus Bondam, direktør for Dansk Cyklistforbund (tv) og Jan Haruda, excursion co-ordinator fra den tjekkiske organisation AutoMat. (Foto: Kajetán Jablonský)

Kollektiv trafik

Bus, den danske ambassade i Tjekkiet og Tjekkiets ambassade i Danmark og den tjekkiske organisation AutoMat, som arbejder for at gøre tjekkiske byer mere bæredygtige og cykelvenlige. Med på turen var byrådsmedlemmer og journalister fra Tjekkiet, som blev bragt til Danmark med FlixBusser.

På programmet var blandt andet møder med Aarhus Cykelby, København og Aarhus kommuner og Dansk Cyklistforbund. I forbindelse med besøget var der arrangeret cykeltur i både Aarhus og i København. På grund af vejret blev cykelturen med direktøren for Dansk Cyklistforbund, Klaus Bondam, aflyst, så det blev blot til et besøg indendøre hos Dansk Cyklistforbund.

FlixBus oplyser i forbindelse med besøget fra Tjekkiet, at man kan få sin cykel med på FlixBusserne det meste af året. Kombinationen af bus og cykel er en måde at rejse rundt i landet eller Europa på og have en cykel til at transportere sig rundt i byerne, man kommer frem til - for eksempel som delegationen gjorde under deres besøg i Aarhus og København.



En af deltagerne på turen ti Danmark.



Poul Anchersen, der er direktør for Anchersen A/S, er sammen med sine medarbejdere klar til at byde velkommen på Linje 18 med 27 nye el-busser.

Busoperatør er i stødet - både med busser og arbejdsmiljø

Anchersen A/S, som vi her i *Magasinet Bus 10 - 2019* kort omtalte i forbindelse med, at virksomheden 8. december skal sætte 27 elektriske busser i drift i Hovedstaden, fortæller i denne udgave af vores elektroniske magasin om busser og fælles transport, om det arbejde, der er gået forud og går forud frem til premieredagen

Af Jesper Christensen

Fra 8. december i år vil Anchersens chauffører på Movia's Linje 18 i Hovedstadsområdet byde passagerne inden for i samlet 27 el-busser leveret af kinesiske BYD.

Små fire uger før premieren søndag 8. december bød Poul Anchersen *Magasinet Bus* velkommen på besøg på Jernholmen i Hvidovre, hvor virksomheden har hovedsæde. Vi ankommer mere tilfældigt end planlagt i forhold til dagens emne i en elektrisk Kia Niro, som chaufføren sukker lidt over, da han savner motorlyden.

Som passager er der dog ikke noget at sukke over - hverken chaufførens kørsel eller bilens køreegenskaber. Den elektriske Kia Niro accellererer hurtigt uden ryk, så vi ikke sidder og nikker, uden at være blevet spurgt om noget, vi kan nikke til.

Nedbremsningen på Jernholmen ud for Anchersens bus-anlæg sker også på behagelig vis. Og så er det rart at vide, at Kia'ens systemer opsamler og gemmer den bevægelsesenergi, der som generelt går tabt som varme under nedbremsning i køretøjer med forbrændingsmotorer.

Hos Anchersen bliver vi budt velkommen og på en kop kaffe i kantinen, da vi er kommet i god tid. Lidt efter kommer Poul Anchersen ind og hilser på os med et godt håndtryk og et venligt smil - så er vi i gang - og på vej ud på pladsen.

Ude på pladsen kan vi se, hvordan virksomheden i løbet af det seneste års tid har fået skabt plads til de 27 el-busser. Og det er mere end blot et stykke asfalteret stykke af den inddæmmede jord, som det 450 hektar store område Avedøre Holme egentlig er.

Poul Anchersen forklarer, at virksomheden har investeret omkring fire millioner kroner i at skabe et godt arbejdsmiljø for de 89 chauffører, som skal køre i de 27 elektriske BYD-busser, hvor en del holder klar på pladsen, andre er ved at komme gennem den sidste klargøring, mens nogle allerede er køreklare og bliver testet uden i den virkelige verden med passagerer med billetter eller rejsekort, der skal ind og ud af bussen. Det gælder om at være klar til den endelige premiere 8 december, hvor Anchersen er ny operatør på ruten med el-busserne fra BYD og med de mange erfarne chauffører, som virksomheden overtager fra den operatør, der betjener passagerne på Linje 18 i dag.

Det ene halvtag er forberet til udvidelser, hvis og når næste elektriske udbud kommer i hus.





- Det er ikke sværere at køre en el-bus end at køre økonomisk i en dieselbus, siger Poul Anchersen og forklarer, at der er lagt vægt på, at instrumentbordet er indrettet i stil med selskabets andre busser.

For Poul Anchersen og hele virksomheden på Jernholmen gælder det også om at være klar til den daglige drift i alt slags vejr. Derfor holder busserne under et halvtag, der når så tilpas langt ud, at chaufførerne kan koble hver enkelt bus til sin egen ladestander uden at blive gennemblødt eller dækket af sne. Ud over at skærme chaufførerne for vind og vejr, beskytter halvtagene - for der er to - også ladestanderne og de øvrige elektriske installationer.

På vej over mod en køreklar bus forklarer Poul Anchersen, at det har været en stor investering med mange forskellige opgaver at blive klar til at køre ud på Linje 18 med de 27 elektriske busser. Fire millioner kroner i etablering af halvtag og ladesystemer fordelt på 27 busser - det bliver små 150.000 kroner pr bus. Dertil kommer så prisen på bussen.

Da vi er kommet ud fra det andet halvtag vender Poul Anchersen om og peger op øverst bagsiden, hvor der er en række forborede huller, der ikke er i brug.

- Vi er forberedt på at udvide, når næste udbud af el-busser kommer i hus, siger han.
Poul Anchersen håber på, at der kommer mere el-drift ind, hvor det giver mening.

Vi kan så selv få lov til at vurdere, hvor meget investeringen i forbindelse med Linje 18 vil betyde for virksomheden, når der skal regnes på nye udbud med el-busser.

Alle busser tjekkes og klargøres hos Anchersen

Da vi kommer ind i en af de busser, der er køreklare til at betjene Linje 18, bliver der tid til at høre lidt mere om, hvorfor Anchersen valgte BYD-busser. Det handlede om rækkevidden. Poul Anchersen forklarer, at med en batterikapaci-

tet på 350 kWh kan busserne køre 250 kilometer om dagen plus lidt mere uden at skulle lade op under vejs. Dermed er det blot chaufførerne, der skal lade op under vejs, når de holder pauser, hvilket også er nok så vigtigt, når det gælder sikker kørsel og service over for passagerne.

I enkelte situationer rækker kapaciteten på 350 kWh ikke til en hel dags drift. Derfor er der i de 27 busser to ekstra-busser, som sættes ind med fuld kapacitet, når andre busser har flade batterier.

Poul Anchersen lægger ikke skjul på, at det har været en udfordring at handle med kinesiske BYD. For selvom BYD har etableret sig med fabrikker i Europa, er der grundlæggende forskel på kulturen i en kinesisk virksomhed med hovedsæde i Pingshan District ved Shenzhen lidt nord for Hongkong og i en dansk busoperatør i Hvidovre

- Hvis man skal byde ind med kinesiske busser, skal man være klar til at tage udfordringerne op, som de kommer, siger Poul Anchersen med et smil.

Det var planen, at de 27 BYD-busser, som fra 8. december skal køre på Linje 18, skulle bygges på BYD's nye fabrik i Ungarn. Men det endte med, at de blev bygget i Kina.

Poul Anchersen fortæller, at han på et tidspunkt spurgte BYD om mulighederne for at få ændret accelerations-softwaren, så busserne ikke bare accellererede - men tog den lidt mere med ro. Det var umiddelbart ikke muligt. Men efter et stykke tid kom der uanmeldt en besked om, at softwaren var blevet opdateret med den ønskede ændring.

Passagerer på nogle af de linjer, som Anchersen A/S allerede betjener har haft mulighed for at opleve den nye el-busser i drift, da de bliver testet i virkeligheden, inden premieren på Linje 18. søndag 8. december.



Inden Poul Anchersen sætter sig til rette bag rattet understreger han, at han er ganske tryk ved at have valgt at byde med de kinesiske busser. Det er BYD, der står for hele produktionen - chassiser, el-motorer, batterier, instrumenteringen, softwaren, ledningsnettet og så videre - plus ladestationerne på pladsen

- Så vi køber en færdig pakke, siger han og gør klar til at køre ud i trafikken.

Han har en klar forventning om, at el-drift er en del af fremtidens løsning på transport i byerne. Busser med el-motorer forurener ikke luften, og så er de støjsvage både for passagerne, der kører med busserne, og for de mennesker, som bor og opholder sig ved gader, stræder og veje.

Poul Anchersen har også en forventning om, at den daglige drift bliver både enklere og billigere. El-busser udnytter energien bedre end tilsvarende diesel- og gasbusser, og så er der ikke så mange bevægelige dele, der skal vedligeholdes eller repareres, hvis de går i stykker.

Økonomisk kørsel giver større gevinst

Frem mod premieren med elbusser på Linje 18 kommer alle Anchersen's chauffører, der skal køre i busserne, på et kursus, hvor de lærer mere om at betjene busserne og køre i dem.

Erfaringen med BYD-busserne med omkring tre ton batterier på taget er, at de har gode køreegenskaber - også på glatbane.

- Det var også indtrykket, da vi med Poul Anchersen kørte rundt på Avedøre Holme.

- Det er ikke sværere at køre en el-bus end at køre økonomisk i en dieselbus, siger Poul Anchersen og fortsætter:

- Forskellen er blot, at man får meget mere ud af at køre fremsynet og dermed økonomisk i en el-bus.

Som passager er der dog ikke noget at sukke over i BYD-bussen - hverken chaufførens kørsel eller bussens køreegenskaber. Den elektriske BYD-bus accellererer uden ryk, så vi ikke sidder og nikker, uden at chaufføren eller andre har spurgt os om noget, vi kan nikke til.

Nedbremsningen frem mod rødt i lyskryds sker også på behagelig vis. Og så er det rart at vide, at bussens systemer opsamler og gemmer den bevægelsesenergi, der som generelt går tabt som varme under nedbremsning i køretøjer med forbrændingsmotorer.

En vigtig del i teknikken i el-busser og andre køretøjer med el-motorer er nemlig, at el-motorerne bliver brugt som en del af bussens bremsesystemer. Når chaufføren slipper speederen og eventuelt også træder på bremsen, bliver strømmen populært sagt vendt, så motorerne fungerer som generatorer og dermed tapper af bussens bevægelsesenergi og sender den tilbage i batterierne. Jo mere tilført energi, der bliver samlet op igen, jo længere kan bussen køre mellem hver nødvendig opladning. Det er kun ved hårdere opbremsninger, at bussens traditionelle driftsbremser griber ind og tager fat i bremseskiver eller tromler.

