

Magasinet Bus

Tirsdag 26. februar 2019 - nummer 2 - 7. årgang

Samspelet om el-drift mellem alle parter er centralt

Læs mere side 28 - 33

Luxembourg's regering indfører fri transport med tog, letbaner og busser

Læs mere side 5

Nye miljøzonekrav udfordrer busbranchen

Læs mere side 14

Politikere lukker telerute for at spare penge

Læs mere side 8

18 regionalbusser i Nordjylland bliver CO2-neutrale

Læs mere side 10

Enhedslisten vil skabe bæredygtig transport for alle

Læs mere side 16

Hvordan løser vi op for trængslen?

De fleste, der bevæger sig rundt i byerne og kører på vejene vil nok være enige om, at der er kamp om pladsen. Statistikkerne over kørte kilometer, antal biler på motorvejene og antallet af registrerede biler bekræfter, at indtrykket. Trængslen er kommet til byerne - og så længe vi hver i sær holder fast i, at den ypperste løsning for os selv er at køre i vores egen bil, vil trængslen blive værre. Og det kan vi så sidde og blive trafikvrede over, når vi holder i kø sammen med andre, der har valgt samme vej.

Det er da også for dårligt, at det tilsyneladende ser ud til, at ingen vil gøre noget ved det - sådan for alvor. Der kommer forslag på bordet om at bygge nye veje og udbygge de eksisterende. Målet er, at vi skal kunne komme hurtigere frem - til hvad.? Til køerne for enden af vejen?

Der er lange udsigter til en løsning, hvor vi alle kan køre i vores egne biler uden at opleve trængsel. Så, helt ærligt, hvad skal der til for at løse op for trængslen.

Her fra denne plads, hvor der er udsigt over havnen i Aarhus, og hvor letbanen kører forbi mange gange i timen med ganske mange passagerer, ligger det lige for:

- tag letbanen, tag bussen, tag toget

Hvornår det kører?? Rejseplanen og trafikelskabernes forskellige app'er viser både tid og sted og vejen til billetterne - lige i hånden.

Hvad koster det? Er det ikke dyrt?

Her begynder det så at blive svært at få bilisterne til at tilvælge den fælles transport. Med startpriser på 20 kroner eller mere for en kort tur i to zoner er det let at få bilisterne til at blive siddende i deres biler.

Men trængslen er stigende - og i Luxembourg er den blevet så voldsom, at landets politiske flertal vil gøre det gratis at køre med bus, letbaner og tog.

Om vi her i Danmark skal følge sporet fra Luxembourg og slippe billetterne fri, ligger nok ikke lige for. Men hvis vi vil gøre noget ved trængslen ud over selv at vælge bus, letbane og tog, er det nok en god idé at se på indgangsprisen til den fælles transport - for når man først er kommet om bord - og er blevet en flittig bruger, er det faktisk ret billigt at rejse sammen med andre, hvis man har et rejsekort i hånden.

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

EVADYS

FØDT ALSIDIG. BYGGET TIL AT VÆRE LØNSOM.

BTS



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



Uden for myldretiden kan man tage sin cykel gratis med i bybusserne i Viborg - hvis der er plads. Billet er af busterminalen ved Viborg Station.

I Viborg kan man tage sin cykel med i bussen

Siden årsskiftet har man kunnet tage sin cykel med i bybusserne i Viborg gratis uden for myldretiden mellem klokken syv og ni. Ordningen er et to-årigt forsøg og understøtter Viborg Kommunes ønsker om, at Viborg skal være en god cykelby

Kunder, der gerne vil kombinere cykel og bus på deres rejse, kan få plads til cyklen på midterperronen i Viborgs bybusser uden for myldretiden, hvis der er plads. For pladsen i bussernes midterperron eller flexarealet skal deles med barnevogne, kørestole med mere - og her gælder først-til-mølle-princippet. Er flexarealet optaget, må man vente på næste bus - eller tage cyklen videre på sin rejse. Midttrafik oplyser, at der er plads til højst to cykler. Chaufføren vurderer og afgør, hvad der er plads til på en given afgang.

Viborg Kommune ønsker, at Viborg by skal være en god cykelby og håber, at borgerne vil tage godt imod tilbuddet, der vil øge mobiliteten i byen.

- Vi vil gerne have borgerne til at bruge cyklen noget mere. Det giver både en bedre sundhed for den enkelte og mindsker trængslen på vejnettet. Dertil kommer, at det bidrager til et bedre miljø i Viborg, siger Johannes Vesterby, der er formand for Teknisk Udvalg og medlem af Midttrafiks bestyrelse og tilføjjer:

- Derfor tilbyder vi nu, at man kan tage cyklen med i bybussen.

Midttrafik vil bruge erfaringerne fra forsøget med gratis cykelmedtagning i Viborg bybusser til at vurdere, om ordningen skal udbredes til de øvrige bybusser i Midttrafiks område.

Luxembourg's regering indfører fri transport med tog, letbaner og busser

Fra søndag 1. marts 2020 vil man kunne køre gratis med tog, letbaner og busser i Luxembourg. Det har koalitionsregeringen i hertugdømmet besluttet. Den luxembourgske regering vil dog fastholde betaling for at køre på første klasse for at gøre det muligt for passagerne at arbejde under rejsen. Baggrunden for at indføre fri transport med tog, letbaner og busser er at få flere til at køre kollektivt og dermed mindske trængslen på vejene

Oprindeligt har det regerings plan at indføre fri transport med tog, letbaner og busser i år, men da de fleste brugere af den offentlige transport i Luxembourg har årskort, vurderede regeringen, at det ville være for kompliceret at tilbagebetale årskortene i forhold til, hvad der var tilbage.

Nu er er forventningen, at pendlere vil planlægge deres billetkøb efter, at det om godt et år vil være gratis at køre med tog, letbaner og busser.

Luxembourg har allerede i dag den billigste offentlige transport i Europa. Alle under 20 rejser gratis. En heldagsbillet til enhver form for offentlig transport koster 4 euro (cirka 30 kroner), mens en almindelige billet, der gælder i to timer, koster 2 euro (cirka 15 kroner). Prisen på 3 euro (cirka 22,5 kroner) vil blive bevaret. Et årskort til første klasse vil koste 660 euro (cirka 4.900 kroner)

Det vil koste Luxembourg omkring 41 millioner euro (cirka 306 millioner kroner) at gøre det gratis at køre med tog, letbaner og busser.

Luxembourg har en god økonomi, en har problemer med trafikken. Hver dag rejser omkring 200.000 mennesker fra Belgien, Frankrig og Tyskland ind i Luxembourg, der har en befolkning på omkring 600.000.

Luxembourg's regering har også planer om, at alle busser i den kollektive transport i Luxembourg skal være nul-emissionsbusser i 2030.





DSB kørte ud af 2018 med overskud - og lægger 120 millioner kroner i statskassen.

(Foto: Jesper Christensen)

DSB betaler 120 millioner kroner i udbytte til Staten

Det statsejede DSB opnåede sidste år et resultat før skat på 568 millioner kroner og udbetaler et udbytte på 120 millioner kroner til sin ejer - den danske stat

I forbindelse med årsregnskabet fremhæver DSB følgende:

- Høj punktlighed for S-tog, mens kundepunktligheden for Fjern- & Regionaltog var udfordret af de mange arbejder på infrastrukturen og aldrende togmateriel
- Markant vækst på 40 procent i salget af billige Orange-billetter i forhold til 2017
- Stabil kundetilfredshed trods udfordringer med sporarbejder og togmateriel
- Trafikkontraktbetaling i 2018 reduceret med 207 millioner kroner efter aftale med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
- Indkøb af nye el-lokomotiver, nye togvogne og nye el-togsæt følger planen

Kollektiv trafik

DSB opnåede i 2018 et resultat før skat på 568 millioner kroner mod 274 millioner kroner i 2017. Forbedringen skyldes poster af engangskarakter.

Korrigeret for poster af engangskarakter udgør resultatet 247 millioner kroner, hvilket er 301 millioner kroner lavere end i 2017. Den væsentligste årsag til det lavere resultat er, at kontraktbetalingen fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er reduceret med 207 millioner kroner. DSB indgik i december 2017 en tillægskontrakt til den gældende 10-årige trafikkontrakt. Tillægskontrakten reducerer kontraktbetalingen med i alt 2,3 milliarder kroner i trafikkontraktens restløbetid fra 2018 til 2024.

Hertil kommer stigende omkostninger på 137 millioner kroner til erstatningskørsel i forbindelse med sporarbejder, ligesom passageromsætningen er faldet med 93 millioner kroner. Omvendt er resultatet positivt påvirket af lavere personaleomkostninger - blandt andet som følge af en effektivisering af administrationen svarende til cirka 100 stillinger. Den rentebærende gæld, netto er nedbragt med 942 millioner kroner i forhold til 2017 og udgjorde 3.860 millioner kroner pr. 31. december 2018. Dermed er DSB i god økonomisk form forud for de kommende års materielanskaffelser.

For fjerde kvartal isoleret kom DSB ud med et overskud på 130 millioner kroner korrigeret for poster af engangskarakter, hvilket er 21 millioner kroner lavere end fjerde kvartal 2017. Resultatet for kvartalet er negativt påvirket af den reducerede kontraktbetaling samt lavere passageromsætning, som dog opvejes af lavere omkostninger.

- Det er et DSB i god økonomisk form, der er parat til at tage kampen op med busser og biler om markedsandele. Vi skal derigennem yde vores bidrag til mindre trængsel og en mere klimavenlig transport, siger Flemming Jensen, der er administrerende direktør i DSB.

Debatmøde sætter fokus på organisering af kollektiv trafik

[Transportøkonomisk Forening, TØF, sætter i samarbejde med Kollektiv Trafik Forum fokus på organiseringen af den kollektive trafik på et debatmøde der finder sted hos Rambøll på Hanne-manns Allé i Kastrup på Amager torsdag 28. februar](#)

Baggrunden for debatmødet er, at organiseringen af og ansvaret for den kollektive transport flere gange har været til debat - eksempelvis i forbindelse med evalueringen af lov om trafikkselskaber og op til (og efter) etableringen af paraplyorganisationen for kollektiv transport på Sjælland, DOT.

Som led i VLAK-Regeringens udspil om en sundhedsreform er der blevet åbnet for en omlægning af det regionale ansvar for den kollektive trafik. Efterfølgende er VLAK-Regeringen kommet med forslag til ændringer af organiseringen af den kollektive transport i Hovedstadsområdet.

På debatmøde ønsker TØF at benytte lejligheden til at se uheldet og sammenhængende på området - blandt andet ved at bringe svenske erfaringer i spil.

Interesserede kan se programmet og tilmelde sig [her](#):

DSB lancerer DSB Orange Fri og fordobler antallet af billige billetter

Fra mandag er der to typer af billige DSB Orange-billetter - Den hidtil kendte Orange-billet og så dem nye DSB Orange. Samtidig fordobler DSB antallet af billige Orange-billetter, så der hver uge er 120.000 billige billetter til salg fordelt på flere afgang over Storebælt

- Med Orange Fri får vi en billet, der har mere fleksibilitet end den billige Orange-billet, men er langt billigere end en enkeltbillet, siger Aske Wieth-Knudsen, der er underdirektør i DSB Kommerciel.

Den nye billet Orange Fri kan købes helt op til afgang, billetten kan refunderes op til 30 minutter før, toget skal køre, hvilket giver plads til at planlægge - og ændre planer.

Desuden er der flere Orange Fri billetter på de attraktive afgang i løbet af dagen. Med den nye billetstruktur har DSB billige Orange-billetter på næsten alle afgang - dog med flest af de helt billige billetter på tidspunkter med færre rejsende, hvor der er bedre plads i togene.

- DSB ønsker at bidrage til at skabe sammenhæng for danskerne med en effektiv og klimavenlig drift. Togene kan have mange kunder med på én gang og kan bidrage til at løse nogle trængselsproblemer. Og med den ny Orange Fri billet får vi en prisstruktur, der gør toget attraktivt for flere grupper, siger Aske Wieth-Knudsen og fortsætter:

- DSB er forpligtet til at køre tog det meste af døgnet, også i de sene aftentimer og de meget tidlige morgener. Og vi vil gerne have flere med på rejserne også uden for myldretiderne. Det kan flere billige DSB Orange-billetter bidrage til.

Den nye billettype kan i første omgang købes på dsb.dk. Når DSB først på foråret lancerer en ny DSB App, bliver det også muligt at købe Orange billetter ad den kanal.

Politikere lukker telerute for at spare penge

Politikere i Svendborg Kommune har på et møde i Teknik- og Miljøudvalget 17. januar besluttet at lukke for teleruten mellem Svendborg Banegård og Åbyskov/Skårupøre pr. 1. marts. Lukningen af ruten, der sidste år blev benyttet omkring 330 gange, sker for at spare penge

Ordnningen har givet borgere i Åbyskov og Skårupøre mulighed for at benytte telekørsel direkte mellem en af de to landsbyer og Svendborg Banegård. Når ordningen lukker, kan man benytte Svendborg Kommunes almindelige teletaxi-ordning og for eksempel køre til et stoppested i Skårup, hvorfra man kan tage regionalrute 930-932 til Svendborg by.

Et gearskifte...

Busmessen har skiftet navn til Persontransport 2019.

Nu kan du opleve de seneste nyheder inden for både busser og taxier, når Dansk PersonTransport afholder messe i forbindelse med Transport 2019 i MCH Messecenter Herning.



DK

PERSONTRANSPORT 2019

21.-23. MARTS 2019 | MCH MESSECENTER HERNING

Print din billet og se udstillerlisten på transportmessen.dk



Nordjyllands Trafikselskab har i et par år høstet erfaringer med gasdrevne busser - blandt andet i Frederikshavn. Region Nordjylland er sammen med kommunerne parat til at køre ud på flere bæredygtige ruter med blandt andet gasbusser.

18 regionalbusser i Nordjylland bliver CO2-neutrale i de kommende år

Regionsrådet har vedtaget, at Nordjyllands Trafikselskabs skal udbyde alle regionalruter i det kommende udbud med biogas som brændstof i busserne. Med initiativet kører Region Nordjylland videre mod en grøn omstilling og bliver den første region i Danmark, som forlanger klimavenlige regionalbusser ved alle nye kontrakter i den kollektive trafik

Regionsrådet i Nordjylland har tidligere vedtaget en overordnet målsætning om, at der fremover skal stilles krav om anvendelse af alternative brændstoffer ved alle udbud af regionalruter i den kollektive trafik. Målsætningen bliver nu fulgt op ved at stille krav om brug af CO2-neutral biogas på de ruter, der udbydes i år.

Region Nordjylland, der siden 2010 har været Danmarks første og hidtil eneste KlimaRegion, har truffet den grønne beslutning som en konsekvens af de store klimaudfordringer, som verden står overfor - blandt andet som følge af CO2-udledning til atmosfæren.