El-bussens energisystem suppleret med chaufførernes fokus på at køre økonomisk har også en anden positiv effekt - køretøjet bliver mere behageligt for passagerne.

Om Linje 18:

Linje 18 forbinder Emdrup, ydre Nørrebro og den centrale del af Frederiksberg med Valby St., Bella Center St., Ørestad St. og Lergravsparken St. I myldretiden har Linje 18 afgang 12 gange i timen på den centrale del af ruten mellem Valby St. og Bella Center St. I dagtimerne uden for myldretiden vil der være 9 afgang i timen på den nævnte strækningen. I aften timerne har Linje 18 tre afgang i timen på hele ruten.

Efter sommerferien begyndte de første af de 27 busser at ankomme til Jernholmen, så de kunne blive gjort køreklare. Den dag, vi her på Magasinet Bus besøgte Anchersen, stadig der holdt en del busser i kø for at komme gennem de sidste klargøringsprocesser, men en del af busserne har allerede været i testkørsler med passagerer på andre af de buslinjer, Anchersen betjener.

- På den måde har vi kunne afsløre eventuelle fejl og mangler - og især indsamle data om driften, forklarer Poul Anchersen, som vurderer, at chauffører, mekanikere, driftspersonale og andre medarbejdere inklusiv ham selv er godt rustet og i stødet til premieren med el-drift på Linie 18 i Hovedstadsområdet.

- Jeg glæder mig virkelig meget til, at vi skal i gang 8. december, siger Poul Anchersen inden vi stiger af bussen ved Friheden Station for at tage videre med dagens tredje elektriske køretøj - et S-tog, der kører os til Hovedbanegården.

Ud over de 27 elektriske BYD-busser har Anchersen også overtaget Linie 350S, som vil blive betjent med 6 nye 13,2 meter Iveco-busser og 5 13,2 meter Mercedes Citaro.

Om Anchersens el-Busser fra BYD:

12 meter lange el-busser med plads til 27 siddende og 48 stående passagerer
HVO-oliefyr sikrer både opvarmning af busserne i kolde periode - og el-motorernes rækkevidde, da batterierne ikke skal levere energi til opvarmning

På Friheden Station fik Poul Anchersen lejlighed til at snakke med en af firmaets chauffører - og vi andre mulighed for at nyde det gode vejr efter en behagelig demotur i den elektriske bus.



Region sætter penge på sporet

Otte af ni partier i regionsrådet i Hovedstaden er blevet enige om at investere 500 millioner kroner frem mod 2026 i at forny og modernisere lokalbanerne i Nordsjælland. Pengene prioriteres i budgettet for 2020 sammen med eksempelvis investeringer i genanvendelse af byggematerialer og uddannelseskompetencer hos unge

Baggrunden for at investere 500 millioner i fornyelse af spor og modernisering af lokalbanerne i Nordsjælland er, at de udgør en vigtig kollektiv trafikåre, som hver dag transporterer mange mennesker til arbejde eller i skole. Banerne står i disse år over for særlige udfordringer på grund af slid, og de trænger til at blive fornyet.

- Hovedstadsregionen skal være en ansvarsfuld, grøn og innovativ metropol med høj vækst og livskvalitet i en verden i hastig forandring. Det skal være nemt at komme rundt i regionen med grønne og moderne kollektive transportmuligheder. Derfor er jeg rigtig glad for, at vi tager et fælles ansvar for at modernisere lokalbanerne. Skinner, broer og signalanlæg skal renoveres, overkørsler skal sikres, og der skal nye tog til Nærumbanen. Det arbejde kan vi nu sætte i gang, siger Sophie Hæstorp Andersen (S), der er formand for regionsrådet i Region Hovedstaden.

Formand for regionens trafikudvalg Jens Mandrup (SF) deler Sophie Hæstorp Andersens glæder over enigheden og peger desuden på, at der også bliver sat kraftigt ind på at styrke en sammenhængende og kollektiv trafik - eksempelvis med penge til analyser og anlæg, der skal give gode betingelser for at kombinere cykel med tog og bus. Informationen ved de regionale bussers stoppesteder vil også blive styrket ved at investere i countdown-moduler, der fortæller, hvornår den næste bus kommer.

- Med penge til busfremkommelighed, bedre trafikinformation og forbedret sammenhæng mellem de forskellige transportformer har vi også på busområdet besluttet tiltag, der vil række langt ind i fremtiden og give borgerne en god og sammenhængende kollektiv trafik, siger Jens Mandrup.

Genanvendelse af byggemateriale

I budgettet for 2020 har politikerne også afsat 1,4 millioner kroner til at øge den cirkulære økonomi indenfor arbejdet med råstoffer og byggematerialer. Derudover er der afsat 4 millioner kroner årligt de næste 4 år til at understøtte, at flere unge i grundskolen vælger en uddannelse indenfor teknologi, industri og naturvidenskab - de såkaldte STEM-uddannelser.

Alle partier undtagen Dansk Folkeparti står bag budgettet for 2020 for Region Hovedstaden. Budgetaftalen indeholder både budgettet for sundhedsområdet og for det regionale udviklingsområde.



Nye miljøzoner og skæringsdatoer:

Miljøministeriet arbejder på at finde en løsning

Miljøministeriet er trukket i arbejdstøjet og arbejder i disse dage på at finde en løsning på et problem for landets vognmænd, som er skabt af de nye miljøzoneregler, der vil udelukke nogle lastbiler og tillade andre at køre i miljøzoner, selvom de opfylder samme krav. Det oplyser vognmandsorganisationen DTL's administrerende direktør Erik Østergaard efter at have talt med miljøminister Lea Wermelin (S)

- Jeg havde anledning til at tale med miljøministeren i kanten af statsministerens klimamøde på Marienborg. Hun kunne oplyse, at Miljøministeriet i øjeblikket arbejder på at finde en løsning, så de nye regler for adgang til miljøzonerne i de større byer ikke forhindrer vognmænd med lastbiler med de seneste miljønormer, Euro 5 og Euro 6 biler i at køre i zonerne, uanset hvornår de måtte være registreret, siger Erik Østergaard.

En af den tidligere VLAK-regerings sidste handlinger var en skærpelse reglerne for miljøzoner i byerne. Kort før, den daværende statsminister Lars Løkke Rasmussen (V) udskrev valget, blev VLAK-Regeringens lovforslag om skærpelse af kravene til at færdes i miljøzonerne vedtaget af Folketinget. Skærpelserne vil få effekt fra 1. juli næste år og omfatte dieseldrevne lastbiler og busser. Der indføres samtidig miljøzonekrav til dieseldrevne varebiler i de byer, som i dag har miljøzoner - København, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg og Odense.

Beslutningen overraskede de vognmænd, der i sin tid i god tro - og for at være på forkant med udviklingen - købte lastbiler i en Euro-norm højere end den aktuelle på købstidspunktet. For loven er udformet på en sådan måde, at de efter nogle skæringsdatoer ikke må køre i miljøzonerne med deres Euro 5 eller Euro 6-lastbiler, fordi de er registreret første gang inden Euro-normerne officielt trådte i kraft.

- Det giver jo ikke mening, at en vognmand med en Euro 5-bil nægtes indkørsel i miljøzonen, bare fordi bilen er indregistreret før 1. oktober 2009, mens en fuldkommen identisk bil gerne må køre ind, fordi den er indregistreret efter 1. oktober 2009, siger DTL's administrerende direktør Erik Østergaard.

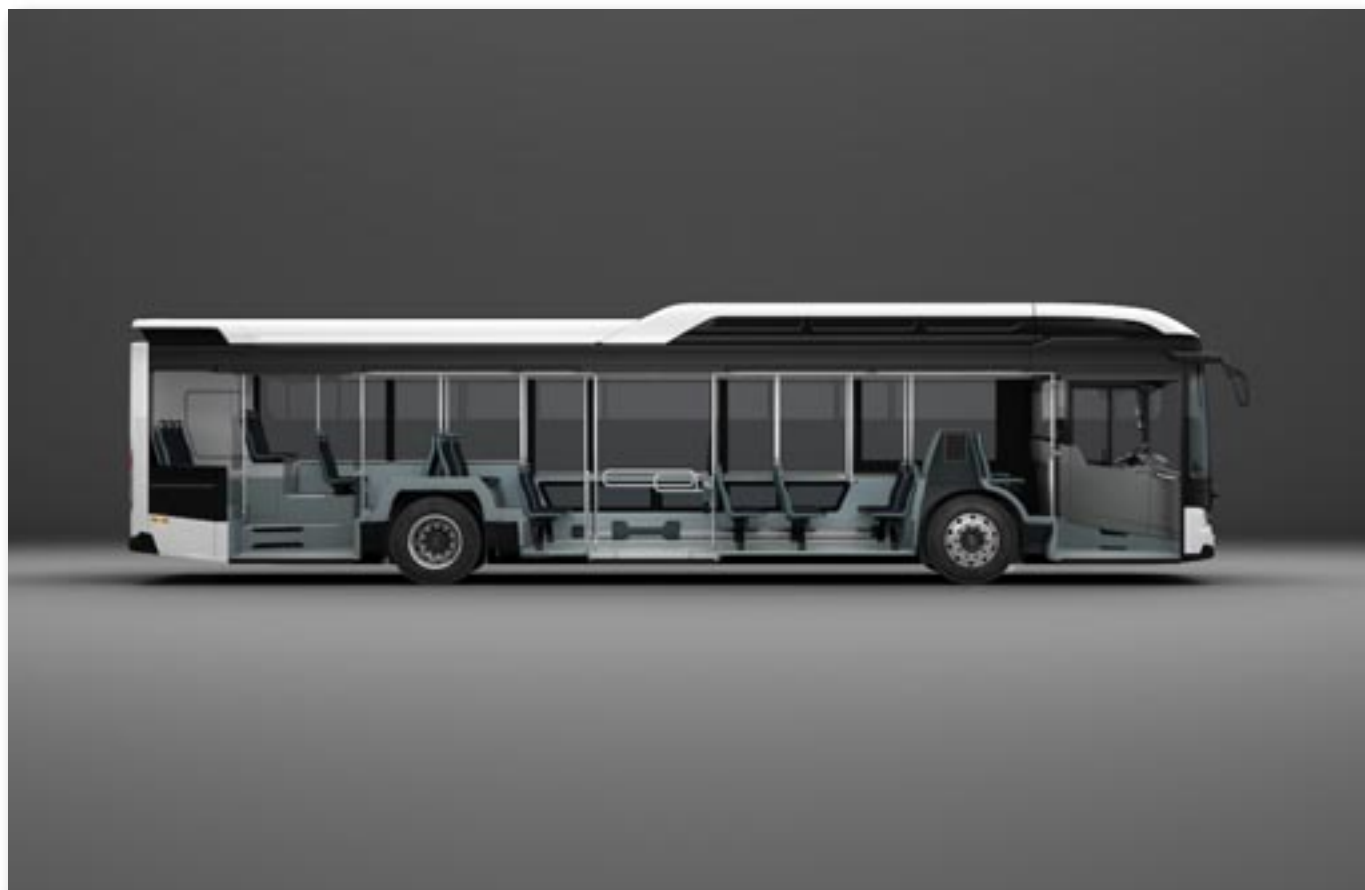
- Det kunne ikke være beskrevet mere absurd i en molbohistorie, siger Erik Østergaard og fortsætter:

- Mange vognmænd forsøgte tilbage i 2009 at være på forkant og købte ind med tanke på miljøet. Det kan ikke være meningen, at de skal straffes af den nye miljøzonelov.

Med Erik Østergaards ord bør indkørsel til miljøzonerne naturligvis "...afhænge af bilernes forureningsgrad og ikke af, hvornår de tilfældigvis er indregistreret".

Erik Østergaard peger også på, at vognmænd, der opererer med specialkøretøjer, som ikke bare kan forrentes over ti år for derefter at blive skrottet, vil blive påvirket af de kommende regler.

- Man bør ikke alene se på et køretøjs miljøbelastning i drift, men i stedet se på køretøjets samlede miljøbelastning i levetiden fra produktion over driften til skrotningen, fremfører Erik Østergaard, som ser frem til, at Miljøministeriet kommer med en snarlig løsning på problemerne med de nye miljøzoneregler.



Svensk busproducent kører batteri-busser ind i programmet

Scania har tilføjet en ny el-bus til sit modelprogram med by- og regionalbusser. Den nye el-bus - en batterielektriske Scania Citywide - i den nye generation af by- og regionalbusser. Scania Citywide BEV, der blev præsenteret på Busworld 2019, er konstrueret til hurtigladning ved hjælp af en pantograf. Bussen har en rækkevidde fra 80 til 150 km

- Vi er stolte over at kunne tilbyde et busprogram til kørsel på det bredeste udvalg af alternative brændstoffer og har nu tilføjet en ny, højteknologisk elektrisk bus til dette program, siger Anna Carmo e Silva, der er chef for Buses and Coaches hos Scania.

Den 12-meter lange Scania Citywide BEV er udrustet med en el-motor på 300kW - det svarer til 408 hk. Med olie-spray-køling af motoren er der ingen momentbegrænsning på den selv ved kørsel under bakkede og varme forhold. Scania peger på, at el-bussen selv på en 8 procents stigning kan holde en hastighed på 30 km/t. Kølesystemet eliminerer også behovet for begrænsninger i brugen af aircondition-anlægget, og begge systemer kan fungere ubegrænset samtidigt.

Batteripakkerne er fordelt med fire på taget og fire i bagoverhænget for at give et lavere tyngdepunkt, der igen giver bussen bedre køreegenskaber og gør den lettere at køre. Vægtfordelingen giver bussen en kapacitet på op til 95 passagerer.

Scania Citywide BEV, der blev præsenteret på Busworld 2019, er konstrueret til hurtigladning ved hjælp af en pantograf. Ved at indregne hurtig-opladning i løbet af dagen, har Scania valgt at installere færre batterier i el-bussen, så egenvægt er holdt på samme niveau som en tilsvarende diesel- eller gasbus med samme kapacitet. Ud over 300 kW vekselstrømsopladning gennem pantografen er bussen udrustet til både jævn- og vekselstrømsopladning i garagen.

- Med en rækkevidde på 80-150 km er Scania Citywide velegnet til langt de fleste ruter i travl bytrafik. Hver enkelt transportsystem skal selvfølgelig optimeres efter de lokale forhold, men vores analyser viser, at lejlighedsvis opladning af bussen i løbet af dagen i de fleste tilfælde vil give den bedste, samlede driftsøkonomi, siger Anna Carmo e Silva.

Alle hovedkomponenter som batterier og drivline er udviklet og produceres af Scania, hvilket giver mulighed for optimering af køretøjerne - og servicen.

Bussen indgår i det nye Scania Citywide busprogram med bedre passagerkapacitet, komfort og køreegenskaber. Busprogrammet er karakteriseret ved et nydesignet, lysere passagerområde med større sideruder og højere til loftet.

Busleverandør vil overføre succes til bus-området

Service, der er tilpasset hver enkelt bus, betyder at operatørerne kan udnytte deres busser bedre. Svenske Scania, som siden 2016 har haft succes med at tilpasse den nødvendige service til hver enkelt lastbil, åbner nu dørene for, at busoperatører kan nyde godt af tilsvarende muligheder for at skræddersy service individuelt til deres busser

Selvom passager- og godstransport i mange tilfælde kører i hver deres bane, er der på nogle punkter et fælles spor. Lige osm på lastbilområdet bliver hver enkelt bus brugt på forskelligt. Og hvis man kobler hver bus sammen med trådløse it-systemer, kan man følge busserne og få driftsdata som brændstofforbrug, kørestrækning og hastighed i realtid - data, som efterfølgende kan bruges til at strikke en optimal vedligeholdelsesplan sammen til det enkelte køretøj.

Scania kan ved løbende at følge et køretøjs driftsdata meget præcist at fastlægge, hvornår det er mest optimalt at udføre forskellige vedligeholdelsesopgaver. Scania's Skræddersyet Service omfatter også kombinationen af planlagt service og forebyggende vedligeholdelse, der forbedrer opetiden og dermed indtjeningen. Scania peger på, at man med Skræddersyet Service kan begrænse uforudset stilstand mellem de planlagte servicestop, hvilket også gør arbejdet lettere for driftsplanlæggerne.

Scania forklarer, at vedligeholdelsesplanen i Skræddersyet Service er opbygget i moduler og opdateres løbende baseret på driftsdata fra det enkelte køretøj. Dermed maksimeres produktiviteten med minimale afbrydelser i den daglige kørsel. Grundlaget for denne serviceydelse er køretøjets trådløse opkobling til Scania's centrale Fleet Management-system, som alle Scania'er med over 1.200 autoriserede værksteder har adgang til. Med knap 100.000 kontrakter på Skræddersyet Service til lastbiler over hele verden kan Scania drage nytte af erfaringerne ved udvikling af denne nye serviceydelse til busser.

- Busoperatørerne opnår bedre udnyttelse af deres busser, færre og kortere værkstedsbesøg samt behov for færre reservebusser, siger Karolina Wennerblom, der er direktør for Product Management og Presales på Scania Buses & Coaches.

Olieselskab er klar med HVO Diesel på truckanlæg i Ishøj

I begyndelsen af november åbnede olieselskabet YX Erhverv den første offentligt tilgængelige HVO-tank i Danmark. På tanken, der er placeret på truckanlægget hos Scania i Ishøj, kan kunderne kan tanke Bio100 HVO Diesel, der er en type biodiesel produceret ud fra eksempelvis biologisk affald fra skovbrug eller slagterier - og som kan bruges direkte i langt de fleste moderne dieselmotorer i lastbiler og busser

Med biodiesel som HVO i tanken i stedet for almindelig dieselolie, hvor over 90 procent er fremstillet af råolie, kan kunderne hos YX Erhverv køre mere klimavenligt. Konkret handler CO₂-regnestykket om, at HVO er produceret af biomasse, der er skabt her og nu, hvorimod fossil dieselolie stammer fra biomasse - planter og dyr, som levede på jorden for mange millioner år siden.

Det har været oplagt for YX Erhverv placere det første offentligt tilgængelige tankanlæg med Bio100 HVO Diesel på truckanlægget på Industribuen 19 i Ishøj, hvor Scania Danmark også har et stort serviceværksted, da Scania også arbejder målrettet med at finde løsninger, så transporterhvervet kan køre ind i fremtiden på mere bæredygtige brændstoffer.

- Transport- og oliebranchen har en stor indflydelse på vores samfund. Vi er alle sammen meget afhængige af at få leveret varer hele året rundt på tværs af byer og landegrænser. Det sørger chauffører og vognmænd for, og de er dybt uundværlige for samfundet. Når det er sagt, så er det klart, at vi alle har et medansvar for klimaet og for at gøre, hvad vi kan, for at begrænse CO₂-udledningen. Her er Bio100 HVO Diesel et skridt i den rigtige retning, siger Michael B. Hansen, der er salgsdirektør hos YX Erhverv.

Over for transportnyhederne.dk/Magasinet Bus peger Michael B. Hansen på, at YX Erhverv følger den teknologiske udvikling og altid lytter til kunderne og deres ønsker.

- De er kernen i alle de beslutninger, vi træffer, siger han og peger på, at han og kollegerne hos YX Erhverv oftere og oftere oplever, at vognmænd - både busvognmænd og lastbilvognmænd - kigger på deres CO₂-aftryk og spørger, hvad de kan gøre for at reducere CO₂-udledningen.

- Med HVO-diesel har vi noget, vognmændene kan bruge her i deres eksisterende flåde uden, at de skal investere i noget nyt, siger Michael B. Hansen til transportnyhederne.dk/Magasinet Bus.

- Derfor er vi også glade for at kunne tilbyde Bio100 HVO Diesel på truckanlægget i Ishøj som de første i Danmark, siger han videre.

Han slår også fast, at YX Erhverv kan levere tilstrækkelige mængder HVO og at selskabet kan følge med en eventuel stigende efterspørgsel.

Om HVO:

- HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) er et fuldstændigt fornybart alternativ til almindelig dieselolie, der i dag overordnet set skal være iblandet mindst 5,75 procent biobrændstoffer. Fra 2020 træder der et overordnet krav om 10 procent iblanding af biobrændstof.
- HVO er baseret på vegetabiliske olier, animalsk fedt eller restprodukter fra blandt andet skov- og fødevarerindustrien. Bio100 HVO Diesel fra YX kan give en CO₂-besparelse på mellem 50 og 70 procent i forhold til fossil diesel og er ikke baseret på palmeolie

Olieselskabet YX har åbnet en HVO-tank på truck-anlægget hos Scania i Ishøj.