- Jeg mener, at vi har et medansvar både for nærmiljøet i Nordjylland og for det globale miljø, som er under et stigende pres. Derfor skal vi fra Regionsrådets side være ambitiøse og blive ved med at gå forrest med nyskabende initiativer, siger Ole Stavad, der er udvalgsformand for Regional Udvikling i Region Nordjylland.

- Omkring den kollektive trafik forventer vi eksempelvis, at vi allerede om tre-fire år kan være i mål med vores plan om at alle regionalbusser i Nordjylland kører på enten biogas eller et andet CO2-frit brændstof, siger han videre.

Miljøet spares for 750 ton CO2 om året

Når busser kører på biogas, bliver de CO2-neutrale, da det CO2, der bliver udledt fra bussernes gasmotorer er hentet fra atmosfæren, mens planterne, som indgår i råvarerne til biogasproduktionen, vokser nærmest her og nu.

Med det kommende udbud, som omfatter 18 busser, hvor af 13 overgår til biogas, spares miljøet derfor for en udledning på ca. 750 tons CO2 om året sammenlignet med fortsat brug af fossil dieselolie. Og i takt med at flere og flere busser kommer til at køre på biobrændstoffer - eksempelvis biogas - vil miljøgevinsten vokse tilsvarende.

Gennem Nordjyllands Trafikselskab har Arriva siden 2014 kørt en rute på biogas for Region Nordjylland. Erfaringerne herfra har udelukkende været gode, og Region Nordjylland ser derfor frem til at få omlagt endnu en del af den kollektive trafik til biogas.

En del af de udbudte regionalruter finansieres i samarbejde med Aalborg, Brønderslev, Jammerbugt, Hjørring og Rebild kommuner. Overgangen til klimavenlig drift har derfor krævet enighed, og i regionsrådet er man glade for kommunernes opbakning.

- Kommunerne har heldigvis været med på at investere lidt ekstra i det fælles bidrag til et bedre miljø. Det er vigtigt, for det kræver samarbejde, hvis vi for alvor skal gøre en forskel og fortsætte den grønne omstilling i Nordjylland på flest mulige fronter, siger Ole Stavad.

Det er Regionens vurdering, at biogas i øjeblikket er det rigtige alternativ til diesel på regionalruterne, hvor busserne kører langt hver dag. Dog er man klar til at tage nye alternative brændstoffer i brug, efterhånden som de viser sig brugbare. Det kunne være el på de kortere ruter, hvis el-bussenes rækkevidde øges tilstrækkelig. Eller det kunne være brint, som Region Nordjylland sammen med Aalborg Kommune starter et forsøg med på udvalgte bybus- og regionalbusruter fra oktober i år.

Om udbuddet af busruter i 2019:

- 18 regionalbusser skal i udbud i 2019. 13 af disse busser udbydes på nye 10-årige kontrakter, hvor der stilles krav om brug af biogas som brændstof, mens der for 5 busser, der udbydes på kortidskontrakter kræves brug af ren syntetisk diesel, indtil busserne kan udbydes med biogas, når kortidskontrakterne udløber.

Alle regionalbusser i Nordjylland skal køre CO2-neutralt

I forbindelse med vedtagelsen af budgetforliget for 2019 besluttede Regionsrådet en overordnet målsætning, om at der fremover skal kræves anvendt alternative brændstoffer ved alle udbud af regionalruter i den kollektive trafik. Regionsrådet besluttede på sit møde 29. januar 2019, at dette skulle opnås ved at kræve brug af CO2-fri biogas på alle de regionalbusser, der indgår i Nordjyllands Trafikselskabs udbud i 2019

I første omgang gælder beslutningen 18 regionalbusser som skal i udbud i 2019. 13 af disse busser udbydes på nye 10-årige kontrakter, hvor der stilles der krav om brug af biogas som brændstof, mens der for 5 busser, der udbydes på korttidskontrakter kræves brug af ren syntetisk diesel, indtil busserne kan udbydes med biogas når korttidskontrakterne udløber.

I 2020 sendes en større del af de regionale ruter i udbud, og det forventes, at alle regionale busser i Nordjylland i løbet af tre-fire år vil køre på biogas eller et eller andet CO2-neutralt brændstof.

KlimaRegion Nordjylland

Som Danmarks første KlimaRegion har Region Nordjylland siden 2010 været med i forreste linje i indsatsen for et bæredygtigt samfund og tager medansvar for klimaudfordringen og de globale problemer den medfører.

Region Nordjylland har forpligtet sig til at nedbringe sin CO2-udledning med 2 procent hvert år indtil 2025. Indsatsen omfatter blandt andet klimavenligt byggeri, reduktion af energiforbrug i eksisterende bygninger, anvendelse af miljøvenligt brændstof og så vidt muligt brug af klimavenlige og genanvendelige produkter og materialer.

Region Nordjylland arbejder også for, at hele det nordjyske samfund kan bevæge sig i en mere klimavenlig og bæredygtig retning. Borgere og virksomheder med flere vil derfor opleve, at regionen sætter fokus på klimaet i en bred vifte af aktiviteter både i Nordjylland og i nationalt og internationalt samarbejde.





Solaris Urbino 12 ELECTIC

Kom og se bussen på vores stand på "Transport 2019" i Herning

Hal H - Stand 6000

Solaris Danmark Bus A/S





Persontransportorganisation:

- Nye miljøzonekrav udfordrer busbranchen

VLAK-Regeringen vil skærpe kravene til tunge køretøjer - eksempelvis busser - der vil køre i miljøzonerne. Derudover vil VLAK-Regeringen give flere byer mulighed for at indføre miljøzoner. Organisationen Dansk PersonTransport, der er en fusion af Dansk Taxiråd og Danske Busvognmænd, fremhæver i et høringssvar på, at de skærpede krav vil blive en udfordring for busvognmændene

Dansk PersonTransport peger i sit høringssvar på, organisationen kan tilslutte sig, at miljøzonerne skal opdateres til den teknologiske udvikling af busser og lastbiler, der har fundet sted siden 2010, hvor de nuværende regler blev lagt fast.

Dansk Persontransport mener dog, at VLAK-Regeringens forslag om miljøzoner slet ikke tager højde for de særlige vilkår, der præger bustrafikken.

VLAK-Regeringen vil indføre skærpede krav til busser i miljøzonerne i trin:

- Minimum euro-5 i 2020
- Minimum euro-6 i 2022

Alternativt skal man eftermontere partikelfiltre.

Dansk PersonTransport har beregnet de samlede omkostninger for turistbusbranchen til op til 50 millioner kroner i 2020 og yderligere 57,5 millioner kroner i 2022 for montering af efterbehandlingssystemer.

- Omkostningerne vil i nogle tilfælde kunne reduceres - men ikke fjernes - ved, at man vælger at fremskynde udskiftningen af en bus og erstatte den med en Euro-6 bus, siger sektorchef i Dansk PersonTransport Lasse Repsholt.

Foruden turistbusserne berører forslaget også busserne i den kollektive bustrafik. Det gælder både bybusserne i de fire miljøzoner (København, Aarhus, Odense og Aalborg) og de øvrige lokale og regionale busser, der har et stoppested eller endestation indenfor en miljøzone.

Dansk PersonTransport oplyser, at det vil berøre 130 busser i Nordjyllands Trafikselskab (Aalborg), Midttrafik (Aarhus) og Movia (København) i 2020 og 200 busser hos de nævnte trafikselskaber i 2022.

Trafikselskaberne vurderer, at omkostningerne for trafikselskaberne ved at leve op til kravene er meget store og nogle af selskaberne vurderer, at omkostningerne ikke er proportionelle med de gevinster, der opnås. Omkostningerne vil også gøre det vanskeligere og langsommere at gennemføre den omstilling til emissionsfri busdrift (eksempelvis til elbusser), som netop de største byer har et stærkt ønske om, og som i øvrigt også - sammen med miljøzonerne - er en væsentlig del af VLAK-Regerings klima- og luftudspil fra oktober sidste år.

- I busbranchen skal vi som sagt yde vores bidrag til at nå målsætningerne om renere luft, men på en rimelig måde. Vi har derfor foreslået nogle justeringer af lovforslaget, hvor de nye miljøzoner indføres, men i lempet form. Vi foreslår dels, at de to skæringsdatoer rykkes med et år til henholdsvis 2021 og 2023 og dels, at EEV-busserne gives samme skæringsdato som Euro-5 busserne i 2023, siger Lasse Repsholt.

Interesserede kan læse forslaget til ændringer af miljøzonereglerne **her**:



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!](#)

Enhedslisten vil skabe bæredygtig transport for alle

- Vi er afhængige af at kunne transportere os selv og varer rundt, men det kræver meget energi. Transportsektoren står i dag for omkring en fjerdedel af Danmarks udledning af drivhusgasser. Samtidig får stiger antallet af biler med to procent årligt. Hvis vi vil gøre os håb om at nå vores klimamål, skal vi mindske udledningen fra transport. Ifølge den klimaplan, som Enhedslisten lagde frem tirsdag, skal det hovedsageligt ske ved at udskifte benzin- og dieselmotorer med elbiler og ved at gøre den kollektive transport bedre og billigere. Vi har set på udspillet set fra en persontransportsynspunkt

Af Jesper Christensen

Efter Enhedslistens opfattelse går omstillingen til elbiler alt for langsomt i Danmark. Derfor vil partiet støtte salget af elbiler, indtil de fuldt ud kan konkurrere med benzinbiler. Udfordringen er, at færre benzinbiler vil give et stort tab for statskassen på grund af mindre indtægter fra registreringsafgifter og afgifter på benzin og diesel.

Enhedslisten vil derfor hæve registreringsafgiften på benzinbiler, gøre især mindre og mellemstore elbiler billigere og på sigt indføre en vejafgift, der er lav på landevejene og høj i byerne. Samlet set vil omlæggelserne ifølge partiet ikke give flere penge i statskassen, men forhindre et hul som følge af omstillingen.

Hvis man skrotter sin benzinbil og køber en elbil, vil det heller ikke blive dyrere for den enkelte at køre i bil. Enhedslisten vil også hæve afgifterne på benzin og diesel - og sende hele provenuet tilbage til lav- og mellemindkomster ved at forhøje den grønne check.

- Vores svar handler ikke kun om at omstille fra benzin- til elbiler. Vi vil gøre det muligt at transportere sig rundt uden bil - også hvis man bor på landet. Derfor vil vi investere massivt i billigere offentlig trafik og i flere busruter, i fleksible alternativer til busser i



Transport skal kunne bære langt ind i fremtiden - foruden at bære mennesker og gods fra A til B. Enhedslisten har forud for Folketingsvalget senere på foråret præsenteret en klimaplan.

de tyndt befolkede områder, i nye jernbanelinier og i bedre togforbindelser over hele landet. Så den kollektive trafik bliver et reelt alternativ - både lokalt, nationalt og til udlandet, lyder det fra Enhedslisten.

Udfasning af benzin- og dieslbiler

Lidt over halvdelen af CO₂-udledningerne fra transporten kommer fra den lette trafik. Det drejer sig på nuværende tidspunkt om godt syv millioner ton CO₂ årligt. Derfor mener Enhedslisten, at det er vigtigt, at salget af biler, der kører på fossile brændsler inden for få år helt stopper og bliver erstattet med elbiler.

Enhedslisten foreslår:

- Forbud mod salg af nye dieslbiler i 2022. Brugte dieslbiler kan fortsat handles.
- Forbud mod salg af nye benzinbiler i 2025. Brugte benzinbiler kan fortsat handles.
- Omlægning af registreringsafgiften, så de seneste lempelser annulleres. Det indebærer blandt andet, at den højeste sats på registreringsafgiften ændres fra 150 procent til 180 procent, mens den lave sats ændres fra 85 procent til 105 procent
- Skrotningspræmien for benzin-, diesel- og hybridbiler hæves fra 2.200 kroner til 20.000 kroner i 2026. Herefter udfases den forhøjede skrotningspræmie gradvist frem mod 2029
- Afgiften på diesel hæves fra 2020 med 69 øre pr. liter svarende til 22 procent. Samtidig hæves benzinafgiften med 69 øre pr. liter svarende til 15 procent. Hele provenuet fra de øgede afgifter føres tilbage til borgerne via den grønne check. Forøgelsen af den grønne check fjernes igen, når provenuet bortfalder i takt med, at benzin- og dieslbiler helt udfases
- Der indføres en vejbenyttelsesafgift for personbiler på 1 kroner pr. km i byer, 0,25 kroner pr. km for motorveje og 0,1 kroner pr. km for øvrige veje. Vejbenyttelsesafgiften indføres ikke for at beskatte bilerne hårdere, men skal kompensere for provenutabet, når benzinbiler udfases til fordel for elbiler med lavere afgifter. Vejbenyttelsesafgiften vil samtidig hjælpe med at begrænse trængslen

Offentlig transport skal være grønnere, bedre og billigere

Det er efter Enhedslistens mening på høje tid, at den kollektive trafik bliver styrket efter mange år, hvor biler er blevet billigere og billigere i forhold til tog, og hvor mange tog- og busruter er blevet nedlagt især i yderområder. Man skal kunne komme rundt i hele Danmark også uden bil, mener partiet der fremhæver, at Energistyrelsen forudser, at der frem mod 2030 kommer 800.000 flere biler på de danske veje.

Det tal er udgangspunktet for partiets beregninger. Da udviklingen ikke er én, som Enhedslisten ønsker, vil partiet over de næste ti år afsætte op mod 40 milliarder kroner til den kollektive trafik, som skal komme alle til gode:

- Det offentlige indkøb af trafik skal være bæredygtigt. Det betyder, at fra 2020 skal alle offentlige nye indkøb og kontrakter vedr. trafik være såkaldte nul-emissionskøretøjer som el- og brintbiler, og fra 2030 skal alle busser, taxi, biler og varebiler, der kører for det offentlige, være nul-emission
- Der afsættes 15 milliarder kroner over ti år til at gennemføre anden fase af Togfonden DK. Det skal sikre hurtigere forbindelser og højere hastigheder på jernbanenettet, herunder en ny bane mellem Hovedgård og Aarhus og en ny banebro over Vejle fjord
- En pulje på to milliarder kroner over fem år skal sikre bedre trafik i yderområderne, bedre busser og tog samt understøtte tiltag som flextrafik, teletaxi og delebilsordninger i de områder, hvor den kollektive trafik er dårligst
- Billetterne skal være billigere, så priserne for offentlig transport sænkes med 30 procent fra 2020. Det koster årligt 1,3 milliarder kroner
- Der afsættes en milliard kroner årligt til at udvide passagerkapaciteten i busser og tog

Enhedslisten vil på europæisk plan arbejde for, at der oprettes en Europæisk Togfond til at sikre bedre og hurtigere forbindelser med lyn- og nattoget mellem de europæiske hovedstæder.