Dermed kan man som vognmand med ro i sindet og tillid til YX Erhverv indgå aftaler med transportkunderne om at levere mere bæredygtige transporter baseret på HVO.



HVO-prisen bliver mere moden

HVO-diesel er i dag noget dyrere end almindelig fossil dieselolie iblandet en lovpligtig del biodiesel. I Sverige har man valgt at gøre prisen på HVO mere konkurrencedygtig over for almindelige dieselolie ved at regulere afgifterne. I Danmark er prisen på HVO omkring seks kroner højere end prisen på almindelig diesel.

- Prisen er ikke moden endnu, men det kommer, mener Michael B. Hansen og peger på, at der er stort fokus på den grønne omstilling, og interessen hos vognmændene er stor. På grund af afgiftsstruktur og udbud er Bio100 HVO Diesel noget dyrere end den ordinære diesel. Jeg tror på, at prisen på Bio100 HVO Diesel bliver mere attraktiv over de næste år med flere leverandører, og derfor vil vi også følge vores kunders ønske og gradvist udbrede Bio100 HVO Diesel i Danmark, siger han og peger på, at en øget efterspørgsel vil gøre markedet for HVO mere attraktivt og tiltrække flere leverandører. Dertil kommer, at en øget produktion af HVO vil gøre produktionsprisen pr. liter mindre.

Et eksempel på den markeds mekanisme er set før på transportområdet - eksempelvis med gearkasser med automatiseret gearskift. Til at begynde med kostede de ekstra i forhold til manuelle gearkasser. I dag er de automatiserede gearkasser standard og manuelle gearkasser noget, man skal betale ekstra for.

Michael B. Hansen siger, at YX Erhverv med åbningen af den nye HVO-tank i Ishøj har oplevet en øget nysgerrighed fra kundernes side.

- Vi har gang i en god dialog med kunderne. Vi lytter som brændstofleverandør meget til vores kunder og skulle gerne dække deres behov efter bedste evne, siger han og peger på, at hvis der er mere i det, så er YX Erhverv klar til at åbne endnu en HVO-tank der, hvor efterspørgslen er størst.

Interesserede kan se mere om kravene om biobrændstoffer **her**:

Om YX Erhverv:

- YX Erhverv har specialiseret sig i olie til erhverv (bulk) og transport (YX Truck)
- YX Erhverv er en del af YX Danmark A/S, som desuden består af YX Landbrug og YX Fyringsolie
- YX Danmark A/S er en del af den norske Reitangruppen, som desuden ejer Uno-X, Rema 1000 og 7-Eleven



Forkert kølervæske kan øge driftsomkostningerne

Kølervæske er kølervæske - eller er det. Virksomheden Vantage Lubricants, der eksempelvis leverer smøreolier og kølervæsker til en række busvognmænd landet over, peger på, at kølervæske ikke bare er kølervæske, da en kølervæske skal kunne andet og mere end blot at køle en motor ned. - En kølervæske skal også forebygge korrosion af kølesystemet - eksempelvis komponenter i aluminium, siger smøretekniker Roar Eriksen fra Vantage Lubricants

Som smøretekniker hos Vantage Lubricants arbejder han også med kølervæsker til kølesystemer i busser og lastbiler. Gennem de seneste år har firmaet leveret flere løsninger til kunder, der har opdaget, at kølervæsker ikke bare er kølervæsker.

Roar Eriksen forklarer, at udviklingen og brugen af nye materialer og arbejdsgange har udfordret motorproducenterne. For eksempel har man de senere år ændret produktionsmetoden på nye alu-kølere, også til eftermarkedet. Det

betyder, at de nye alu-kølere er særligt udsatte for korrosion lige i starten efter ibrugtagning – og kun nogle få typer kølervæske har et effektivt værn mod dette.

Han nævner også, at de fleste longlife-kølervæsker har en negativ effekt på polymere materialer. Et meget benyttet korrosionsbeskyttende additiv i kølervæske virker nemlig også som en blødgører, der eksempelvis nedbryder slanger af silicone, nylon og eksempelvis O-ringe i nitril (Nitril er en form for syntetisk gummi). Når disse materialer anvendes, kræves derfor en speciel kølervæske uden dette additiv.

Korrosion kan også opstå, hvis kølervæsken bliver for gammel eller overophedet. Al korrosion medfører bundfald i kølesystemet og reduceret kølekapacitet. Også blanding af forskellige typer kølervæske kan i nogle tilfælde give bundfald, der forværrer problemet.

Roar Eriksen peger på, at det er vigtigt, at den kølervæske, man hælder på et kølesystem i eksempelvis en bus, lever op til de krav, motorproducenten stiller. Der er som regel en god grund til, at motorproducenterne stiller en række krav. For eksempel har utætte toppakninger på Scania været et velkendt problem, men få tænker på, at problemet kan føres tilbage til kølervæsken, siger han og fortsætter:

- En toppakning eller en ny kølerslange koster måske ikke så meget. Men det koster stilstand, tid på værkstedet og måske aflyste ture, der kan udløse bod. Alt i alt kan en besparelse på kølervæsken nemt overhales af øgede driftsomkostninger

Hos Vantage Lubricants er Roar Eriksen klar i mælet, når det gælder spørgsmålet, om man kan bruge den samme kølervæske i alle motorer.

- Der findes ikke en universel kølervæske, siger han og opfordrer til, at man er omhyggelig med produktvalget, inden man åbner for sluserne og fylder mange liter ny kølervæske på en bus.

Han medgiver, at det ville være meget nemmere med en universal kølervæske.

Men én kølervæske kan ikke overholde alle motorproducenters krav. Hver motorproducent stiller deres egne specifikke krav til det kemiske indhold af kølervæsken. Og det additiv, som den ene motorproducent kræver, forbyder den anden motorproducent.

Om Vantage Lubricants:

- Vantage Lubricants har specialiseret sig i at levere smørelier og kølervæsker til professionelle - blandt andet autoværksteder, specialværksteder, entreprenører, vognmænd, landmænd, grossister, detail-kæder, forhandlere og maskinproducenter
- Vantage er specialist i kølervæsker på OE-niveau til både lette og tunge køretøjer. Kølervæskerne produceres sideløbende med leverancer til store motorproducenter og benytter de samme produktformuleringer. Vantage har stor erfaring i skræddersyede løsninger til større flådeejere, hvor langsigtet driftsøkonomi er i fokus

Materiel

- Da en kølervæske ikke kan være både med og uden samme additiv, så fungerer ideen om universal kølervæske ikke, understreger han og fremhæver, at det i hvert fald er vigtigt at bruge den rigtige kølervæske, mens komponentgarantien gælder, ellers kan man risikere at miste garantien.

- Der er ingen magi i en "universal kølervæske". Det er blot en kendt kølervæske type, som udbyderen ophøjer til "universal" - eventuelt med en neutral farve, siger Roar Eriksen, som peger på, at motorproducenterne ifølge EU's konkurrenceregler ikke kan kræve, at man bruger en original kølervæske fra motorproducenten. Heller ikke i garanti-perioden. Men motorproducenten må gerne kræve, at kølervæsken opfylder specifikke krav.

Når garantien er udløbet, er der flere muligheder for alternativer. Men det kræver, at den valgte kølervæske er kompatibel med materialer i kølesystemet. Og så kan skift af type af kølervæske endda nogle gange kræve en komplet udskiftning af al kølervæske.

Men hvordan kan man som busvognmand sikre sig, at man anvender de foreskrevne kølervæsker-

- Man kan udfordre sin kølervæskeleverandør og spørge ind til, hvordan produkterne løser de modstridende krav fra motorproducenterne, siger Roar Eriksen.

Hos Vantage Lubricants stiller Roar Eriksen gerne op med råd og vejledning - og leverer løsninger virksomheder med en blandet flåde af køretøjer.

Fakta:

Motorproducenterne har forskelligrettede krav til additiv indhold i kølervæske. De forskelligrettede krav kan ikke rummes i samme produkt, da det ene modvirker det andet.

Eksempler på to hyppigt anvendte additiver - Silikat og 2EHA:

Motorproducent der kræver additivet silikat: MAN

Motorproducent der forbyder additivet silikat: Volvo

Motorproducent der kræver additivet 2-EHA: DAF

Motorproducent der forbyder additivet 2-EHA: Mercedes-Benz

2-EHA står for 2-Ethylhexansyre, som er et stof, der bliver brugt som korrosionshæmmer

Når kølervæskerne først er sat i system, og medarbejderne informeret om, hvad de skal være opmærksomme på og gøre, er det ifølge Roar Eriksen en enkel og billig måde at forebygge driftstop på grund af forudsigelige problemer i kølesystemerne på grund af forkerte kølervæsker.

- Og driftstop koster altid tid og penge, siger han og kommer med følgende råd:
- Gør altid som motorproducenterne foreskriver. Det giver på sigt de færreste problemer og de laveste driftsomkostninger, selvom man måske skal have flere forskellige kølervæsker til en blandet vognpark.

Kort om kølervæsker:

- Langt det meste kølervæske solgt i Danmark indeholder et additiv, der nedbryder silikone, nylon og nitril (Nitril er en form for syntetisk gummi).
- Hvis man blander ikke kompatible kølervæsker kan det give bundfald og galvanisk korrosion.

Brugen af ikke-kompatibel kølervæske kan på kortere sigt give problemer med:

- silikoneslanger, der opløses indefra af kølervæsken
- toppakninger på motorer fra Scania, hvor nylon bliver nedbrudt

På længere sigt kan brugen af ikke-kompatibel kølervæske give problemer med:

- Galvanisk korrosion i aluminium - Der er ingen rust at se, men materialet "opløses" omkring vandkanalerne
- Aflejring af bundfældede additiver og frigjort aluminiumoxid reducerer kølekapacitet

Farver på kølervæsker:

- Farve er kun indpakning. Det afgørende er, hvad kølervæsken indeholder af forskellige stoffer
- Volvo har eksempelvis en gul kølervæske, men farven er ikke et krav fra Volvo. En rød DAF-kølervæske overholder Volvo's krav, men det gør en gul Iveco-kølervæske ikke
- Blå kølervæske bør ikke længere anvendes til vejtransport længere. Det er over 20 år siden, at blå kølervæske passede til motorer i lastbiler og busser
- Det største problem med blå kølervæske er levetiden, der kan være under to år. Blå kølervæske er derfor meget følsom med hensyn til skifteinterval, og den har ikke nogen effektiv korrosionsbeskyttelse af aluminium

(Kilde: Vantage Lubricants)



“Bus and Coach of the Year” juryen, som bestod af internationale erhvervsjournalister fra 22 lande, har kronet MAN Lion’s Coach til “Coach of the Year 2020”. På Busworld Europe i Bruxelles overleverede juryformand Tom Terjesen det eftertragtede trofæ til Jan Aichinger, Head of Product Marketing Bus, og Rudi Kuchta, Head of Product & Sales Bus and Speaker Business Unit Bus at MAN Truck & Bus (fra venstre til højre).

Tysk busproducent kørte hjem med trofæet

Den nye MAN Lion’s Coach blev årets vinder af pris “Coach of the Year 2020”, som blev uddelt på busmessen Busworld 2019, der i år fandt sted i Bruxelles. Bag prisen står en jury på med internationale fagjournalister fra 22 lande. Det var tiende gang, MAN Truck & Bus fik tildelt prisen Bus and Coach of the Year

Den nye MAN Lion’s Coach vandt prisen “Coach of the Year 2020” to år efter dens officielle lancering. Prisen blev tildelt ved et Award show under åbningsceremonien af “Busworld 2019”. De 22 europæiske fagjournalister var især imponeret over det overordnede koncept omkring MAN Lion’s Coach. Prisen “Coach of the Year” betragtes som den vigtigste internationale pris på coach-markedet, og er blevet tildelt gennem tre årtier.

- Vi er ekstremt stolte over, at vores nye MAN Lion’s Coach imponerede juryen og vandt denne eftertragtede pris. Anerkendelsen “Coach of the Year” er et perfekt bevis på de mange års engagement og hårdt arbejde, som hele teamet har udvist. De har arbejdet ihærdigt både i busafdelingen og på tværs af afdelingerne for at udvikle et fremragende køretøj og bringe det succesfuldt på markedet. Denne juryafstemning viser tydeligt, at vi har opnået noget specielt med vores Lion’s Coach, sagde Joachim Drees, der er administrerende direktør for MAN Truck & Bus SE, i anledning af prisoverrækkelsen.

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.

Nye Isuzu lagerbusser

- NOVO LUX 29 + F + G fra kr. 550.000,-
- TURQUOISE 31 + F + G fra kr. 650.000,-



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,-

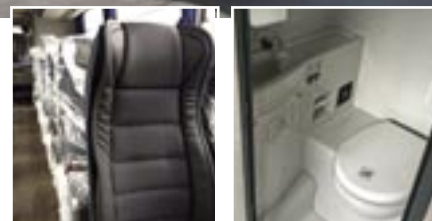
Konkurrencedygtigt
alternativ
til flexkørsel



Så har vi Visigo Hyper på lager igen



Bemærk: kan fås med lift.



Visigo Hyper med fuldautomatisk ZF gear & 320 HK

9,66 m. Euro 6 bus med forbedret brændstofføkonomi & kørekøkomfort. **Fra**
Har fået designpris for sit elegante & aerodynamiske ydre look. **35 + F + G** **kr. 1.250.000,-**

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

I begyndelsen af september inviterede de 22 juryeksperter fem busproducenter fra Europa til at deltage i Coach Euro Testen i Sibiu, Rumænien. Efter en uges omfattende test, adskillige prøvekørsler og intensive tekniske diskussioner besluttede juryen at MAN Lion's Coach var en sikker vinder af "Coach of the Year 2020". Den internationale jury var især imponeret over bussens sammenhængende koncept, der kombinerer omkostningseffektivitet, komfort og praktik med nyskabende teknologi og et moderne design. Juryen var også begejstret over den høje kvalitet omkring chaufførens arbejdsplads. Derudover blev den nye højtydende og effektive drivlinje også fremhævet. Den smarte integration af kørestolsliften over forakslen var også på tale. Placeringen skaber større fleksibilitet i forhold til, hvordan bussen bruges, og begrænser dermed ikke størrelsen på bagagerummet.

- Prisen markerer MAN Lion's Coach, som et pålideligt og omkostningseffektivt køretøj, der gør det lettere for busoperatørerne. Det værdsætter både kunderne og eksperterne. Den nye Lion's Coach har øget sin markedsandel i Europa siden lanceringen og fået tildelt flere præmier. Der er gode grunde til, at Lion's Coach er MANs mest dekorerede bus model, og at flere tophold som FC Bayern München, Paris Saint-Germain og det tyske fodboldlandshold vælger den som spillerbus. Det er en stor ære at vinde den internationale pris "Coach of the Year" og vi er virkelig begejstret, siger Rudi Kuchta, Head of Product & Sales Bus and Speaker Business Unit Bus.

Denne nye pris til MAN Lion's Coach betyder, at MAN Truck & Bus stolt har løftet trofæet for sine busmærker MAN og NEOPLAN ti gange - fem gange for titlen som "Coach of the Year" (2020, 2006, 2004, 2000, 1994) og fem gange for titlen som "Bus of the Year" (2015, 2005, 1999, 1995, 1990).

Juryen har fokus på praktiske detaljer

Siden 1989 har en international ekspertjury tildelt titlerne "Årets bus" og "Årets coach" til forskellige typer busser. I deres bedømmelser fokuserer de europæiske journalister primært på bussernes praktiske detaljer og på designet af køretøjerne.

Busser og lastbiler er samlet på samme side

Daimler Trucks and Daimler Buses er kommet under samme tag hos Daimler Truck AG. I den anledning har Daimler's forskellige aktiviteter fået en fælles indgang på internettet

Alle aktiviteter hos Daimler Trucks & Buses er samlet i Daimler Truck AG, der har omkring 100.000 medarbejdere, som er beskæftiget med at producere syv forskellige bilmærker.

På den nye web-side kan interesserede finde informationer og nyheder fra Daimler Truck AG.



Trafikselskaber ser på bussernes livscyklus

Trafikselskabet Movia, som blandt andet står for busdriften i Hovedstadsområdet, har sammen med trafikselskaber i de øvrige nordiske hovedstæder - Ruter (Oslo), SLL (Stokholm) HSL (Helsinki) og Strætó (Reykjavík) - besluttet at sætte gang i et projekt, der skal analysere bussernes livscyklus

Sammen med busindustrien går projektet ud på at udvikle en ensartet måde at udarbejde livscyklusanalyser af resourceforbrug gennem en bussens levetid - lige fra produktion af råmaterialer, drift og frem til skrotning af bussen. For elbusser omfatter livscyklusanalysen også bussernes kørebatterier.

Tanken med livcyklusprojektet er, at Movia og andre trafikselskaber i forbindelse med udbud kan stille krav om, at tilbudsgiverne skal fremlægge dokumentation for bussernes klima- og miljøaftryk gennem hele bussens livscyklus. Og at disse analyser er udarbejdet på en sådan måde, at de er sammenlignelige på tværs af leverandører.

Som en del af dette projekt vil trafikselskaberne undersøge muligheder for at stille krav til forhold omkring produktion af busserne, eksempelvis dokumentation for, at børnearbejde ikke anvendes. Værdikæder forbundet med produktion af busser er meget komplekse, og det er vanskeligt at dokumentere sporbarhed af materialer og processer gennem alle led i værdikæden.

En rapport, som trafikselskabet Ruter i Oslo og Akershus har fået udarbejdet, kortlægger værdikæder for busser og konkluderer, at der er en række udfordringer forbundet med udvinding af de råmaterialer, som anvendes til produktion af busser. En af de udfordringer, som rapporten påpeger, er risici for anvendelse af børnearbejde i forbindelse med udvinding af kobolt. Kobolt benyttes i såkaldte NMC-batterier (nikkel-mangan-kobolt-batterier), og busproducenten VDL anvender NMC-batterier i blandt andet de 18 meter elbusser, som til december indsættes på linje 2A.

Omkring 50 procent af verdens produktion af kobolt kommer fra Congo i Afrika. VDL og andre busproducenter, som anvender kobolt, har etableret procedurer og stiller krav om ansvarlig produktion fra deres leverandører. Men det er ikke muligt præcist at spore, hvilke miner kobolten kommer fra. Det er blandt andet dette fælles emne, som det nye nordiske initiativ vil se på. Movia påpeger, at VDL har bedt sine underleverandører om at bekræfte de etiske retningslinjer, og at VDL har modtaget positivt svar fra 75 procent af sine leverandører om, at de overholder de etiske retningslinjer.

Hos trafikselskabet Movia er man på linie med kommuner og regioner optaget af bæredygtig drift og ansvarlig produktion af de busser, der kører.

Movia stiller i udbud og kontrakter i forvejen krav om, at busoperatøren, der står for indkøb af busserne, skal leve op til FN's Global Compact princip, hvor operatøren blandt andet forpligter sig til i det daglige arbejde at efterleve og fremme en effektiv afskaffelse af børnearbejde. Med det nye fælles nordiske initiativ fortsætter Movia arbejdet med at sikre en bæredygtig og ansvarlig produktion af de busser, der kører for Movia i hele den sjællandske geografi.

Vognmandsorganisation efter møde i Færdselsstyrelsen: Med et katalog over sikkerhedskritiske fejl kommer vi rigtig langt

På et nyligt afholdt møde fremlagde Færdselsstyrelsen som varslet en første skitse til et katalog over alvorligt sikkerhedskritiske fejl og mangler på lastbiler og tilkoblede køretøjer, som fra 1. januar 2020 kan udløse forhøjede bøder til både chauffører og vognmænd eller andre ejere/brugere af tunge køretøjer

En delegation fra vognmandsorganisationen DTL deltog sammen med andre organisationer på transportområdet i mødet i Færdselsstyrelsen, som ud fra objektive kriterier er i gang med at udarbejde et "katalog" over, hvad typiske "alvorligt sikkerhedskritiske fejl og mangler" er.

- Mødet var positivt, for så vidt angår den tilgang, Færdselsstyrelsen har til udarbejdelsen af et katalog af sikkerhedskritiske fejl. Samlet har mødet givet anledning til en del afklaring, siger underdirektør og erhvervspolitisk chef i DTL Ove Holm.

Han forklarer, at kataloget kombinerer fejlene, der er markeret som "farlige" i EU-direktivet om vejsidesyn, med bemærkningerne til lovforslaget om bødeforhøjelserne. Eksemplerne er konkrete og ledsaget af billeder. Tidligere domme i sager indgår også som grundlag for kataloget.

- Alt tyder på, at det færdige katalog vil være meget konkret og meget praktisk og gavnligt - både for myndighederne og for vognmænd og chauffører, siger Ove Holm.

Kataloget retter sig mod aktørerne - chauffører, vognmænd/ejere/brugere og politiet - og vil omfatte både tekst og billeder. Eksemplerne vil ikke være udtømmende, men kataloget vil løbende blive ajourført i takt med, at yderligere fortolkningsbidrag måtte blive fastlagt af domstolene.