Grønnere trafik i byerne

Enhedslisten vil også give kommunerne flere redskaber til selv at styre udledningen fra vejtrafikken. Det handler både om at udlede færre drivhusgasser, men også om at gøre luftkvaliteten i byerne bedre.

Ifølge Enhedslistens klimaplan skal:

- Kommunerne have lov til at lave skærpede miljø- og nul-emissionszoner, hvor kommunerne selv bestemmer krav til udledninger. Miljøzonerne skal ikke, som nu, kun omfatte varebiler og lastbiler, men også personbiler og motorcykler.
- der fra 2025 kun gives taxilicenser til nul-emissionskøretøjer. Inden 2025 skal taxilicenser prioriteres til nul-emissionskøretøjer som elbiler og brintbiler
- der afsættes en pulje på ti millioner kroner årligt i fem år til hurtige ladestandere til taxier, og de mest centrale taxi-parkeringspladser prioriteres til nul-emissionstaxi allerede fra 2020
- cykelinfrastrukturen forbedres, så det bliver mere attraktivt at tage cyklen frem for bilen. Derfor afsættes en pulje på en milliard kr. over fem år, som regioner og kommuner kan søge til cykelprojekter

Interesserede kan hente Enhedslistens klimaplanen [her](#):

REDUKTION AF CO2 FRA DE ENKELTE TILTAG	
Tiltag	CO2-reduktion i 2030 (mio. ton):
Omstilling til grøn persontransport	4,69
- Stop for salg af nye fossilbiler	
- Støtte til elbiler	
- Bedre og billigere offentlig transport	
- Ændring i registreringsafgift	
- Indførsel af roadpricing	
Udfasning af plast i affald	0,88
Varmepumper og geotermi	1
Nordsøen (estimat)	0,36
*Nordsøen offset	1,44
Fremstillingsvirksomheder	3,75
*Fremstillingsvirksomheder offset	0,25
Individuel opvarmning	1,22
Begrænse elimport	3,4
CO2-afgift på landbrugsproduktionen	0,6
Udtagning af landbrugsjorde	4,0
CO2-reduktion i alt:	21,59

*Reduktionen opnås ved at rejse skov i udviklingslande

EU's formandskab og EU-Parlamentet vil fremme renere køretøjer

Det rumænske formandskab for EU's ministerråd er blevet enige med EU-Parlamentet om at stimulere markedet for nul- og lav-emissionskøretøjer ved at tilskynde til offentlige indkøb

I denne uge nåede det rumænske formandskab for EU's ministerråd og EU-Parlamentet frem til en aftale om en reform, der skal øge markedssikkerheden for nul- og lav-emissionskøretøjer og bidrage til en reduktion af eksempelvis CO₂-udslippet fra transportsektoren.

De nye regler skal også styrke den europæiske industris konkurrenceevne på det globale marked for nul- og lav-emissionskøretøjer, hvor især kinesiske producenter kører frem.

- Aftalen viser Europas engagement i en dekarbonisering af transportsektoren. Ved at træffe de rigtige valg i sin indkøbspolitik kan den offentlige sektor spille en vigtig rolle ved at støtte innovative grønnere løsninger. Det er præcis, hvad disse regler handler om, siger Rovana Plumb, der er fungerende transportminister i Rumænien og dermed formand for Ministerrådets transportministre.

Aftalen, der skal forelægges EU's Ministerråd, fastlægger minimumsindkøbsmål for rene lette køretøjer, lastbiler og busser i 2025 og 2030. Målene udtrykkes som minimums-procentdele af rene køretøjer i det samlede antal køretøjer, der er omfattet af det samlede antal indkøbskontrakter og offentlige servicekontrakter.

Aftaleteksten indeholder også en ny definition af et "rent køretøj". Definitionen af et rent let køretøj er baseret på CO₂-emissionsstandarder. Definitionen af rene tunge køretøjer er baseret på brugen af alternative brændstoffer. Reglernes anvendelsesområde udvides med hensyn til de omfattede indkøbsaftaler. De nye regler gælder også for en bredere vifte af tjenester, herunder kollektiv transport, passagerbefordring til specielle formål, affaldsindsamling og post- og pakkeforsendelse.

Efter direktivets ikrafttræden har medlemsstaterne 24 måneder til at vedtage nationale bestemmelser. De skal rapportere til EU-Kommissionen om gennemførelsen af reglerne hvert tredje år med den første rapportering 18. april 2026.

EU-Kommissionen forelagde forslaget i november 2017 som led i sin anden mobilitetspakke.

Aftalen skal senere vedtages af Ministerrådet og af EU-Parlamentet.



Enighed i EU åbner for mindre CO2-udledning fra tunge køretøjer

EU-landene og EU-Parlamentet er blevet enige om en endelig aftale, der for første gang fastsætter CO2-krav til nye tunge køretøjer. Reglerne, der har været på vej gennem EU-systemet et stykke tid, tager udgangspunkt i, at udledningerne fra transportsektoren generelt udgør omkring 25 procent af EU's CO2-udledning med en stigende tendens

Da EU-landene har tilsluttet sig Paris-aftalen fra 2015 er det nødvendigt med EU-tiltag for at fremme den grønne omstilling i transportsektoren.

Den aftale, som EU's Ministerråd under rumænsk ledelse er blevet enig med EU-Parlamentet om, stiller krav om, at nye lastbiler skal udlede 15 procent mindre CO2 i 2025 og 30 procent mindre CO2 i 2030 i forhold til 2019. Kravene skal bidrage til at nedbringe udledningerne af CO2 i hele Europa og sætte skub i udviklingen af mere klimavenlige køretøjer.

I forbindelse med forhandlingerne har Danmark haft en ambition om at få et bindende reduktionsmål for 2030 og ikke blot vejledende, som EU-Kommissionen havde foreslået.

- Jeg er glad for, at vi nu endeligt kan afslutte forhandlingerne med et resultat, der tager endnu et skridt i den svære udfordring med at reducere de stigende emissioner i transportsektoren. Danmark har presset på for at få en så ambitiøs aftale som muligt, og vi vil forsøge at styrke målet yderligere, når det skal evalueres i 2022, siger energi-, forsynings- og klimaminister Lars Chr. Lilleholt (V).

Han fremfører, at aftalen giver producenterne et incitament til at producere flere klimavenlige lastbiler, og at denne tilskyndelse er blevet styrket i den endelige aftale.

Den danske minister mener, at politikerne med aftaleteksten sender et klart signal til producenterne om, at der er behov for at begynde på den langsigtede omstilling allerede nu. Ifølge Lars Chr. Lilleholt er aftalen blot begyndelsen på omstillingen til en grøn transportsektor.

- Regeringen har sat et ambitiøst mål om udfasning af nye diesel- og benzinbiler i 2030. Lige nu er det kun få andre EU-lande, der er ligeså ambitiøse som os, men jeg tror og håber på, at vi kan få flere lande med på, at vi skal have en tidsplan for udfasning af disse biler i EU. Jeg vil arbejde videre for at det bliver en prioritet i EU under den næste kommission, siger Lars Chr. Lilleholt.

Fakta om aftalen:

- Aftalen indeholder et bindende reduktionsmål for CO2-udledning på 15 procent i 2025 sammenlignet med 2019 og 30 procent i 2030. Det er første gang, at EU stiller CO2-krav til tunge køretøjer
- Aftalen indeholder en incitamentsstruktur, der for perioden 2019 til 2025 skal give producenterne incitament til at producere flere nul- og lavemissionskøretøjer via en kreditmekanisme. Efter 2025 skal det vurderes, om mekanismen er passende set i forhold til den teknologiske udvikling
- Der er i aftalen indbygget en revision i 2022, hvor der blandt andet skal gøres status over effekten af forslaget og tages stilling til reduktionsmålet i 2030 samt forslagets incitament til fremme af klimavenlige køretøjer. Det skal gøre det muligt at skrue op for ambitionsniveauet for både reduktionskravet i 2030 og for incitamentet til, at der produceres flere klimavenlige biler

Aftalen skal formelt godkendes af EU's medlemslande og EU-Parlamentet. Der er valg ti EU-Parlamentet senere på foråret og efterfølgende skal der udpeges en nu EU-Kommission.



Selvom en række busproducenter har busser, der kan køre på biogas på programmet, er der CO₂-udslippet fra transportområdet stadig stort.

Busser og lastbiler står for en fjerdedel af CO₂-udslippet

Fornylig blev EU's ministerråd ledet af det rumænske formandsskab og EU-Parlamentet enige om en aftale, der stiller krav til nye lastbilers CO₂-udledninger. I forbindelse med enigheden har EU's ministerråd offentliggjort nogle grafer, der viser, hvordan transportsektorens udledninger fordeler sig på de forskellige transportformer

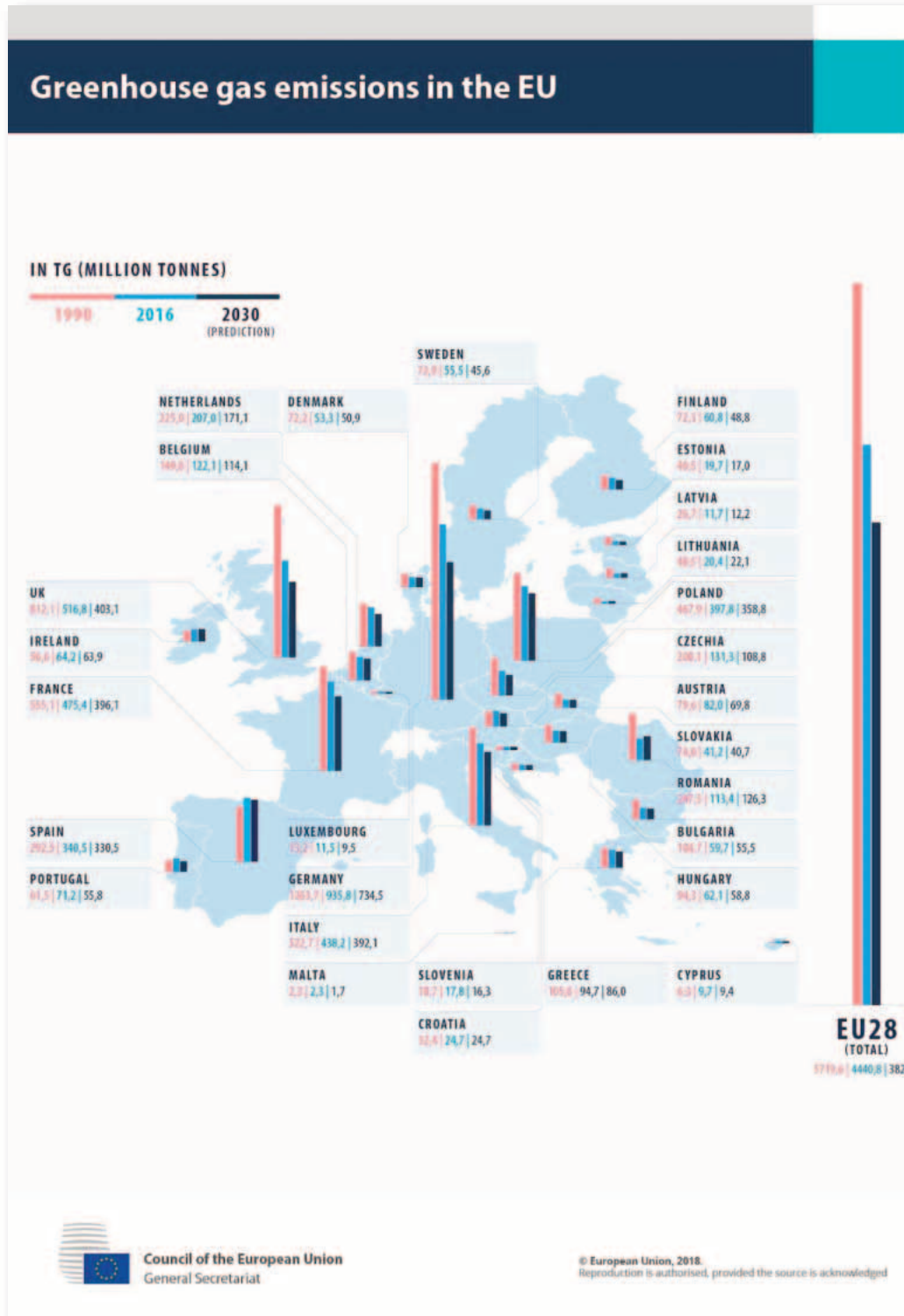
Udledningerne fra transportsektoren udgør knap en fjerdedel af EU's CO₂-udledning med en stigende tendens. Fra 1990 til 2016 steg transportsektorens CO₂-udledning med 18,3 procent, mens den samlede CO₂-udledning i EU-landene

dene inklusiv transportsektorens stigning viste et fald på 24,0 procent.

I 1990 udgjorde transportsektorens andel af det samlede CO2-udslip 13,9 procent, mens det i 2016 var steget til en andel på 21,7 procent af det samlede CO2-udslip i EU.

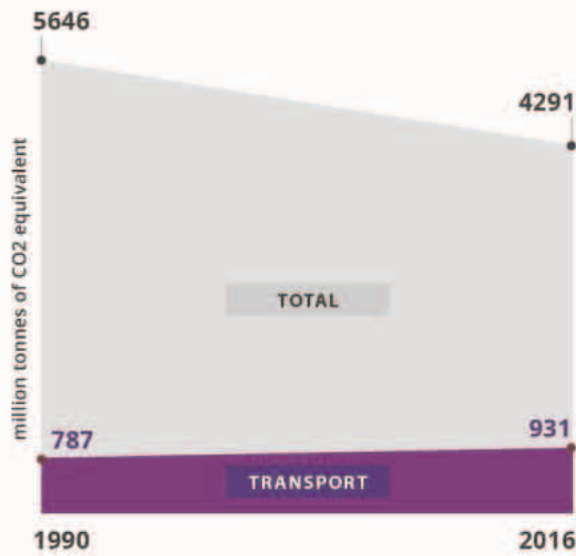
Lige godt en fjerdedel af landevejstransportsektorens CO2-udslip kommer fra lastbiler og busser, mens tre fjerdedele kommer fra personbiler og varebiler.

Nedenfor og på næste side bringer vi grafik om emner udarbejdet af EU's Ministerråd.



Cutting CO2 road transport emissions

GREENHOUSE GAS EMISSIONS IN THE EU



94%

of the **transport** greenhouse gas emissions are caused by **road transport**

ROAD TRANSPORT GREENHOUSE GAS EMISSIONS



Source: European Environment Agency



Council of the European Union
General Secretariat

© European Union, 2018.
Reproduction is authorized, provided the source is acknowledged.