DTL oplyser, at der på mødet blev givet eksempler på alvorligt sikkerhedskritiske bremsefejl. Samtidig blev det præciseret, at sne og is på taget af køretøjer som udgangspunkt ikke er omfattet. Til gengæld er eksempelvis manglende stoplys at regne for en sikkerhedskritisk fejl.

Hold hænderne på rattet, når bremserne testes

Færdselsstyrelsen lagde på mødet op til, at der vil komme en enkel og praktisk "huskeliste" for chaufførens kontrol af lastbil og eventuelt tilkoblet køretøj. Mødet gav ifølge DTL et klart indtryk af, at der skal meget til for, at en chauffør kan få en bøde for sikkerhedskritiske fejl.

Det samme gælder fremmede trailere - og er i øvrigt ikke nyt. Færdselsstyrelsen lægger op til, at en vognmand først betragtes som varig bruger efter en vis periode og først derefter kan blive holdt ansvarlig for trailerens stand, for så vidt angår sikkerhedskritiske fejl. Færdselsstyrelsen vil ifølge DTL præcisere dette nærmere.

På mødet kom det også frem, at test af skævbremssning på lastbilens forreste aksel skal ske med begge hænder på rattet. Det bør efter DTL's vurdering også berolige de vognmænd og chauffører, som har frygtet en stormflod af høje bøder. Bremsekapaciteten skal desuden være væsentligt reduceret - under 50 procent af kravet - for at tælle som en sikkerhedskritisk fejl.

Trafiksikkerhed

Færdselsstyrelsen kan som regeludstedende myndighed vejlede, men det er som altid politi og anklagemyndighed samt domstole, som vil fastlægge praksis i den kommende tid.

DTL peger på, at der i øvrigt ikke er sket ændringer i ansvarsreglerne for chauffør og ejer/bruger af et køretøj, og der er ikke indført nye typer af fejl. Der er heller ikke sket ændringer i forhold til frakendelse af chaufførers førerret eller kørselsforbud for køretøjer. Øvrige tekniske fejl vil fortsat blive sanktioneret som i dag.

Efter mødet konkluderer Ove Holm, at man med kataloget kommer rigtig langt i vejledningen af både vognmænd, chauffører og politi, men at der stadig kan komme nogle prøvesager for domstolene.

- Oven på mødet i går tyder intet dog på, at der vil være tale om mange sager. Og hvis retstilstanden er, som den hele tiden har været, som Færdselsstyrelsen påpeger, så burde der heller ikke være grundlag for prøvesager andet end på bødestørrelsen. Men vi kommer til at følge udviklingen helt, helt tæt, siger Ove Holm.

Kataloget forventes offentliggjort ved udgangen af november måned.

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

Erhvervslivets EU- og Regelforum er klar

For knap to måneder siden annoncerede erhvervsminister Simon Kollerup, at S-Regeringen vil etablere et nyt forum, som skal styrke indsatsen for, at det bliver enklere og lettere at drive virksomhed i Danmark. Forummets medlemmer - 20 eksperter og repræsentanter fra en række danske virksomheder, erhvervsorganisationer, fagbevægelsen og Forbrugerrådet TÆNK kommer til at udgøre Erhvervslivets EU- og Regelforum, der skal rådgive S-Regeringen om bedre og enklere regulering for virksomheder i Danmark

Forummet mødes første gang torsdag 19. december, hvor de sammen skal begynde arbejdet med at kigge på forenklinger i både dansk og europæisk regulering samt bane vejen for øget innovation. Medlemmernes faglige og geografiske sammensætning sikrer, at forummet kommer til at have en bred indsigt i danske virksomheders udfordringer i forhold til den offentlige regulering. Erhvervslivets EU og regelforum skal videreføre arbejdet fra det tidligere Virksomhedsforum og Implementeringsrådet, og som noget nyt, skal forummet også rådgive regeringen om, hvordan man skaber lovgivning, som er tilpasningsdygtig overfor nye teknologiske løsninger og forretningsmodeller. Forummet skal samtidig rådgive om, hvordan det bliver lettere for virksomheder at bevæge sig rundt i offentlige digitale selvbetjeningsløsninger.

Forummet nye opgaver er, ifølge formand Paul Møllerup, en styrke og en nødvendighed.

- Indsatsen for bedre regulering handler ikke alene om at fjerne regler, som er unødvendigt bøvlede. Det handler også om at kigge på, hvordan eksisterende lovgivning kan gøres enklere, mere overskuelig og fremtidssikret. Et oplagt eksempel er de nye grønne partnerskaber, der skal bidrage til erhvervslivets grønne omstilling på tværs af sektorer og som vil stille helt nye krav til, hvor fleksibel vores lovgivning skal være, og hvordan lovgivning, der i dag er helt adskilt, bedst muligt kan spille sammen. Det er opgaver, som kalder på al den faglighed og erfaring som medlemmerne af Erhvervslivets EU- og Regelforum repræsenterer, siger Paul Møllerup.

Erhvervsstyrelsen og Erhvervsministeriets departement fungerer i fællesskab som sekretariat for det nye forum.

Medlemmerne af forummet er:

Paul Møllerup (formand), administrerende direktør, Danske Advokater
Francois Grimal, administrerende direktør, Dolle A/S
Ib Enevoldsen, managing director, Rambøll Danmark
Matias Møl Dalsgaard, stifter og administrerende direktør, GoMore
Niels Stenfeldt, administrerende direktør, Stibo Systems
Dorte Sindbjerg Martinsen, professor, Københavns Universitet
Pelle Guldborg Hansen, CE, InudgeYou
Kent Damsgaard, direktør, DI
Morten Langager, direktør, Dansk Erhverv
Jakob Brandt, vicedirektør, SMVdanmark
Flemming Nør-Pedersen, direktør, Landbrug & Føde-

varer
Per Bremer Rasmussen, administrerende direktør, Forsikring & Pension
Lars Størr-Hansen, administrerende direktør, Dansk Byggeri
Fini Beilin, direktør, Dansk Arbejdsgiverforening
Charlotte Jepsen, administrerende direktør, FSR
Ejner K. Holst, næstformand, FH
Sofie Nilsson, forhandlingsdirektør, AC
Mette Raun Fjordside, vicedirektør, Forbrugerrådet TÆNK
Ane Arnth Jensen, viceadministrerende direktør, Finans Danmark
Jacob K. Clasen, direktør, Danske Rederier

Kattegatkomiteén styrker formandskabet

Kattegatkomiteéns formand Anders Kühnau har inviteret nye kræfter til at indgå i Kattegatkomiteéns formandskab og derved være med til at styrke arbejdet for en fast Kattegatforbindelse. De nye ansigter i formandskabet er regionsrådsformand i Region Sjælland Heino Knudsen, borgmester i Odder Kommune Uffe Jensen og branchedirektør i DI Transport Michael Svane

Dermed er tre af landets fem regioner - Region Nordjylland, Midtjylland og Sjælland - samt de kommuner, hvor en fast Kattegatforbindelse forventes at blive landfaste - Kalundborg og Odder kommuner - repræsenteret i Kattegatkomiteén på øverste politiske niveau. Derudover er også Aarhus Kommune en del af Kattegatkomiteéns formandskab.

Samtidig er der med Michael Svanes indtræden i formandskabet sendt et tydeligt signal fra Dansk Industri om, at en fast Kattegatforbindelse står højt på prioriteringslisten blandt infrastrukturprojekter.

- Jeg er rigtig glad for, at både Heino Knudsen, Uffe Jensen og Michael Svane har sagt ja til at indgå i Kattegatkomiteéns formandskab. Det er utroligt vigtigt, at vi har et stærkt formandskab, som både samlet og individuelt kan bidrage aktivt og strategisk til at sikre, at en fast Kattegatforbindelse fastholder sin position på den politiske dagsorden. Det er jeg sikker på, at de tre nye medlemmer både kan og vil, siger formanden for Kattegatkomiteén, Anders Kühnau.

I dialog med transportministeren

Selvom der så småt er sat gang i arbejdet med forundersøgelserne af en fast kattegatforbindelse, er der stadig en vigtig rolle for Kattegatkomiteén at spille i forhold til at fastholde politisk opbakning til projektet. Det gælder ikke mindst i forhold til den nye S-Regering og transportminister Benny Engelbrecht (S), som Kattegatkomiteén 26. september i år fik lejlighed til at drøfte en fast Kattegatforbindelse med.

Kattegatkomiteén ser frem til de forestående politiske forhandlinger om en ny grøn mobilitetsplan, som kommer til at tegne et billede af, hvordan infrastrukturen i Danmark skal se ud fremadrettet. Infrastrukturinvesteringer er langsigtede og omkostningstunge, og derfor er det vigtigt, at der vælges de rigtige løsninger, som ikke kun løser trafikale udfordringer her og nu - men som også binder landet sammen på den mest hensigtsmæssige måde på langt sigt.





Transportminister Benny Engelbrecht debatterede med vognmænd om grøn omstilling.

Taxivognmænd debatterede grøn omstilling med transportministeren

Den grønne omstilling blev fornylig meget konkret for 180 taxivognmænd, der deltog i en konference om grøn omstilling i taxibranchen. Inden debatten kunne vognmændene se og prøvekøre seks bilimportørers bud på fremtidens el-taxi. Under konferencen slog transportminister Benny Engelbrecht fast, at taxier er en del af den kollektive transport

Det store trækplaster for en del af de fremmødte var at sparke dæk på de nye el-biler. Efterfølgende deltog vognmændene fra Dantaxi i en debat med transportminister Benny Engelbrecht om taxibranchens fremtidige rammebetingelser, hvor især antallet af ladestandere, afgifter på nul-emissionsbiler samt autobranschens muligheder for levering var i centrum. Transportminister Benny Engelbrecht noterede med tilfredshed, at taxierhvervet allerede nu udviser stor omstillingsparathed. Han nævnte som eksempel, at antallet af nul-emissionstaxier udgør to trediedele af samtlige ansøgninger til nye tilladelser.

Debatten afspejlede taxibranchens udfordringer i forbindelse med virkningerne af taxiloven og grøn omstilling. Benny Engelbrecht slog fast, at taxierhvervet er en del af den kollektive transport, og han lagde op til et partnerskab om udformningen af konkrete tiltag i den kommende klimalov.

Taxi-kørsel

Trine Wollenberg fra Dansk PersonTransport pegede på, at dagens arrangement var en succes.

- Generelt set synes jeg, at vi fik taget fat i nogle relevante problemstillinger, og at vi fik adresseret mange af de ting, som taxibranchen ønsker at få sat på dagsordenen, sagde hun.