MAN Truck & Bus præsenterer den nye Lion's City G på Transport 2019. Den nye bus kan leveres som el-hybrid og kan dermed forene det bedste fra to verdener, nemlig el og biogas. (Foto: MAN Truck & Bus)

Grønne køretøjer bliver omdrejningspunktet på transportkonference

På den kommende transportmesse i Herning kan kommuner, private transportvirksomheder og busoperatører og andre med interesse i bæredygtige løsninger få et overblik over udbuddet af grønne køretøjer fra danske importører af lastbiler og busser. Det sker 22. marts ved konferencen Grøn Transport 2019, der finder sted i forbindelse med Transportmessen i MCH Messecenter Herning

Baggrunden for konferencen er, at den globale produktion af både busser og lastbiler i øjeblikket er ude i en markant forandring med milliardinvesteringer i teknologier, der gør det muligt at køre på el, biogas, biobrændstoffer og brint. Den hastige forandringsproces gør det til en udfordring for kommuner, trafikkselskaber, affaldsselskaber og private transportvirksomheder, der skal planlægge og gennemføre den grønne omstilling af den tunge transport i Danmark.

Transportmessen har derfor inviteret de ledende danske importører til at komme og give et billede af, hvilke grønne køretøjer man kan få her og nu - og hvad producenterne kommer med i de kommende år.

Konferencen Grøn Transport 2019 starter med oplægget "Grønne Lastbiler og Busser - hidtidige erfaringer og hvad producenterne kommer med i de kommende år".

Sessionen ledes af Danske Bilimportørers direktør Gunni Mikkelsen, mens importører fra Iveco, Scania, DAF, Volvo, Daimler/Mercedes-Benz og MAN giver deres bud på løsninger til den grønne omstilling.

Nyskabelser inden for gas- og elbusser

Også MAN Truck & Bus Danmark A/S er klar til at fortælle det danske marked om flere nyskabelser, der er på vej ud på markedet for både busser og lastbiler.

- Når det handler om at planlægge udviklingen af den kollektive trafik, så arbejdes der i øjeblikket med 10-årige planlægningshorisonter i forbindelse med den grønne omstilling. Derfor kommer vi gerne og hjælper kommuner og trafik-selskaber med at få et indblik i, hvad vi har på bedding, så man kan planlægge sine udbud, siger Jesper Mathiesen, Fleet & PTA Tender Manager Citybus, fra MAN Truck & Bus.

På transportmessen præsenterer MAN Truck & Bus sin nye Lion's City bus, der kan leveres som el-hybridbus til både diesel og gas.

- Alene i Sverige kører der mere end 1.000 MAN gasbusser med biogas som brændstof, så det er velafprøvet teknologi. Med den nye Lion's City el-hybrid har vi givet kunderne mulighed for at kombinere det bedste af to verdener, nemlig biogas og grøn el, siger Jesper Mathiesen.

Grøn Transport 2019 er en del af Transport 2019, som er Skandinaviens største transportmesse. Transport 2019 arrangeres af MCH Messecenter Herning i samarbejde med ATL - Transportens arbejdsgivere, AutoBranchen Danmark, Dansk PersonTransport, Danske Speditører, De Danske Bilimportører, DI Transport, DTL - Danske Vognmænd, Foreningen af Vognimportører i Danmark, ITD og 3F Transportgruppen.

Konferenceprogram for Grøn Transport er lagt frem

Hvordan former udviklingen sig inden for den grønne omstilling, og hvordan ser fremtiden ud for grøn transport? Det er centrale spørgsmål på konferencen Grøn Transport, som er arrangeret i forbindelse med transportmessen i Herning i dagene 21. - 23. marts

Både folketingets politikere, kommuner, private transportører og energiselskaber står over for vanskelige beslutninger, når de skal investere i såvel køretøjer som energiinfrastruktur.

Derfor sætter transportmessen Transport 2019 i Messecenter Herning fokus på bæredygtige drivmidler med konferencen og udstillingen Grøn Transport. På konferencen, der med et bredt program med mange forskellige emner, løber over to dage kan interesserede få et overblik over både aktuelle muligheder, og hvad fremtiden byder på inden for udviklingen af grønne drivmidler, infrastruktur og køretøjer, primært inden for kollektiv trafik, affaldskørsel og citydistribuering.

Interesserede kan se programmet og tilmelde sig [her](#)

Politikere i Esbjerg lægger køreplan mod el- og gasbusser

Teknik & Byggeudvalget i Esbjerg Kommune har vedtaget en udbudsstrategi, som fra sommeren 2021 går ud på, at den kollektiv bybusstrafik i Esbjerg udbydes med krav om el som drivmiddel. Bybussen i Ribe, der er kommunens andet større byområde og kommunens lokalruter, der hovedsageligt kører på landet, udbydes med krav om drift med biogas

Teknik & Byggeudvalget's udbudsstrategien tager udgangspunkt i, at den kollektiv bybusstrafik i Esbjerg udbydes med krav om el som drivmiddel. Bybussen i Ribe, og kommunens lokalruter, der hovedsageligt kører på landet, udbydes med krav om drift med biogas.

Udbudsstrategien, der falder i tråd med VLAKE-Regeringens Klima og Luftudspil om CO₂-udledning og forurening fra kollektive trafik, vil bringe Esbjerg Kommune i front med hensyn til omstillingen til grøn energi.

Med strategien vil kontraktlængderne differentieres, så kontrakter med el-drift bliver på 10 år med mulighed for forlængelse i 2 år, mens kontrakter med biogas bliver 8 år med mulighed for forlængelse i 2 år.

Baggrunden for at indføre 10-årige kontraktperioder for el-busser skyldes, at gensalgsværdien af el-busser i dag vurderes til at være lille i forhold til indkøbsprisen. Derfor skal el-busser afskrives over kontraktperioden. Derudover er det vurderingen, at el-drift i løbet af en kortere årrække af busserne kan omfatte alle ruter på grund af den teknologiske udvikling på området.

I den screening af mulighederne for alternative drivmidler i bybusdriften, som COWI udarbejdede sidste år, var vurderingen, at ganske få bybusruter kunne betjenes med el-busser. I COWI's screening var udgangspunktet en "alt andet lige betragtning", hvor der ikke blev ændret på forudsætningerne.

Men Teknik & Miljø har i samarbejde med Sydtrafik set nærmere på forudsætningerne. Erfaringerne fra andre el-bus udbud viser, at det kan være nødvendigt at ændre på forudsætningerne, når ny teknologi skal indføres. Det er derfor vurderingen, at el-drift på alle bybusruter kan implementeres, hvis der ændres i bussernes vognløb, således at nogle busser kan oplades midt på dagen. Ændring af vognløb - det vi siger fra en bus kører fra depotet til den er tilbage på depotet - påvirker ikke direkte buspassagererne. Ifølge Teknik & Miljø kan indførelsen af el og gasbusser, som foreslået, give betydelige miljømæssige gevinster.

Lokalbusser kan som alternativ være Euro 5 eller Euro 6 dieselbusser

Da lokalruterne i Esbjerg Kommune har forholdsvis få køretimer og ofte bliver betjent af brugte busser, som det kan være svære at skaffe med gas som drivmiddel, kan det blive uforholdsmæssigt dyrt at indføre biogasbusser på lokalruterne. Som alternativ kan der stilles krav om Euro 5 eller Euro 6 dieselbusser på Rute 8C, der også varetager bybuskørsel på ruten Ribe - Darum - Tjæreborg - Esbjerg Bybusterminal - Gjesing Station - Tarp - Varde. Da det er forventningen, at der kan indføres el-drift på alle buslinjer inden for en kortere årrække, kan kontraktperioden for lokalruterne forkortes til en varighed til 4 år med mulighed for forlængelse i 2 år.

Hvis omkostningerne til alternative drivmidler, mod forventning, viser sig at ligge over et acceptabelt niveau, kan udbuddet annulleres, og kørslen udbydes på ny.

Nye:

Februar 2019

Nye MB Sprintere - Euro VI *vi bygger din nye minibus 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,-



Brugte:

Mere end 200 brugte på lager



- vi har helt sikkert også en til dig!

Ny VW Caddy

- 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



Kontakt:

Salg: Jylland & Fyn
Leif Brændekilde • Tlf. +45 4035 9308
E mail: lb@busimport.dk

Salg: Sjælland
Mark Petersen • Tlf. +45 4020 3680
E mail: mp@busimport.dk

Værksted/Lager
Tlf. +45 7456 1326
E mail: info@busimport.dk



De seneste år har hollandske VDL markeret sig ved leverancer af store ordre på el-busser. Blandt andet til Eindhoven og Amsterdam. VDL har i forbindelse med begge leveringer fremhævet, at el-bussernes succes baserer sig på samspillet mellem de involverede parter. Her nogle el-busser, der får lidt saft på batterierne ved Schiphol lufthavn.

VDL's direktør i Danmark:

Samspillet om el-drift mellem alle parter er centralt

Den hollandske VDL-koncern, som blandt andet udvikler og producerer el-busser, skal være med til at sætte strøm på bybusdriften i Hovedstaden, hvor Arriva har vundet to udbud. Det ene udbud omfatter 21 busser, som skal køre på Linje 2A, der forbinder Tingbjerg med Refshaleøen via det centrale København. Det andet udbud omfatter 8 el-busser på Linjerne 147, 156 og 157 i Ballerup og Egedal kommuner

Af Jesper Christensen

Vi har sat VDL's direktør i Danmark, Anita Palm Laursen stævne på en café i det indre København for at høre mere om, hvad der førte VDL frem til de første ordre på el-busser i Danmark. VDL har gennem de senere år leveret flere hundrede el-busser til kunder i andre lande - blandt andet Arriva i Holland og Tyskland, men ind til sidste år var Danmark nærmest som et lukket land på el-busområdet. Intentionerne var der, men beslutningerne lod vente på sig.

Men nu ligger der nogle aftaler på bordet og venter på at blive kørt ud i den virkelige verden. Roskilde bliver som det ser ud nu den første danske by, der kan levere støjsvag og udslipfri kollektiv transport. Her var VDL med i opløbet, men måtte affinde sig med, at den vindende busoperatøren kørte med opgaven i et kinesisk el-busmærke.

VDL var med igen senere på året, og Anita Palm Laursen kunne denne gang glæde sig over at være med hos den operatør - Arriva - der vandt udbuddet af Linje 2A og det senere udbud af el-busser på Linjerne 147, 156 og 157 i Ballerup og Egedal kommuner.

En af de busser, som VDL skal levere til Arriva i den danske Hovedstad bliver VDL's el-bus nummer 500.

Over kaffen på caféen får Anita Palm Laursen blandt andet mulighed for at komme med sin vurdering af, hvad der førte frem til, at det blev el-busser fra VDL, der skal lægge gulv og stole til passagerne på Linje 2A og linjerne 147, 156 og 157 i Ballerup og Egedal kommuner.

Hun peger på et par centrale punkter:

- Dels har VDL sammen med et par andre busproducenter - polske Solaris og svenske Volvo - for efterhånden en halv snes år siden eller mere vurderet, at hvis bustransport skal være bæredygtig, skal busserne være i stødet ved hjælp af batterier og el-motorer. I marts 2016 meldte de tre producenter sammen med spanske Irizar ud, at de var blevet enige om at sikre, at elbusser fra forskellige fabrikater kan benytte den samme opladningsinfrastruktur leveret af ABB, Heliox og Siemens. Dermed har VDL kunnet pege på erfaring med produktion af el-busser og elektriske løsninger, der kan holde elektriske busser kørende
- Derudover har VDL i dag flere hundrede el-busser i drift i en række europæiske byer. De hidtil største leverancer er sket i Holland, hvor den kollektive transport i Eindhoven i foråret 2017 markerede sig ved at sætte 43 elektriske VDL-busser i ordinær drift. Sidste år var det den kollektive transport i Amsterdam-området, der blev introduceret for 100 el-busser - eksempelvis buslinier ved Schiphol-lufthavnen. Her i foråret tager VDL hul på en leverance af 143 el-hybridbusser til busoperatøren De Lijn i det nordvestlige Belgien. Dermed har VDL erfaring med mange el-busser i drift gennem de seneste par år eller tre.
- For det tredje har VDL erfaringer med at samarbejde med de øvrige spillere, der skal være med til at bære elektriske bus-løsninger frem til succes. Det er først og fremmest leverandørerne af ladeudstyr, leverandørerne af den elektriske energi og busoperatøren nævnt i vilkårlig rækkefølge. For uden den ene, kommer de andre ikke i gang.

Anita Palm Laursen peger flere gange på det vigtige samarbejde mellem parterne. Et godt samarbejde er yderst vigtigt og har en afgørende betydning for, om el-busserne kommer ud af køre til tiden, eller...

Anita Palm Laursen ved godt, hvad alternativet er, men har sammen med sine kolleger et koncentreret fokus på at køre busserne ud til tiden, til kunderne og til en bæredygtig kollektiv transport på Linje 2A og 147, 156 og 157 i Ballerup og Egedal kommuner

Et spørgsmål om rækkevidde i værste situation

Samarbejde er vigtigt, for el-busser har et anderledes køremønster, fordi de skal bruge længere tid på at få tanket energi på batterierne, end tilsvarende dieselbusser skal for at få tanket dieselolie. Det betyder, at operatøren skal tænke på, hvornår el-busserne har behov for at få strøm på batterierne i forhold til den strækning, busserne skal betjene. For er batterierne først flade, tager det mange gange længere tid at få bussen ud at køre igen, end det tager at hælde nogle liter dieselolie i tanken og få motoren i gang igen på en traditionel bus, hvis den er kørt tør.

Et andet centralt spørgsmål er, om antallet af busser kan forsvare lejlighedsvis opladning ude på ruten i løbet af dagen, eller om skal de køre i depot for at komme i stødet igen. Uanset hvilken løsning, man vælger, vil det have betydning for, hvor stor bussens batterikapacitet skal være.

Endnu et centralt spørgsmål er, hvor stor batterikapacitet, der er behov for i forhold til rutens længde. Et tredje forhold er, om der er tale om 12-meters busser eller om 18 meters ledbusser. Jo større bus, jo større kapacitet er der brug for.

Anita Palm Laursen forklarer, at der på Linje 2A bliver tale om både opladning ude på ruten og i depoterne om natten. Med 18 elektriske led-busser på ruten plus 3 suppleringsbusser kommer der så mange busser ud at køre, at der er fornuft i at investere i ladestationer. Anderledes er det i Ballerup og Egedal kommuner, hvor antallet af el-busser er langt mindre. Der til kommer, at det de fysiske rammer der, hvor det var mest oplagt at anlægge en ladestation, ikke var plads til det - og på en alternativ placering vil busserne ikke holde længe nok til, at de ville kunne få nok energi nok på batterierne. Derfor bliver der her tale om opladning på depoterne.