Direktør i Dantaxi, Carsten Aastrup var især tilfreds med den debat, der blev rejst. Og at der blandt selskabets taxivognmænd udvises en så stor interesse for grøn omstilling.

- Arrangementet i dag viser, at vores vognmænd gerne vil den grønne omstilling, selvom de for eksempel oplever udfordringer med mangel på ladestandere. Taxi er ikke kun transport fra A til B. Kunderne ønsker samtidig et grønt valg. Noget vores vognmænd gerne vil give dem ved at investere i endnu flere nul-emissionstaxier end de over 45 vi allerede har kørende nu, sagde Carsten Aastrup.

Konferencen var arrangeret af Dantaxi og brancheforeningen Dansk PersonTransport. Konferencens hovedformål var at sætte fokus på den grønne omstilling, og dens betydning for den selvstændige taxivognmand.



Nysgerrige vognmænd sparkede dæk og fik prøvekørt alle de nye el-biler.



- Arrangementet i dag viser, at vores vognmænd gerne vil den grønne omstilling, selvom de for eksempel oplever udfordringer med mangel på ladestandere, siger direktør i Dantaxi, Carsten Aastrup.



Erstatningsfærge får plads i Ystad

Bornholmslinjen og Ystad Havn er blevet enige om en ombygning af Færgeleje 5 i Ystad Havn. Dermed bliver det først i det nye år muligt for den bornholmske erstatningsfærge »Povl Anker« at lægge til i færgelejet, der ellers bliver brugt af hurtigfærgerne

En ombygning af hurtigfærgelejet i Ystad Havn vil fra midten af januar 2020 gøre det muligt for Bornholms erstatningsfærge »Povl Anker« at lægge til i Ystad. Aftalen mellem Bornholmslinjen og Ystad Havn sikrer, at trafikken med »Povl Anker« ikke er afhængig af de andre færgelejer i Ystad Havn. En afklaring af mulighederne for, at erstatningsfærger kan lægge til i Ystad uafhængigt af de øvrige færger, har stået højt på dagsordenen hos Bornholmslinjen og Ystad Havn siden Molslinjen overtog færgebetjeningen af Bornholm.

- Når vejret viser tænder, bliver det nu muligt for os at omlægge færgerne, så vi kan lave det bedst mulige trafikprogram. Det giver et væsentligt løft til færgebetjeningen af Bornholm, siger Bornholmslinjens administrerende direktør, Carsten Jensen.

De to polske rederier Polferries og Unity Line sejler dagligt på ruten Ystad-Swinoujscie. Deres færger lå i det eneste andet færgeleje, som »Povl Anker« i teorien kunne bruge, og det betød, at bornholmerfærgeren sjældent kunne anløbe Ystad før efter klokken 14.00, hvor de to andre færger havde forladt havnen. Derfor koncentrerede Ystad Havn og Bornholmslinjen sig om færgeleje 5 som bedste mulighed.

- Ombygningen af færgelejet giver os friheden til for eksempel at sætte Povl Anker ind som første morgenafgang, hvis det er sådan, vi hjælper flest bornholmere, siger Carsten Jensen.

Det praktiske arbejde med ombygningen af færgeleje 5 i Ystad begynder i slutningen af november og forventes afsluttet således, at »Povl Anker« kan anløbe Ystad Havn fra midten af januar 2020.

Færgerute genopstår med hybridfærge

I december genopstår færgeruten mellem Rudkøbing på Langeland og Marstal på Ærø, når en ny hybridfærge begynder at sejle mellem de to havne. Den nye færge døbes ÆrøXpressen og øger øens færgekapacitet til gavn for både turisme, erhvervsliv og øboere

Færgeselskabet ÆrøXpressen A/S forventer, at den nye hybridfærge bliver godkendt af Søfartsstyrelsen i starten af december. Derefter skal færgen sejle et antal prøveture mellem Rudkøbing og Marstal, inden hun er klar til drift.

- Med ÆrøXpressen får Ærø fem færger til og fra Ærø. De rejsendes fleksibilitet har aldrig været større. Vi er forbundet til Als i Syddanmark og videre til Tyskland, til Fyn og til Langeland, Lolland og Falster, siger turist- og erhvervsdirektør Chris Hammeken.

Omkring 250.000 turister besøger Ærø hvert år. Med den nye færge får turisterne sammen med de cirka 6.000 øboer og flere hundrede lokale virksomheder over 25 daglige afgange til og fra øen i Det Sydfynske Øhav.

- Ærø er i vækst. Med ÆrøXpressen kan vi byde mange flere velkommen til Ærø. Det ærøske erhvervsliv, pendlere, ærøboer og turister får alle glæde af den øgede færgekapacitet, siger Chris Hammeken.

Billetsamarbejde sikrer fleksible rejsevilkår for passagererne

ÆrøXpressen A/S og det kommunale færgeselskab Ærøfærgerne har indgået et billetsamarbejde, som går ud på, at en billet giver adgang til at rejse med begge færgeselskaber. Dermed får de rejsende en langt større fleksibilitet i forhold til afgangene.

Direkte forbindelse mellem København og Ærø

Forud for indsættelsen af ÆrøXpressen har færgeselskabet arbejdet hårdt på at sikre passagererne gode forhold under hele rejsen.

- Vi arbejder hele tiden på at skabe fleksible løsninger for vores færgepassagerer. Derfor har vi indsat en forbindelsesbus fra færgehavnen i Rudkøbing til banegården i Svendborg. Og så arbejder vi på at etablere et samarbejde med Flixbus, som giver vores rejsende en direkte forbindelse fra Ærø til København, siger Søren Vestergaard, der er direktør for ÆrøXpressen.

Lørdag 30. november inviterer ÆrøXpressen A/S på dåb, fest og fyrværkeri på havnen i Marstal. Færgen kan ses i havnen, og butikkerne i Marstal byder på særlige "Xprestilbud" i dagens anledning.

Fakta om ÆrøXpressen:

- Færgen er en hybridfærge med plads til 32 biler og 196 passagerer
- ÆrøXpressen er resultatet af et privat initiativ i Marstal finansieret af privatkøbte aktier samt fondsmidler med mere.
- Ved færgeselskabets første aktiemission i 2018 blev der tegnet private aktier for over 7.000.000 kroner



Færgerederi noterer:

CO2-udslippet er skåret ned med 16.000 ton

Lørdag 9. november kunne færgerederiet Forsea markere det første år med batteridrift på færgerne Tycho Brahe og Aurora, som sejler mellem Helsingør og Helsingborg. Alene i 2019 har ForSea reduceret sit CO2-udslip med 16.000 ton

- Vi ser med stolthed tilbage på et år, hvor vi har arbejdet målrettet med vores bæredygtighedsrejse. Hvor vi som det første selskab i regionen har foretaget en omfattende omstilling, der har bidraget til et markant forbedret luftmiljø, siger rederiets administrerende direktør Johan Röstin og fortsætter:

- Vi er stolte over, at vores arbejde har skabt så stor opmærksomhed både lokalt, nationalt og internationalt. Det motiverer os allesammen til at fortsætte vores rejse fremover med visionen om at skabe gode forbindelser ud fra såvel et miljø- som et transportmæssigt perspektiv. Vi vil sætte et aftryk, der vil brede sig som positive ringe i vandet for miljøet og en levende region.

Markant reduceret CO2-udslip

ForSea er verdens første højintensive batteridrevne færgelinie. Ambitionen er løbende at mindske miljøpåvirkningen. Alene i 2019 har ForSea reduceret sit CO2-udslip med 16.000 ton, som svarer til næsten en reduktion af ForSeas samlede CO2-udslip på 45,5 procent. Det betyder et væsentligt bedre og renere miljø - til lands og til vands. Samtidig har ForSeas el-forbrug siden starten af 2019 kommet fra bæredygtige kilder og dermed helt fossilfrit.

I 2019 har to grupper desuden arbejdet aktivt med forskellige energibesparelsesprojekter for at reducere energi-forbruget. En af grupperne, Eco-driving group, har kigget på, hvordan man kan sejle færgerne så energioptimalt som muligt. Det har reduceret energiforbruget med 5 - 10 procent. En anden gruppe har arbejdet med projekter af mere teknisk art (LED-belysning, frekvensstyring af pumper, installation af induktionsplader med mere). Det har reduceret energiforbruget med ca. 400.000 kWh.

Grøn filosofi ombord

ForSea arbejder også på andre miljøparametre for at sætte et så lille miljømæssigt aftryk som muligt. Det sker blandt andet ombord, hvor der er stor fokus på genanvendelse og høje krav til den mad, der serveres. Alle madrester transporteres til biogasanlæg for at blive til biogas eller -gødning. Og i restauranterne er menuerne så vidt muligt baseret på lokale råvarer. I foråret 2020 bliver rederiet MSC/ASC-certificerede for at kunne tilbyde fisk og skaldyr fra bæredygtigt fiskeri.

Seabin, Havrejsen og Starting Chance

Som led i sin bæredygtighedsrejse har Forsea også søsat en række sociale og miljøforbedrende projekter.

Seabin (en flydende "støvsuger", der opsamler skrald fra havnebassinet) er ForSeas bidrag til et bedre havnemiljø i Helsingborgs havn.

Havsresan er et projekt drevet af Lunds Universitet, Swedish Coast and Sea Center, sammen med lokale dykkerklubber i Helsingborg. Her undersøges havmiljøet i Sundet. Fx måles lydniveauet under havoverfladen.

Starting Chance er et sydafrikansk velgørenhedsprogram, som ForSea indledte samarbejde med ifm. en udvidelse af vinsortimentet på færgerne. For hver solgt flaske går en del af indtægten tilbage til hjælpeorganisationen Starting Chance, som hjælper forskolebørn i udsatte områder i Sydafrika.



- Den nye færroute åbner store muligheder for at udvikle turistsektoren og turismen på både dansk og svensk side, siger Tony Michaelson, der er linjechef på Stena Lines ruter mellem Danmark og Sverige.

Færgerederi gør sig klar til ny rute over Kattegat

Billetsalget til Stena Line's nye rute mellem Grenaa-Aarhus og Halmstad er gået i gang. Billetsalget var det første startskudt for ruten, der forbinder Kattegatregionen - Det østlige Jylland og det vestlige Sverige med byerne Aarhus, Grenaa og Halmstad

- Nu kan vores gæster begynde at købe billetter til den nye rute, og det er med til at markere, at ruten snart bliver en realitet. Vi ser frem til at skabe uforglemmelige rejseoplevelser i mange år fremover, siger Stena Lines linjechef Tony Michaelson.