Om Buslinje 2A:

- Buslinje 2A, der i dag kører mellem Tingbjerg i Københavns nordvestlige via det centrale København og Kastrup St på Amager får 88.000 køreplankter om året. Når Metro'en cityring åbner til sommer - det er i hvert fald planen på nuværende tidspunkt - bliver Linje 2A omlagt på Amager



Busser holder til opladning på et busdepot i Eindhoven. Depotet har både udstyr til hurtiglading og ladning om natten. VDL har som leverandør af busserne spillet en koordinerende rolle for alle de involverede parter, så busserne kom ud at køre til tiden.

VDL's direktør i Danmark peger også på, at selvom en el-bus på papiret har en batterikapacitet, der nok skulle kunne holde hjulene med mere i gang en hel dag, så kan der opstå situationer, hvor batterierne kommer til at skulle levere meget mere energi end sædvanligt. Og selvom det måske kun sker en eller to dage om året, skal busserne også kunne lægge gulv og sæder til passagerne de dage.

- Derfor er det vigtigt at se på worst case scenario, siger Anita Palm Laursen.

Og den værst tænkelige situation kunne være en dag, hvor udendørstemperaturen falder til 10 minusgrader samtidig med, at busserne kommer ud i strid sidemodvind og at flere vil med busserne end sædvanligt på grund af vejret. Sådant en situation med maksimal belastning vil tappe betydeligt mere energi af batterierne, end vejret en forårsdag med behagelige udendørstemperaturer og en blid vind fra sydvest, som frosten tvinger.

- I et worst case scenario skal busserne også kunne køre efter planen, siger hun og peger på, at VDL med sine erfaringer fra de senere år har mulighed for at vurdere, om planen for bussernes daglige drift også vil kunne holde i virkelighedens køreplan.

Erfaringerne ligger over forventet

Hos VDL har man efterhånden et par års erfaringer med et større antal el-busser med batterier i ganske almindelige drift rundt omkring. Det er flere år siden, at VDL annoncerede, at testenes tid var forbi.

Dermed har VDL mulighed for at se på, hvordan batterikapaciteten udvikler sig i en bus, der kører fast rutefart. Det ligger i batteriernes opbygning, at der over årene vil ske en nedbygning af kapaciteten.

Anita Palm Laursen forklarer, at erfaringerne viser, at batterierne set over en bred kam holder kapaciteten højere oppe, end det var forventet. Alt andet lige er det et godt udgangspunkt for de kommende år. Men hvordan batteriernes kapacitet så udvikler sig fremover, kan man kun beregne sig frem til. Tiden vi vise, om beregningerne holder stik i virkelighedens verden.

Investering skal afskrives over kontraktperioden

Et andet spørgsmål, som jævnligt dukker op, når talen falder på el-busser med batterier, er, om det er en fornuftig investering. El-busser er dyrere i indkøb end dieseldiesler, og der skal investeres i infrastruktur. Og hvis man vil have et bud på, hvad en el-bus er værd om ti år, skal man nok afsætte mere end en formiddag for at finde en, der vil vove pelsen. I Holland har den større investering og den ukendte værdi på en 10 år gammel el-bus betydet, at kontraktperioderne er forlænget, så de svarer til den periode, busoperatørerne skal have til at afskrive deres investering. I Danmark er kontraktperioderne også forlænget, så investeringerne bliver fordelt over flere år og dermed sikrer, at el-busserne ikke slår økonomien i stykker hos dem, der skal drive den kollektive transport og betale regningen.

Når det gælder ladeinfrastrukturen ser det noget anderledes ud. Her skal man nok også ud at lede, hvis man skal finde en, der vil vove pelsen og sige noget om, hvornår ladeinfrastrukturen vil være slidt op. Som det ser ud nu, vil den nok kunne levere strøm til el-busser med batterier de næste 20 år eller mere. Og skulle batteri-teknologien udvikle sig, så batterierne får større kapacitet på den samme plads, vil det betyde øget rækkevidde, men samme behov for opladning, for energiforbruget pr. kørt kilometer vil nok ikke ændre sig ret meget fremover. Og hvis batteri-teknologien skulle blive umoderne og udkonkurreret med andre løsninger i fremtidens nye el-busser, så kan ladeinfrastrukturen levere energi til de el-busser med batterier, der stadig vil være brug for til den tid. Endelig kan ladeinfrastrukturen nok udbygges eller ændres til at levere energi til busserne på andre måder end i et batteri. Opladelige væsker er én mulighed, en anden er brint - og måske kommer der en tredje, som vi ikke forestiller os i dag.

Batterier bærer energien mod fremtiden

Men her og så i 2019-synspunkt er det el-busser med batterier som energibærere, der først og fremmest kommer til at bringe den kollektive transport videre ind i en bæredygtig fremtid. Et alternativ, der bliver nævnt flere og flere gange - og som skal afprøves i Nordjylland med busser fra en af VDL's konkurrenter - er brint.



El-busser kræver en anden infrastruktur, end eksempelvis diesebusser. Om det er farligt? Ja, hvis man ikke ved, hvad man har med at gøre. Men det gælder også for den trafik, som busserne skal køre i.

Når det kommer til brint som alternativ eller supplement til batterier som energibærere, forklarer Anita Palm Laursen, at VDL's vurdering i øjeblikket er, at brint set ud fra den aktuelle produktionspris og mængde nok vil kunne komme til at spille en rolle som en supplerende energibærer til batterier - altså en måde at øge el-bussernes rækkevidde på. Men skal brint være realistisk, skal prisen ned på både brint og det tilhørende udstyr, der via brændselsceller skal levere energien til bussernes el-motorer.

Og skal der være nogen som helst idé med at bruge brint, skal den være produceret på en bæredygtig måde - altså med vind- eller solenergi. Ikke ud fra naturgas, som størsteparten af den aktuelle brint er produceret ud af, understreger Anita Palm Laursen.

Omvendt peger Anita Palm Laursen på, at det ikke betyder, at brint bliver dømt ude. Den tekniske udviklingen sker i øjeblikket så hurtigt, at situationen kan se helt anderledes ud om få år - og meget afhænger af, hvilke rammer politikerne i de forskellige lande og i EU beslutter.

Interesserede kan læse mere om de to udbud på transportnyhederne.dk:

Om el-busser i Ballerup og Egedal kommuner:

Hovedstadsområdet får flere el-busser

Om el-busser på Linje 2A:

El-busser kører ind i Hovedstaden i slutningen af næste år

Efterspørgslen efter flydende naturgas stiger

Lande i Asien efterspørger i højere og højere grad renere brændstof, hvilket øgede forbruget af flydende naturgas (LNG) i 2018. På verdensplan steg efterspørgslen med 27 millioner ton til 319 millioner ton ifølge energiselskabet Shell's seneste vurdering af markedet for flydende naturgas

Shell forventer, at efterspørgslen i år vil stige med omkring 35 millioner ton, og at den i 2020 når op på omkring 383 millioner ton. Energiselskabet vurderer, at lande i Europa og Asien vil aftage den øgede produktion af flydende naturgas.

Den øgende efterspørgsel betyder øgede investeringer i anlæg, der kan gøre naturgas flydende.

Kina øgede sidste år importen af flydende naturgas med 16 millioner ton, hvilket er en stigning på 40 procent i forhold til 2017. Baggrunden for den øgede import af naturgas er et ønske om at forbedre luftkvaliteten i de kinesiske byer.

En stor del af den øgede produktion af LNG kom fra Australien og Qatar.



Passagerer på en central buslinie i Barkarbystaden i Stockholm vil i løbet af de kommende år kunne tage med en bus, der kører i egen busbane uden chauffør.

Busoperatør vil sammen med producent sende selvkørende busser ud i trafikken

Svenske Scania, der er en del af VW-koncernen og blandt andet producere og levere bybusser, vil sammen med busoperatøren Nobina starte et forsøg med selvkørende busser i almindelig rutetrafik i Barkarbystaden, der er en del af Stockholms-området

- Teknikken er nu tilstrækkelig moden til, at vi kan begynde med forsøg på almindelig vej, siger Karin Rådström, der er buschef hos Scania.

- Dermed bliver forsøget et af de første med store busser i Europa, siger hun og peger på, at forsøget skal danne basis for den fortsatte udvikling af selvkørende busser.

Forsøget i Barkarbystaden bliver gennemført i to trin. Det første trin bliver uden passagerer. På næste trin vil busserne åbne dørene for passager. På dette trin vil der også være en sikkerhedsfører med på bussen, der skal bistå passagerne og overvåge kørslen.

Busoperatøren Nobina er dybt involveret i projektet med at etablere det, som selskabet vurderer vil blive en vigtig del af fremtidens kollektive transport.

Materiel

Henrik Dagnäs, der er administrerende direktør for Nobina Sverige peger på, at forsøget vil give ny indsigt i og erfaringer for arbejdet fremover, når det gælder drift og styring af selvkørende busser.

- Samtidig vil det skabe forudsætninger for at flere kan rejse kollektivt. Kravene til de selvkørende busser vil være lige så strenge, som til den øvrige trafik, når det gælder tilgængelighed, sikkerhed og pålidelighed, siger han.

Der indgår to el-busser fra Scania i projektet. De to el-busser af typen Scania Citywide LF vil forbinde den hurtigt voksende Barkarbystaden sammen med den nærmeste T-banestation, Akalla. Busserne kommer til at køre på en fem kilometer lang strækning, hvor der er fire holdepladser i særlige baner forbeholdt busser.

Til at begynde med er det planen, at busserne på en strækning på omkring én kilometer vil være selvkørende. I anden fase af forsøget ventes det, at omkring 300 passagerer dagligt vil benytte de selvkørende busser på ruten.

Udviklingsprojektet er i gang og forsøget skal efter planen indledes i 2020. Under hele forsøget vil informationer om blandt andet gennemsnitshastighed, tilgængelighed, precision i forhold til køreplanen, afvikling og kundetilfredshed blive indsamlet.

Ud over forsøget med selvkørende el-busser i linietraffic er Barkarbystaden også udgangspunkt for andre løsninger til den kollektive transport. Det gælder blandt andet infrastruktur og busser til BRT-løsninger og nye digitale løsninger, der bliver gennemført i et samarbejde mellem Region Stockholm, Järfälla kommune og Nobina.

Om den selvkørende bus i forsøget:

Model:	Scania Citywide LF (low floor)
Længde:	12 meter
Drivline:	Electrisk
Ladeteknik:	Depot-oopladning
Passagerantal:	80 passagerer, hvoraf der er siddeplads til 25





Volvo tog som busmærke førstepladsen i 2018, hvis man ser på busser over 7 ton.

Volvo kørte sine busser ind på en førsteplads

Det totale marked for nye busser - i denne artikel er der fokus på busser over 7 ton - blev i 2018 på 279. Dermed endte 2018 på et niveau, der var omkring det halve af 2017. Antallet af nyregistrerede busser er stærkt påvirket af udbud inden for kollektiv trafik og svinder dermed meget fra år til år

Ifølge registreringsstatistikken fra De Danske Bilimportører kørte Volvo med 59 nyregistrerede busser over 7 ton ind på førstepladsen, mens Iveco kørte ind på andenpladsen med 42 nyregistrerede busser.

På de følgende pladser kom MAN med 37, Mercedes-Benz med 33, Setra med 32, Scania med 23 og Neoplan med 21.

Dernæst kom Irizar og Isuzu med hver 10.

Materiel

I nedestående tabel ser vi på markedsandele fordelt på de forskellige busmærker - ikke på, hvilken koncern, der har produceret dem.

Hvis man tager højde for, at Setra er en del af Mercedes-Benz, og Neoplan er en del af MAN, bliver fordelingen ændret. Da Mercedes-Benz' buskoncern kan notere 65 nyregistrerede busser i Danmark og dermed lægge sig foran Volvo og Iveco. For MAN-koncernen bliver det til 58 og dermed en tredjeplads efter Volvo og foran Iveco.

Mærke	Periode		Periode året før	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Volvo	59	21,15 %	105	23,39 %
Iveco	42	15,05 %	146	32,52 %
MAN	37	13,26 %	55	12,25 %
Mercedes-Benz	33	11,83 %	16	3,56 %
Setra	32	11,47 %	21	4,68 %
Scania	23	8,24 %	59	13,14 %
Neoplan	21	7,53 %	4	0,89 %
Irizar	10	3,58 %	7	1,56 %
Isuzu	10	3,58 %	18	4,01 %
Güleryüz	4	1,43 %	2	0,45 %
Van Hool	4	1,43 %	0	0,00 %
Ayats	2	0,72 %	0	0,00 %
Lenco	2	0,72 %	0	0,00 %
Kutsenits	0	0,00 %	1	0,22 %
Solaris	0	0,00 %	12	2,67 %
VDL	0	0,00 %	2	0,45 %
VDL Bus	0	0,00 %	1	0,22 %
Total	279		449	

(Kilde og tabel: De Danske Bilimportører)



Omkring 170 fra busfolket lagde vejen forbi, da EvoBus holdt åbent hus torsdag 7. februar.

Vognmænd agede til Køge - så på busser og spiste på pandekager

Torsdag 7 Februar havde EvoBus, der forhandler busser fra Mercedes-Benz- og Setra-busser fra Daimler-koncernen, inviteret til Åbent Hus i Køge

EvoBus beretter, at busfolk kom fra nær og fjern til Åbent Hus- arrangementet, der blev afholdt som gå hjem møde fra klokken 15 til 20.

EvoBus havde på forhånd lokket med noget godt til ganen i form af hotdogs serveret fra en klassisk pølsevogn, frisklavede crepes og kaffe og en bar, hvor man kunne beholde pengene i lommen.

Materiel

På bus-siden viste EvoBus den nye Setra 531 DT dobbeltdækker og en 517 HDH. Den viste sig frem i form af Lars Larsen's Setra nummer 50, der blev kørt ind i salen indhyllet i røg og lys - og til tonerne af "Eye of a Tiger" - temamusikken til Rocky III-filmen.



Da røgen havde lagt sig kom vognmand Lars Larsen kom på scenen, hvor han fik overrakt en pokal af EvoBus' salgschef Søren Christensen.

Mercedes-Benz' liniebusser var udstillet med en Citaro Hybrid, der i september sidste år blev kåret som "Bus of the year 2019" samt en Intouro-rutebus.

Materiel



Udenfor havde EvoBus linet en række af de nye Mercedes-Benz Tourismo'er op - både som tre- og fire-stjernede udgaver. Endeligt havde brugt-vognsafdelingen fået pudset sine biler af og udstillede en bred vifte af deres "BusStore-modeller".

En række andre udstillere var inviteret til at deltage og gjorde deres til at gøre det til et spændende åbent hus. Eksempelvis havde TJ bjærgning udstillet en bjærgningsbil suppleret af udstiller som Circle K, Hannover Skilte og Continental.



Endeligt demonstrerede EvoBus også sin nye service portal - Omniplus Uptime - som blandt andet fungerer som flådestyringssystem og overvågningssystem til drivlinen.

Omkring 170 gæster lagde i løbet af eftermiddagstimerne og aftenen forbi EvoBus, som er godt tilfredse med arrangementet.

Den nye TopClass S 531 DT.

Amazing Space.

Det siges at alle drømme kan gå i opfyldelse, hvis man har modet til at opfylde dem.

Vores nye dobbeltdækker, TopClass S 531 DT, er på mange måder en drøm der er gået i opfyldelse - i dobbelt forstand. Dens majestætiske elegance, moderne design og imponerende størrelse kan nu blive en del af din virkelighed. Tillad dig selv at rejse, tænke og drømme virkelig stort - dobbelt op.
www.setra.dk



The Sign of Excellence.



På billedet ses Carl Henrik Houmann (tv), Kjeld Jacobsen og Erik B. Nielsen.



MAN Nordjylland A/S får ny ledelse

MAN i Svenstrup, Hjørring lastbilcenter, Thisted Lastbilcenter og Poul Asbjørn Olesen i Frederikshavn er fusioneret under det nye navn MAN Nordjylland A/S. I spidsen står driftsdirektør Kjeld Jacobsen, salgsdirektør Erik B. Nielsen og teknisk direktør Carl Henrik Houmann, som alle tre er kendte ansigter i transportbranchen

Driftsdirektør Kjeld Jacobsen har mange års erfaring som driftsleder hos MAN Truck & Bus i Aarhus, Erik B. Nielsen har arbejdet som værkfører hos Thisted Lastbilcenter og har de sidste 6 år fungeret som salgskonsulent hos MAN Truck & Bus Danmark, mens Carl Henrik Houmann de sidste 32 år har været en del af Poul Asbjørn Olesen, hvor han siden 2002 har fungeret som direktør for Poul Asbjørn Olesen & Hjørring Lastbilcenter og senere Thisted Lastbilcenter.

- Vi ser frem til at møde nye såvel som nuværende kunder under den nye konstellation. MAN Nordjylland vil fejre den nye fusion med et stort åbent hus-arrangement, så snart de har færdiggjort nogle renoveringer af bygningerne, siger de tre i den nye ledelse hos MAN Nordjylland.

Om MAN Nordjylland A/S:

- MAN Nordjylland A/S tilbyder fire moderne værksteder i Aalborg, Frederikshavn, Hjørring og Thisted med de nyeste tekniske værktøjer og veluddannet personale
- Mekanikerne har manges års erfaring fra branchen, de er opdateret med det nye og er rustet til at løse opgaverne uanset lastbil og varebils-mærke

VLAK-Regeringens Fremkommelighedsudvalg kommer med anbefalinger

Tættere samarbejde på tværs af kommunegrænser om trafikregulering vil betyde kortere rejsetid gennem hovedstadsområdet. Det er en af anbefalingerne fra Fremkommelighedsudvalget, som VLAK-Regeringens transportminister nedsatte i sommeren 2018

Fremkommelighedsudvalget har arbejdet på forslag til konkrete tiltag, der kan optimere og samordne trafiksignalerne og derved forbedre fremkommeligheden i Hovedstadsområdet.

Udvalgets medlemmer, som består af en række kommuner, politiet, Movia og Vejdirektoratet, har meldt tilbage til transportministeren, og Vejdirektoratet vurderer, at gevinsten ved at gennemføre alle udvalgets forslag skønnes at være en forhøjelse af rejsehastigheden med ca. 5 km i timen. Den højere hastighed vil potentielt gavne op mod 200.000 bilister og 215.000 buspassagerer dagligt.

- Trængsel på vejene er et stigende problem, og gennemføres alle Fremkommelighedsudvalgets anbefalinger skønner vi, at erhvervslivet og bilisterne vil spare 3.400 timer bag rattet om dagen. Derfor indgår de nu i overvejelserne om, hvordan vi skal prioritere pengene til infrastruktur, når den næste store investeringsplan skal aftales, siger transportminister Ole Birk Olesen (LA).

Ministeren nedsatte Fremkommelighedsudvalget med det formål, at kommunerne skal tænke i trafikal fremkommelighed på gennemgående veje og i større trafikale korridorer i hovedstadsområdet, der går på tværs af flere kommunegrænser og vejmyndigheder.

De samlede udgifter for fremkommelighedsudvalgets anbefalinger er på i alt 96 millioner kroner. Udvalget foreslår, at Staten medfinansierer anbefalingerne, således at Staten bidrager med 53 millioner kroner, og at kommunerne samlet står for 43 millioner kroner for at gennemføre forbedringerne af fremkommeligheden. De foreslåede projekter forventes at kunne gennemføres på mellem to og fire år.

Interesserede kan læse mere her:

Afrapportering - Fremkommelighedsudvalg for Hovedstadsområdet

Bilagsrapport - Fremkommelighedsudvalg for Hovedstadsområdet



Det Nationale Turismeforum har fået nye medlemmer

Erhvervsminister Rasmus Jarlov har udpeget medlemmerne af Det Nationale Turismeforum for perioden 2019-2022. Det Nationale Turismeforum har til formål at styre og koordinere den offentlige turismefremmeindsats i Danmark og består af repræsentanter for turismeerhvervet, kommunerne, turismeforskningen og de største offentlige turismefremmeorganisationer og Erhvervsministeriet

- Det Nationale Turismeforum spiller en central rolle i at forenkle det offentlige turismefremmesystem. Jeg er derfor rigtig glad for at kunne udpege en række kompetente medlemmer, der kan bidrage til at skabe bedre sammenhæng i den offentlige turismefremme til gavn for både turisterne og virksomhederne i Danmark, siger erhvervsminister Rasmus Jarlov (K).

Med ændringen af lov om dansk turisme fra december sidste år skal forummet desuden aktivt arbejde for, at der er sammenhæng i den offentlige turismefremmeindsats, og at der ikke etableres overlappende turismefremmeindsatser.

Medlemmerne af Det Nationale Turismeforum er:

- Michael Dithmer (formand), departementschef, Erhvervsministeriet (genudpegning)
- Allan L. Agerholm, bestyrelsesformand, VisitDenmark (genudpegning)
- Peter Højland, bestyrelsesformand, Wonderful Copenhagen (nyudpegning)
- Henrik Höhrmann, bestyrelsesformand, Dansk Kyst- og Naturturisme (nyudpegning)
- Laila Kildesgaard, direktør, KL (genudpegning)
- Peer H. Kristensen, direktør, VisitAarhus (nyudpegning)
- Mette Broksø Thygesen, adm. direktør, Tycho Brahe Planetarium (nyudpegning)
- Flemming Toft Andersen, adm. direktør, Feriepartner (nyudpegning)
- Ole Sorang, nordisk marketing direktør, Radisson Hotel Group (nyudpegning)
- Annette Therkelsen, lektor, ph.d. og vicedekan, Aalborg Universitet (nyudpegning)

Erhvervsministeren har samtidig udpeget medlemmerne af Dansk Turismes Advisory Board, der har til formål at rådgive Det Nationale Turismeforum. Oversigten kan ses på den næste side.

Medlemmerne af Dansk Turismes Advisory Board er:

- Line Nørbæk (formand), erhvervspolitisk direktør, Erhvervsministeriet (nyudpegning)
- Sune K. Jensen, fagleder, DI (genudpegning)
- Lars Ramme Nielsen, chef for turisme og oplevelsesøkonomi, Dansk Erhverv (nyudpegning)
- Katia K. Østergaard, adm. direktør, HORESTA (genudpegning)
- Ole Andersen, direktør, DanHostel (genudpegning)
- Lars Thykier, adm. direktør, Danmarks Rejsebureau Forening (genudpegning)
- Carlos Villaro Lassen, adm. direktør, Feriehusudlejernes Brancheforening (genudpegning)
- Marianne Vind Petersen, næstformand, HK/Privat (genudpegning)
- Anker Madsen, chefkonsulent, Friluftsrådet (genudpegning)
- John Frederiksen, forhandlingssekretær, 3F (nyudpegning)
- Morten Damgaard Nielsen, formand, Dansk Turismefremme (genudpegning)
- Jens Müller, bestyrelsesmedlem, Danske Destinationer (nyudpegning)
- Nils M. Jensen, direktør, Organisationen Danske Museer (genudpegning)
- Arnt Møller Pedersen, Chief Operating Officer, (COO) Copenhagen Malmö Port (genudpegning)
- Sif Holst, næstformand, Danske Handicaporganisationer (nyudpegning)
- Isabelle Navarro Vinten, kontorchef, Miljø- og Fødevareministeriet (genudpegning)
- Ole Winther, kontorchef, Slots- og Kulturstyrelsen (genudpegning)
- Lone Vingtoft, chefrådgiver, Danske Regioner (nyudpegning)
- Observatør: Karoline Amalie Steen, kontorchef KL (nyudpegning)





Administrerende direktør Georg Sørensen, der blandt andet har været med til at løbe transportmesserne i Herning i gang og fremad gennem årene, fyldte 60 år 12. februar.

Transportmessens mand runder et hjørne

Administrerende direktør Georg Sørensen, der blandt andet har været med til at løbe transportmesserne i Herning i gang og fremad gennem årene, fyldte 60 år 12. februar. Hvert år samler den engagerede direktør for Messecenter Herning sammen med de mange medarbejdere op mod en million gæster til messer, musik, mesterskaber og møder i MCH under devisen "Det personlige møde går aldrig af mode"

Georg Sørensen har 1. april været ansat i MCH i 36 år. Først som sælger og fra 1986 som projektleder med ansvar for blandt andet HI-messen, Interfair og Nordbag (de to sidstnævnte forenede han senere sammen med Hotel og Restaurantmessen til Foodexpo) og i 1988 startede han transportmesserne. I 1995 blev han direktør for Messecenter Herning A/S, og siden 2005 har han været administrerende direktør for MCH A/S, der består af MCH Messecenter Herning, MCH Herning Kongrescenter, Jyske Bank Boxen og MCH Arena. Hver dag arbejder MCH's 250 fastansatte medarbejdere og i løbet af et år over 1.000 freelancere på at omstille rammerne og byde velkommen til koncernens næste arrangement. Visioner, passion og dedikation har drevet Georg Sørensen til at lede et af Danmarks største

Navne

oplevelsescentre, MCH A/S. Hans vision er at skabe stærke øjeblikke, hvor mennesker mødes, og han har skabt et mødested, hvor gæsterne mødes med forskelligt motiv - fagligt, forretning, fritid og/eller fornøjelse - til messer, musik, møder eller internationale mesterskaber som senest VM i håndbold, hvor det danske herrelandshold blev verdensmestre.

Georg Sørensen bygger også videre på historien, og messerne er stadig hovedhjørnestenen i koncernen. Med ca. 20 messer om året har han og MCH A/S et tæt samarbejde med mange forskellige brancher, og han nyder stor respekt blandt kunder, gæster og samarbejdspartnere. Med afsæt i at, det er når mennesker mødes personligt og fagligt, at muligheden for forretninger opstår, har han formået at stå i spidsen for at udvikle messerne i takt med markedets behov og i tæt samarbejde med brancherne. Udover produktnyheder byder messerne derfor i dag - med Georg Sørensens egne ord - på relationer, der styrkes og nye, der skabes. Viden, der inspirerer, og viden, der deles. Forretning, der udvikles og ny, der opstår.

Mange er på fornavn med Georg, fordi han tager sig tid til de mennesker, han møder. Han er kendt for at være vedholdende, og han fremhæver jævnligt, at på messen oplever man med alle sanser, såvel både produktet og mennesket bagved. Oplevelser, der umuligt kan skabes online. Hans passion for det personlige møde høres i et af hans mottoer:

"Facebook er godt for mange, men face to face vil altid være dobbelt så godt."

Budskabet understreges af hans signatursætning ved messeåbninger:

"Nogle har hørt mig sige det før, og jeg lover, at jeg siger det igen: Det personlige møde må aldrig gå af mode."

Georg Sørensen fejrede fødselsdagen privat og vil siden markere den med en reception 2. maj i den nye ankomstbygning foran Jyske Bank Boxen.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



Du kan hente tidligere numre af Magasinet Bus her:

Sekretariatschef går på pension

- Efter 30 års beskæftigelse inden for transportområdet, heraf de seneste 10 år som sekretariatschef i TUR, har jeg besluttet at gå på pension 1. juni, siger Hans Kjeldgaard Christiansen.

Hans Kjeldgaard Christiansen kommer fra uddannelsesverden og har blandt andet arbejdet som faglærer på TEC i København, som blev springbrættet til en ansættelse som uddannelseskonsulent i TUR for 22 år siden. Her blev han blandt andet ansvarlig for de faglige områder inden for vejgods og redder, for siden at sætte sig i for bordenden som sekretariatschef for TUR.

Et begivenhedsrigt årti

- Det har været et virkelig begivenhedsrigt årti som sekretariatschef i TUR. Det er sket så meget udvikling, som har været helt vanvittigt spændende. Transport og uddannelse er to områder, der konstant er i bevægelse og hvor man hele tiden skal sørge for at fremtidssikre arbejdsmarkedets kompetencer til den udvikling, der foregår i samfundet, siger Hans Kjeldgaard Christiansen og fortsætter:

- Jeg kan kun se tilbage på tiden i TUR med stor glæde. Men det er også med stor glæde, at jeg nu ser frem til en ny tid i mit liv, hvor der skal tages hul på nye kapitler. Det er en helt naturlig udvikling, at jeg nu vælger at gå på pension og overlader styringen til nye kræfter.

TUR's formandskab har i nært samarbejde med et stort og anerkendt rekrutteringsfirma sat gang i arbejdet med at finde en ny sekretariatschef til TUR med forventet tiltrædelse 15. maj i år.



Efter over 10 år som sekretariatschef for TUR, har Hans Kjeldgaard Christiansen besluttet at gå på pension.



FynBus får kontaktudvalg

Organisationen Dansk PersonTransport har gennem længere tid ønsket at have et velfungerende kontaktudvalg i alle trafiksselskaber. Med et nyt vognmandspanel i trafiksselskabet Fynbus mangler Dansk PersonTransport kun at få Sydtrafik i det mål

Første møde i Fynbus' nye vognmandspanel fandt sted tirsdag 5. februar. Fra organisationen Dansk PersonTransport (DPT) deltog formand John Bergholdt, Tadzudin Kasami fra Taxa Syd, Anders Larsen fra Vester Skerninge Bilerne og Kurt Haarbye fra Haarbye Turist, samt Trine Wollenberg og Mads Engberg fra organisationens sekretariat.

På mødet diskuterede deltagerne, panelets funktion og opgaver. Ifølge DPT var der enighed om, at panelet skal bruges til løbende at tage temperaturen på samarbejdet mellem vognmændene og Fynbus.

Det kan blandt andet være i form af statistik for omkostninger og rettidighed, konsekvenserne af den nye taxilov, drøftelse med politikerne i Fynbus' bestyrelse, udfordringerne vedrørende parkering i de forskellige kommuner samt andre ønsker og input fra panelets deltagere.