Det er den nuværende færgen på ruten Grenaa-Varberg »Stena Nautica«, som kommer til at besejle ruten. Inden åbningen vil færgen, der en gang tilhørte DSB Rederi og sejlede mellem Aarhus og Kalundeborg, få en makeover. Den vil blandt andet omfatte en renovering af restauranter og barer om bord for at løfte underholdningen og servicen op på et højere niveau. På den nye rute vil »Stena Nautica« tilbyde passagerne aktiviteter som shopping, biograftur og ikke mindst Stena Line-færgernes største legerum for de mindste gæster. Færgen vil også blive opgraderet med et nyt hundehjørne, hvilket har vist sig at være populært på flere af Stena Lines andre færrer.

Åbningen af ruten vil blive markeret med en stor åbningsweekend fra 1.-2. februar både i Grenaa og Halmstad. Forberedelserne til flytningen af ruten fra Varberg til Halmstad er i fuld gang, og inden starten i februar vil en nybygget terminal i Halmstad med flere bæredygtige løsninger som solceller og bæredygtig elektricitet være klar til at modtage Stena Lines færrer.

Med den nye rute ønsker Stena Line at forbinde Kattegatregionen og de tre byer Aarhus-Grenaa-Halmstad. Rejsende kan eksempelvis begynde turen fra Aarhus med bus eller letbanen til Grenaa og sejle med Stena Line fra Grenaa til Halmstad.

- Den nye færroute åbner store muligheder for at udvikle turistsektoren og turismen på både dansk og svensk side, men også for udveksling inden for erhverv, sport og kultur. Det er glædeligt at se, hvor begejstrede kommunerne på begge sider er - det så vi ikke mindst gennem den Kattegatalliance, der blev underskrevet i oktober, siger Tony Michaelson.



Dækket på »Copenhagen« er gjort klart med fundamentet til rotorsejlet.

Hybridfærge skal sejle med sejl - rotorsejl

Færgerederiet Scandlines, der sejler på to ruter mellem Danmark og Tyskland, har sat gang i installationen af sejl - rotorsejl - på færgen »Copenhagen«, der tidligere er blevet bygget om til en hybridfærge. Det forberedende arbejde til installation af rotorsejl på »Copenhagen« blev afsluttet under det planlagte værftsophold her i efteråret

Installationen af rotorsejlet skal ske på skibsværftet Remontowa i Polen. Under opholdet fik færgen - ud over det regelmæssige klasseeftersyn af klassifikationsselskabet Lloyd's Register - monteret et stålfundament og lagt kabler som forberedelse til installation af rotorsejl. Selve rotorsejlet installeres i andet kvartal næste år. Færgen har desuden fået en ny mast, da det bagerste toplys skal være placeret foran rotorsejlet.

Med beslutningen om at installere et rotorsejl på færgen bruger Scandlines den 100 år gamle Flettner-rotorteknologi, og investerer dermed i miljøvenlig vindkraftteknologi. Norsepowers rotorsejlsløsning er den første maritime vindteknologi, der har vist sig at være konkurrencedygtig på kommercielle vilkår. Rotorsejlet er en 30 meter høj roterende cylinder, som ved hjælp af Magnus-effekten bidrager til at drive skibet fremad. Ved at installere et rotorsejl kan Scandlines reducere CO₂-udledningen fra hybridfærgen M/F Copenhagen med fire til fem procent.

Flydende forbindelser

Ud over det forberedende arbejde og det regelmæssige klasseeftersyn var der også en lang række vedligeholdelsesarbejder på programmet. Blandt andet blev færgens undervandsskrog malet med algeafvisende maling, og færgens rørsystem til toiletter blev rensat. Færgen har fået monteret en ny stopfender agter i styrbordssiden, så den kan bruge et alternativt leje i Rostock, hvis Scandlines' sædvanlige leje skulle være optaget. Desuden fik færgens closed-loop-skrubber, der vasker mindst 90 procent af svovl og sodpartikler ud af færgens udstødning, en overhaling. Også færgens kølevandsboks-kølere blev rensat for muslinger.

- Vi kom i mål med de mange opgaver, der skulle løses under værftsopholdet, så vi kan opretholde vores stabile og pålidelige drift, og færgen er klar til at få installeret rotorsejlet i andet kvartal 2020, siger Fini Alsted Hansen, der er Technical Superintendent hos Scandlines.

Færgen »Copenhagen« blev indsat i 2016.



Hybridfærgen »Copenhagen« får snart vinden i ryggen, når det gælder bæredygtighed.



Flere rejser med Letbanen i Aarhus

De seneste passagertællinger for Letbanen viser en væsentlig stigning i passagertallet i forhold til andet kvartal. Det viser den opgørelse, som Midttrafik har foretaget for tredje kvartal

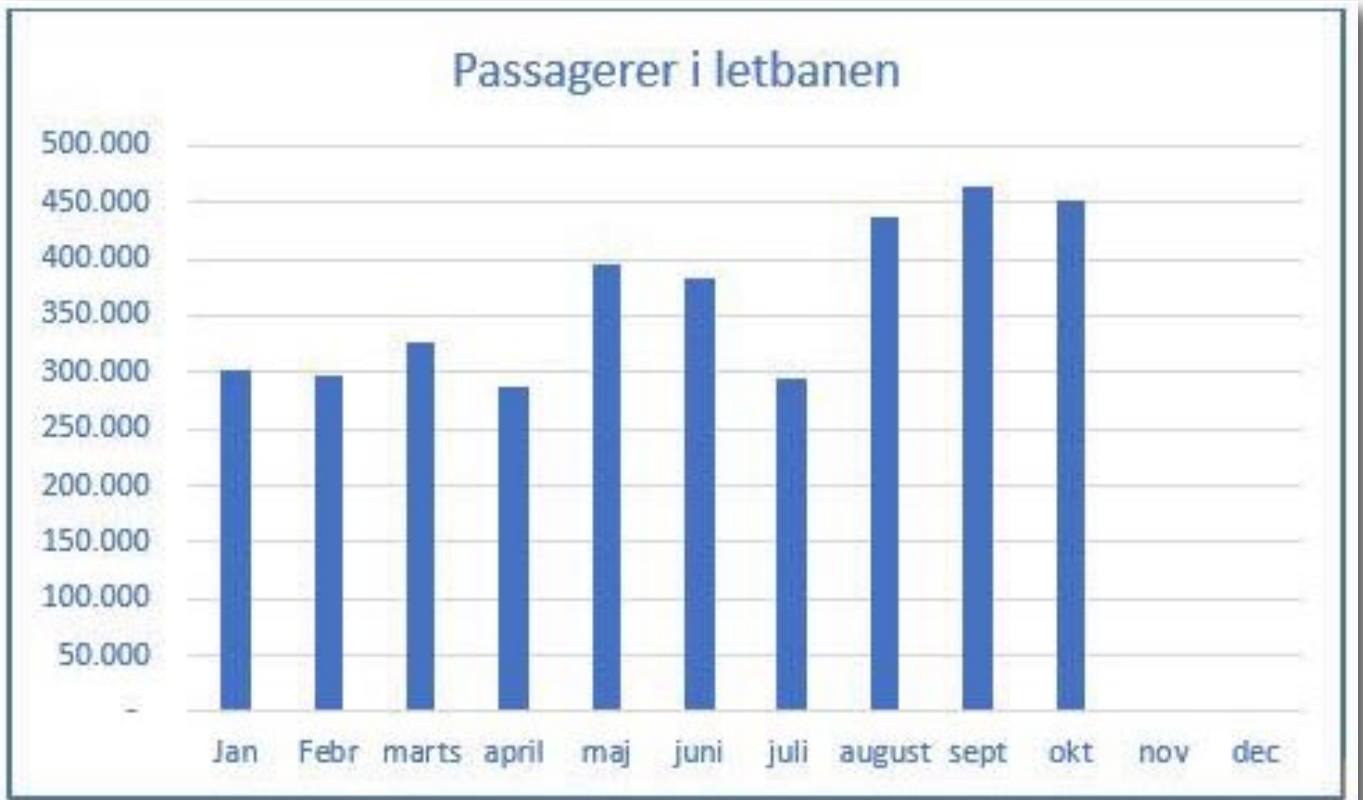
Ifølge Midttrafiks opgørelse har der siden sommerferien været cirka 100.000 passagerer med Letbanen om ugen i gennemsnit. På en hverdag i efteråret rejser der cirka 18.000 passagerer på den samlede strækning. Det samlede passagertal for tredje kvartal inklusiv skolernes sommerferie er opgjort til cirka 1,2 millioner passagerer.

Passagertallet er opgjort på baggrund af automatiske tællinger, en manuel hverdagstælling og rejsekortdata.

- Når vi ser tilbage på de problemer, der har været med Letbanen i 2019, er vi godt tilfredse med, at så mange kunder alligevel rejser med Letbanen. Det var forventet, at vi ikke ville nå de tidligere prognoser på 9 millioner årlige rejser på grund af ændringer i forudsætningerne for prognosen. For eksempel er byudviklingen i Lisbjerg, Nye og Skejby endnu realiseret, siger Ole Sørensen, der er planchef hos Midttrafik.

Midttrafik kan på baggrund af tællingerne i andet og tredje kvartal konstatere, at andelen af rejsekortrejser på Letbanen ligger væsentligt over andelen i den sammenlignelige bustrafik. Det betyder, at passagertallet for første kvartal med stor sandsynlighed har været overvurderet.

Letbaner



Udviklingen i passagertal opgjort på månedsbasis ved opregning af rejsekortdata. Passagertallet i juli ligger naturligt lavt på grund af sommerferie, mens passagertallet topper i september. Rejsekortdataene viser, at passagertallet for oktober (fjerde kvartal) er lavere på grund af efterårsferien og driftsforstyrrelser i begyndelsen og i slutningen af måneden.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Magasinet Bus

Torsdag 31. oktober 2019 - nummer 10 - 7. årgang

Alvorlige ulykker:

Busoperatører har beredskabet klart

Læs mere side 31 - 33

Bilister lukke
busser in
stop

Scania's busdirektør i Danmark:

De kommende år vil by
både diesel, gas og

Læs mere side 16 - 18

Transportministere... regler for bus-cabotage:

- Vi kan glip af Magasinet Bus 10 - 2019?
Så hent det her!

Læs

Gik du glip af Magasinet Bus 10 - 2019?
Så hent det her!

Læs mere side 12

Fokus på fejl og mangler

Læs mere side 22 - 25

Politiet fandt ulovlige stoffer
i bus fra Tyskland

Læs mere side 5