Fagforening skaffede over 4 millioner kroner

Chaufførernes Fagforening i København fik i 2018 i alt 4.045.057,39 kroner ind i faglige sager. I december alene blev det til 447.975,68 kroner

Det er på omtrent det dobbelt i forhold til både 2017 og 2016, hvor beløbende var henholdsvis 2.059.485,20 kroner og 2.093.538,76 kroner.

Arbejdsskadesager udløste 8,6 millioner kroner sidste år

I december 2018 år fik Chaufførernes Fagforening i København 2.524.100 kroner hjem til sine medlemmerne i sager om arbejdsskade. Dermed kom det samlede beløb for 2018 op på 6.567.778 kroner

I 2017 var tallet 16.112.977 kroner, hvilket var næste dobbelt så meget som i 2016, hvor beløbet var på 8.643.488 kroner.

VLAK-Regeringen foreslår højere bøder til chauffører og vognmænd

Et nyt lovforslag fra VLAK-Regeringen vil flerdoble bøderne til buschauffører, lastbilschauffører og vognmand, hvis deres køretøj eller vogntog har alvorlige sikkerhedskritiske fejl

Lovforslaget vil, hvis det bliver vedtaget, betyde, at bøderne stiger fra de nuværende 1.000 - 3.000 kroner til 5.000 kroner til chaufføren og det dobbelte til vognmanden.

Bøderne skal ifølge forslaget stige med yderligere 5.000 kroner/10.000 kroner for hvert gentagelsestilfælde.



Her på Magasinet Bus har vi tidligere skrevet om IGU-vejen. I Magsinet Bus 4 - 2018 fortalte Mohamed M al Adami, der er flygtet fra Syrien om sin vej ti pladsen bag rattet i en bus hos Arriva. Interesserede kan hente Magasinet Bus 4 - 2018 [her](#).

Uddannelse for flygtninge er blevet forlænget

VLAK-Regeringen og arbejdsmarkedets parter er enige om at forlænge integrationsgrunduddannelsen (IGU), der skal hjælpe flygtninge ind på arbejdsmarkedet. Siden IGU-uddannelserne kom i gang er der registreret 1.890 IGU-aftaler

I foråret 2016 indgik VLAK-Regeringen og arbejdsmarkedets parter en trepartsaftale om at få flere flygtninge og familiesammenførte ind på arbejdsmarkedet. Et centralt element i aftalen var integrationsgrunduddannelsen (IGU), der via en kombination af praktik og skoleundervisning skal bane vejen for, at flygtninge og familiesammenførte til flygtninge får en indgang til det danske arbejdsmarked.

- Selvom langt flere nytilkomne flygtninge er kommet i arbejde siden trepartsaftalen i 2016, så er der stadig mange flygtninge, som står uden for arbejdsmarkedet. Derfor glæder det mig, at vi i dag har indgået en rigtig god aftale med arbejdsmarkedets parter om at forlænge IGU'en, som for mange kan være en trædesten ind på arbejdsmarkedet, siger udlændinge- og integrationsminister Inger Støjberg (V) og fortsætter:

Arbejdsforhold

- Ordningen er et rigtig godt redskab til at gøre flere flygtninge selvforsørgende, så de på lige fod med alle andre kan bidrage til samfundet, så længe de er her. Jeg vil gerne takke arbejdsmarkedets parter for et godt samarbejde og rose dem for at tage et stort medansvar for at få løst de udfordringer med integrationen, som vi stadig står over for.

- Integrationsgrunduddannelsen (IGU) er et ordinært ansættelsesforhold mellem en virksomhed og en flygtning eller familiesammenført til en flygtning og omfatter lønnet praktik og opkvalificering i en toårig periode. IGU er dermed et supplement til de ordninger, der i forvejen findes i form af virksomhedspraktik, løntilskud og mentorordninger. Lovgivningen om IGU trådte i kraft 1. juli 2016
- Ordningen er etableret som en mulighed for nytilkomne, hvis kompetencer ikke kan oppebære et arbejde på ordinære danske løn- og ansættelsesvilkår. Den var oprindeligt en forsøgsordning, der skulle løbe i tre år
- Et IGU-forløb varer i to år og består af lønnet praktik og 20 ugers skoleundervisning. Målgruppen er flygtninge og familiesammenførte til flygtninge, som er fyldt 18 år og er under 40 år, når forløbet påbegyndes, og som har været i Danmark i mindre end fem år

Inger Støjberg parti- og ministerkollega, beskæftigelsesminister Troels Lund Poulsen (V), peger på, at det er vigtigt, at flere flygtninge og familiesammenførte kommer i job, så de kan forsørge sig selv.

- Jeg er meget tilfreds med, at vi nu har forlænget Integrationsgrunduddannelsen, som virksomheder, medarbejdere og kommuner har taget til sig. Der er registreret 1.890 IGU-aftaler. Det vil jeg gerne takke arbejdsmarkedets parter for. Det er vigtigt, at flere flygtninge og familiesammenførte kommer i job, så de kan forsørge sig selv, og her er IGU'en en god vej ind. Vi kan desværre se, at alt for mange flygtninge er forsørget af det offentlige, men også at langt flere nyankomne arbejder nu end for få år siden, og det er godt for den enkelte, deres familier og samfundet, siger Troels Lund Poulsen.

Formand for Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH), Lizette Risgaard, fremhæver, at IGU-vejen for mange flygtninge og familiesammenførte er blevet første skridt ind på arbejdsmarkedet på almindelige vilkår.

- Det er helt, som vi håbede på. Desuden er jeg glad for ekstra midler til bedre danskundervisning og for, at barsel og længerevarende sygdom kan forlænge IGU-perioden, siger hun.

Administrerende direktør i Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Jacob Holbraad, fremhæver, at IGU-vejen har været en succes.

- Den har vist sit værd som en solid trædesten ind på det danske arbejdsmarked for en gruppe, der historisk har haft alt for svært ved at komme i arbejde. Både virksomheder, kommuner og flygtningene selv er glade for ordningen, og det er derfor helt oplagt, at den skal fortsætte. Nu har vi til og med forbedret IGU'en på et par områder, blandt andet ved at understøtte sprogmentorer på virksomhederne. Det er jeg alt i alt meget tilfreds med, siger han.

Formand for KL, Aarhus' borgmester Jacob Bundsgaard, fremhæver, at KL er tilfreds med, at IGU-ordningen forlænges.

- Arbejdsmarkedets parter har et stort ansvar for at tilvejebringe de åbninger, som kan sikre, at flygtninge og familiesammenførte kommer i beskæftigelse. Det arbejde vil kommunerne også fremadrettet understøtte aktivt. Vi havde gerne set, at ordningens aldersgrænse blev lempet, og at ordningen udvides til at omfatte flere målgrupper, så endnu flere kan få gavn af den. Derfor ønsker vi at se på afgrænsningen, når IGU'en evalueres frem mod 2022. siger han.

Interesserede kan læse mere om aftalen **her**:

Kalundborg Taxa kører ind i Dantaxi 4x48

Alle fem vognmænd fra Kalundborg Taxa med tilsammen 11 taxier har valgt at nedlægge Kalundborg Taxa som et selvstændigt taxifirma. I stedet vil vognmændene og deres chaufførerne betjene kunderne med Dantaxi 4x48's logo på dørene. Andre forskelle bliver, at taksterne skal beregnes på en ny måde, og Kalundborg indgår i et stort taxikørsels-område, der dækker store dele af Sjælland

- Vi glæder os til at blive en del af et selskab med landsdækkende kørsel og en stor organisation, hvor der er dygtige og kompetente folk til at tage sig af de administrative fællesfunktioner og udvikling, siger formanden i Kalundborg Taxa, Kim Grøn.

Han forklarer, at skiftet sker som en helt naturlig følge af et mangeårigt og godt samarbejde mellem Kalundborg Taxa og Dantaxi 4x48.

- Det vil stadig være de samme lokale vogne og de samme chauffører som vores mange gode trofaste kunder møder, når de ringer efter en taxi, da der bevares en kontaktperson i Kalundborg som dagligt planlægger den faste kørsel, vagtplaner osv. og som samtidig fungerer som bindeled mellem Kalundborg og Hovedkontoret i Virum, siger han videre.

Direktør i Dantaxi 4x48 Carsten Aastrup, der har stor erfaring i at samarbejde med taxivognmænd over hele landet peger på, at aftalen vil bevare og styrke taxidækningen i området.

- Vi ser frem til at byde velkommen til alle vognmænd, chauffører og ikke mindst kunderne i Kalundborg, siger Carsten Aastrup.

Telefonbetjeningen og faktureringen i Kalundborg Taxa er i de seneste seks år blevet varetaget af Randers Taxa. Nu flyttes betjeningen tilbage til Sjælland. Når borgerne i Kalundborg fremover ringer til det kendte nummer 59 51 51 51, er det personale i hos Dantaxi 4x48 i Virum, der svarer. De 11 vogne kobles på den landsdækkende taxi-app MOOVE, så taxien kan bestilles til fast lav pris via en smart telefon og uden om en eventuel telefonkø.

Nye takster

Med overgangen til Dantaxi 4x48 kommer taxierne i Kalundborg til at køre efter samme takster som Dantaxi 4x48's øvrige vogne på Sjælland. Takststrukturen følger Trafikstyrelsens regler, og det betyder, at taxituren fremover skal beregnes ud fra en starttakst, kilometertakst og en minuttakst. Nogle ture bliver lidt billigere - andre lidt dyrere.

Om Kalundborg Taxa:

- Kalundborg Taxa, der i dag råder over 11 taxier, blev grundlagt 1927. Formanden for bestyrelsen er Kim Grøn

Om Dantaxi 4x48 i Region Sjælland og Region Hovedstaden:

- Med det nye samarbejde udfører Dantaxi 4x48 taxikørsel i følgende områder i Region Sjælland: Greve, Guldborgsund, Kalundborg, Korsør, Køge, Lejre, Roskilde, Skælskør, Slagelse og Vordingborg
- Dantaxi 4x48's vogne indgår i et omfattende samarbejde på tværs af Sjælland og Region Hovedstaden. Taxierne hjælper hinanden på kryds og tværs af de tidligere køreområder, og 1.200 taxi'er deltager i samarbejdet
- Dantaxi 4x48 er Danmarks største taxiselskab
- På landsplan er over 1.700 taxier tilsluttet selskabet, og selskabet udfører taxikørsel i over 60 kommuner
- Selskabet står bag taxiapp'en MOOVE

Taxi-kørsel



Dantaxi 4x48, der er landets største taxiselskab, ser et stort potentiale i grønne taxier.

Taxi-selskab sætter strøm til taxier

10 nye Tesla'er hos Dantaxi 4x48 vil fra februar køre med kunder på Sjælland og i Hovedstaden. Snart vil taxi-selskabets kunder kunne bestille en grøn taxi direkte via en app

- Der er ingen tvivl om, at Dantaxi 4x48 har et medansvar for nedbringelse af CO₂-udledningen. Det er derfor tilfredsstillende, at regeringen i det netop offentliggjorte hovedstadsudspil vil støtte en grøn omstilling af den danske taxi-flåde. Regeringens udspil flugter med vores egen strategi, og der er de 10 Tesla'er kun begyndelsen på vores grønne omstilling, siger direktør i Dantaxi 4x48 Carsten Aastrup.

79 procent af danskerne vil vælge el-taxi

Selskabet følger nøje udviklingen på markedet for el- og plugin-hybridbiler. Vognmænd i Dantaxi 4x48 på Mors har i en årrække med særdeles gode erfaringer brugt Tesla'er til taxikørsel på øen. Selskabets direktør fortæller, at kunderne i stadig større omfang efterspørger miljø- og klimarigtige løsninger. Direktøren henviser til en netop offentliggjort undersøgelse fra Det Økologiske Råd, der viser, at 79 procent af danskerne ville vælge en el-taxi, hvis de fik mulighed for det.

- Både kunder, vognmænd og chauffører har en direkte interesse i denne udvikling, påpeger Carsten Aastrup, og fortsætter:

- Regeringens udspil giver for eksempel kommunerne mulighed for at tillade grønne taxier i busbanerne og sikre, at private aktører kan opsætte flere ladestander i byerne. Gode initiativer vi bakker op om. Vi ser allerede nu et sti-

Taxi-kørsel

gende antal vognmænd, der overvejer at skifte de traditionelle diesel-biler ud med grønne taxier, og for at fremme den grønne omstilling, vil Dantaxi 4x48's kunder snart kunne bestille en grøn taxi via app.

Det Økologiske Råd bakker op om initiativet

- Vi er meget glade for at 4x48 har valgt at tage klimaproblemstillingen alvorligt og give befolkningen mulighed for at tage det grønne valg. En taxi kører ca. 8 gange så meget som en personbil og en el-taxi sparer derfor også både klimaet og luftforureningen for 8 gange så meget udledning. Så de her ti el-taxier svarer til ca. 80 private el-biler. Jeg håber meget, at københavnerne, det offentlige og virksomhederne i regionen vil bakke op om initiativet og efterspørge den grønne løsning, siger Kathrine Fjendbo Jørgensen, der er specialist i grøn transport hos miljøorganisationen Det Økologiske Råd.

Hos organisationen Dansk PersonTransport glæder man sig også over Dantaxi 4x48's tiltag og håber på, at andre virksomheder vil følge trop.

- Vi er glade for initiativer som dette, der er med til gøre branchen grønnere. En mere miljøvenlig taxibranche vil på sigt være til gavn for alle samfundets parter, siger Trine Wollenberg, der vicedirektør i Dansk PersonTransport, som en fusion mellem organisationerne Dansk Taxi Råd og Danske Busvognmænd.

Fakta om Dantaxi 4x48 og el-biler

- Dantaxi 4x48 havde under navnet 4x48 Taxinord tilbage i 2013 som en slags forsøg en Tesla kørende som taxi
- Siden september 2015 har Dantaxi 4x48's vognmænd på Mors haft tre Tesla'er kørende som taxier med stor succes
- Dantaxi 4x48 er Danmarks største taxiselskab med over 1.700 taxier tilsluttet
- Selskabet, der udfører taxikørsel i over 60 kommuner, står bag den landsdækkende taxiapp MOOVE.

Energi- og miljøkrav til taxier vil blive ændret

Færdselsstyrelsen har sendt et udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier med videre i høring med høringsfrist 7. marts 2019. Med ændringen strammes energi- og miljøkravene til køretøjer, der anvendes til erhvervmæssig persontransport eller erhvervmæssig personbefordring

Ændringen er en følge af VLAK-Regeringens klimaudspil fra oktober sidste år og har betydning for førstegangsregistreringen af et køretøj, som bliver anvendt til erhvervmæssig persontransport eller erhvervmæssig personbefordring. Skærpelsen af energi- og miljøkravene gælder dermed køretøjer, som bliver anvendt til taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport, kørsel på grundlag af tilladelse til offentlig servicetrafik (OST) eller kørsel for offentlig myndighed.

Udover energikravene bliver det nuværende minimumskrav strammet på Euro 6 til Euro 6b.

Køretøjer der allerede har indgået en bindende købsaftale kan registreres i op til seks måneder efter ikrafttrædelsestidspunktet og efter de energi- og miljøkrav, som var gældende på datoen for aftalens indgåelse.

Interesserede kan se udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier med videre **her**:

Metroselskabet:

Cityringen kan blive forsinket

Metro-selskabet peger i sin februar-status på, at Metrobyggeriet har rundet endnu en milepæl, da der - udover at være skinner hele vejen rundt på Cityringen - også er lagt skinner på hele Nordhavnslinjen. Der er opsat perrondøre og lavet hovedtrapper på alle stationer. Men når det drejer sig om det mere overfladiske arbejde med at færdiggøre eksempelvis vægbeklædning og ovenlys på en række stationer, kunne Metro-selskabet i januar notere et fald i aktiviteten på de arkitektoniske arbejder, hvilket øger risikoen for forsinkelser

For at rette op på det forhold, har Metroselskabet indgået en aftale med hovedentreprenøren CMT om at øge bemanningen for at indhente den tabte fremdrift.

Arbejdet med indretningen af stationerne er et af flere risikoområder, som følges med særlig opmærksomhed af Metroselskabet. Bemanningen og dermed fremdriften på området var i december reduceret i forhold til de foregående måneder. Det forhold blev umiddelbart tilskrevet juleferien, men Metroselskabet havde alligevel øget fokus på CMT's ressourceindsats og fremdrift på området i begyndelsen af 2019. Metroselskabet kunne konstatere, at den forudsatte hurtige opmænding efter nytår ikke havde fundet sted.

Efter en række drøftelser mellem CMT og Metroselskabet er parterne nået frem til en løsning for at nå op på den nødvendige bemanning og fremdrift.

Aftalen fastholder den gældende tidsplan. Hertil kommer, at der er tilføjet betydelige sanktioner relateret til den løbende overholdelse af fremdriften på området. Metroselskabet oplyser videre, at de tidskritiske arkitektoniske arbejder fortsat skal følge den hidtidige tidsplan.

Selv om den samlede tidsplan for færdiggørelsen således fastholdes, vurderer Metroselskabet, at risikoen for forsinkelse er øget betydeligt som følge af den tabte produktion hos CMT.

Den tabte produktion har også forsinket transportentreprenørens arbejde. Hertil kommer, at det vil tage lidt tid at komme op på fuld fremdrift.

Metroselskabet peger på, at CMT har et betydeligt incitament til at nå tidsplanen på grund af risikoen for betydelige dagbøder og sanktioner. Derfor fastholder selskabet tidsplanen for Cityringen der fortsat er baseret på, at projektet skal være afsluttet i slutningen af juli. Metroselskabet forventer at kunne udmelde et åbningstidspunkt, når selskabet har vurderet, om de planlagte milepæle i slutningen af marts og april er nået. Efter dette tidspunkt vil selskabet kunne melde et forventet åbningstidspunkt ud - med forbehold for den endelige sikkerhedsgodkendelse.





Letbanen i Aarhus har øget punktligheden, og flere tog kører til tiden.

(Foto: Jesper Christensen)

Letbanen i Aarhus kørte med bedre rettidighed

Aarhus Letbane forbedrede i januar driften for tredje måned i træk. 98,88 procent af alle afgangene blev gennemført - og 95,63 procent kørte til tiden

Dermed kan de hos Aarhus Letbane konstatere, at driften for tredje måned i træk bevæger sig i den rigtige retning. Til sammenligning var de tilsvarende tal for oktober 94,06 procent gennemførte afgangene, hvoraf 86,53 procent kørte til tiden.

To minutter gjorde køreplan mere robust

Januar er den første hele måned, efter at Midttrafik justerede køreplanen ved at lægge to minutter til rejsetiden fra Aarhus H til Odder. Det har gjort køreplanen mere robust.

Aarhus Letbane er dog fortsat udfordret på antallet af letbanekøretøjer. I øjeblikket kører det store Tango-letbanetog på strækningen mellem Aarhus og Odder, mens det mindre Variobahn-letbanetog kun kører mellem Aarhus H og Sjkejby, da det fortsat ikke er godkendt til at køre på strækningen mod Odder. Det betyder, at der ikke skal udgå mange Tango-letbanetog - eksempelvis. på grund af service eller uheld - før der mangler køretøjer.

Problemet vil være løst, når Variobahn-togene bliver godkendt. Når det sker, skal Variobahn betjene strækningen mellem Odder og Lisbjergskolen og Lystrup, mens Tango-togene især skal køre den lange tur mellem Aarhus og Grenaa, når banen til Grenaa åbner. Det vil efter de nuværende planer ske i april eller maj.

Trafikselskab vurderer:

Kunderne vender tilbage til banen mellem Odder og Aarhus

De første estimater hos trafikselskabet Midttrafik indikerer, at kunderne vender tilbage til strækningen mellem Odder og Aarhus - og at der er en passagerstigning på den samlede letbanestrækning. Midttrafik oplyser, at tælleudstyret i letbanetogene først kunne vise sikre tal i løbet af foråret

I april 2018 blev der gennemført en manuel tælling, der viste, at der på en hverdag var cirka 8.400 påstigere på Letbanen, som på det tidspunkt kørte alene kørte på strækningen mellem Aarhus H og Universitetshospitalet i Skejby.

Af forskellige tekniske årsager forventer Midttrafik, at de tællinger der bliver opsamlet af tælleudstyr i letbanetogene, først kan give et sikkert og detaljeret billede af passagerernes brug af Letbanen i løbet af foråret.

Da der er stor interesse for passagertallene, har Midttrafik estimeret et samlet passagertal for de dele af Letbanens strækning, der er i drift på nuværende tidspunkt. Vurderingen er baseret på opregning af brugen af rejsekort på Letbanen og de tællinger, der hidtil er gennemført. Midttrafik vurderer, at metoden kan bruges til at give et overordnet billede af udviklingen, da brugen af rejsekort har været relativ stabil i perioden.

Midttrafik har med det som udgangspunkt beregnet, at der i gennemsnit var godt 14.000 påstigere på en hverdag i fjerde kvartal i 2018 i forhold til tællingen i april 2018.

Væksten er kommet efter åbningen på strækningen mod Odder i slutningen af august sidste år. Da der var almindelige togdrift på Odderbanen - seneste med DSB's tog - var der knap 4.000 påstigere på en hverdag.

Stigningen indikerer ifølge Midttrafik, at passagererne i stort omfang er vendt tilbage til strækningen mod Odder. Herudover er der en stigning på 1.500 - 2.000 påstigere på den samlede letbanestrækning siden april.

Midttrafik forventer det næste spring i passagertallet, når strækningen mod Grenaa sættes i drift - antageligt i april eller maj.

Når Letbanen åbner mod Grenaa, vil der ske følgende forøgelse af driften på Letbanen:

- Frekvensen på strækningen Aarhus - Mårslet på strækningen mod Odder bliver øget til 15 minutters drift i dagtimerne
- Letbanen åbner på strækningen Skejby - Lisbjerg - Lystrup
- På den indre strækning i Aarhus øges frekvensen fra seks til otte tog i timen i dagtimerne på hverdage

Midttrafik har ikke nogen prognose for, hvordan åbningen af letbanen til Grenaa vil påvirke passagertallet. Da Grenaa-banen blev betjent af DSB med almindelige tog var der omkring 4.500 passagerer på en hverdag.

Femern A/S har modtaget tysk godkendelse

Ledelsen i Femern A/S fik onsdag overdraget den underskrevne tyske myndighedsgodkendelse af Femern-tunnelen i Kiel. - Det er et meget vigtigt skridt i realiseringen af Femern Bælt-tunnelen og et godt udtryk for prioriteringen af projektet i Slesvig-Holsten, siger Claus F. Baunkjær, der er administrerende direktør for Femern A/S

Fredag 28. december sidste år meddelte Transportministeriet i Slesvig-Holsten, at myndighedsgodkendelsen af Femern Bælt-tunnelen lå klar til underskrift. I forbindelse med den afsluttende behandling havde Femern A/S mulighed for at komme med forslag til korrektioner af faktuelle forhold og redaktionelle ændringer. Denne proces er blevet afsluttet og myndighedsgodkendelsen er endeligt underskrevet af de tyske myndigheder.

Femern A/S oplyser, at der kan klages over godkendelsen fra den tyske godkendelsesmyndighed til Forvaltningsdomstolen i Leipzig. Femern A/S og selskabets tyske rådgivere er velforberedt på at kunne assistere den tyske godkendelsesmyndighed i Kiel i en sådan retssag.

Den tyske godkendelse vedrører kun byggeriet på den tyske side. Aktiviteterne på dansk side er reguleret i den danske anlægslov for Femernprojektet.

Byggeriet af Femern Bælt-tunnelen er tilrettelagt sådan, at der ved Rødbyhavn på Lolland først anlægges dels en ny arbejdshavn, dels en fabrik til produktion af de 89 tunnelelementer, som sænketunnelen i hovedsagen består af.

Byggemodningen af det område ved Rødbyhavn, hvor tunnelelementfabrikken skal ligge, er i gang. I marts sidste år tiltrådte forligskredsen bag Femern Bælt-forbindelsen en politisk aftale om fremrykning af konkrete anlægsforberedende aktiviteter - det vil sige byggemodning af byggepladsen i Rødbyhavn. Aktiviteterne finansieres inden for det samlede anlægsbudget og omfatter eksempelvis miljøtiltag, arkæologiske undersøgelser samt etablering af el- og vandforsyning i produktionsområdet ved Rødbyhavn på Lolland.





Molslinjens nye superfærger - Express 4 - ankom efter en 20.000 kilometer lang rejse til Aarhus søndag formiddag 24. februar. Færgeren skal i løbet af de næste uger gøres klar til turene mellem Aarhus og Odden. (Foto: Kasper Hornbæk)

Superfærge er kommet til Aarhus - og gøres klar til Kattegat

Efter næsten en måned til søs lagde Molslinjen's nye superfærge, Express 4, søndag formiddag 24. februar til kaj i sin nye hjemhavn, Aarhus, efter omkring 20.000 kilometers sørejse fra Perth i Australien

Rejsen gik fra vestkysten af Australien over Det Indiske Ocean, gennem Suezkanalen og videre gennem Middelhavet, ud i Atlanterhavet ved Gibraltar, op gennem Den Engelske Kanal, rundt om Skagen og ned gennem Kattegat til Aarhus.

- Det er altid en dejlig oplevelse, når en helt nybygget færge efter års planlægning og hårdt arbejde endelig ligger på sin plads i havnen. Nu glæder vi os bare til at sætte den i drift og vise den frem til vores gæster, siger Molslinjen's administrerende direktør, Carsten Jensen.

Express 4 skal sejle mellem Aarhus og Odden, og den nytilkomne færge betyder, at kunder på Kattegat fra midt i marts vil blive betjent af tre af verdens største katamaraner, Express 2, Express 3 og Express 4.

- Det betyder, at vi med tre superfærger øger vores kapacitet på Kattegat med næsten 20 procent, og færgeren betyder samtidig en yderligere styrkelse af infrastrukturen og sammenhængskraften i Danmark, siger Carsten Jensen.

Express 4 skal efter planen sejle sin første tur fra Aarhus til Odden torsdag 14. marts klokken 7.45.

Flydende forbindelser



En grafisk illustration af Fjord Line's nye katamaran, der bliver bygget på samme værft i Australien, som den færge, Molslinjen sætter i drift over Kattegat midt i marts. (Illustration: Fjord Line)

Hirtshals Havn bygger trailerkaj om til færgeleje

Det norske rederi, Fjord Line, vil efter planen indsætte en ny hurtigfærge mellem Hirtshals og Kristiansand i 2020. Det har skabt behov for et mere fleksibelt færgeleje i Hirtshals. Derfor er havnen på det nordvestlige hjørne af Vendsyssel gået i gang med at ombygge havnens trailerkaj til et færgeleje, der vil få nummer 4

Det nye færgeleje passer til den nye hurtigfærge, som i øjeblikket er ved at blive bygget på samme australske værft, som fornyligt leverede en ny hurtigfærge til rederiet Molslinjen.

Den nye hurtigfærge til Fjord Line, der ligner Molslinjens nye, skal erstatte Fjord Lines nuværende hurtigfærge »Fjord Cat«, som tidligere i sin tilværelse sejlede på Molslinjens rute over Kattegat.

Med den nye hurtigfærge kan Fjord Line udvide sæsonen samtidig med, at der også vil være kapacitet til lastbiler.

Ombygningen af Færgeleje 4 vil blive delt op i to etaper. Første etape er i øjeblikket i sin indledende fase, og vil være afsluttet i starten af april for at give plads til HSC "Fjord Cat" og sommersejladsen. I forbindelse med første etape vil betonkonstruktionerne blive udført. Etape 2 vil blive påbegyndt til næste vinter, hvor der hovedsageligt vil være fokus på stålarbejdet, der omfatter broklap, ramper og passagerfaciliteter.

Ombygningen af Færgeleje 4 har en stram tidsplan.

- Da »Fjord Cat« kun sejler i sommersæsonen, har vi mulighed for at udføre første del af anlægsarbejdet i vinterperioden, og dermed ikke påvirke driften. Dog betyder det samtidig, at vi arbejder indenfor en meget stram tidsplan for netop at sikre, at vi ikke påvirker opstarten af den normale drift, siger teknisk chef ved Hirtshals Havn, Peter Ydesen.

Det nye færgeleje gøres bredere, og der monteres en broklap. Dermed vil det nye Færgeleje 4 blive et mere fleksibelt færgeleje, hvilket vil gøre det muligt for andre skibe benytte færgelejet.

Færger er med på nummerpladebetaling

PayByPlate-systemet fra BroBizz A/S, hvor scannere ved Storebæltsbroen registrerer ens nummerplade og efterfølgende trækker betaling for turen, er også blevet installeret ved Øresundsbron og ved Molslinjen's færger over Kattegat og rederiets færger til Bornholm

PayByPlate blev lanceret på Storebæltsbroen i påsken 2018, og 175.000 kunder er i dag tilmeldt løsningen.

- I takt med, at vi nu breder løsningen ud til færgeruter og andre forbindelser, forventer vi, at antallet af brugere vil stige støt, da vores kunder netop har efterspurgt muligheden for betaling med nummerpladen flere steder end på broer - og stadig samle alle betalinger ét sted, siger Kasper Ørtvig, der er administrerende direktør i BroBizz A/S.

Teknologien åbner desuden op for at indgå i nye partnerskaber til fordel for de mange kunder.

- Lige nu har hver tredje danske bil enten en BroBizz eller PayByPlate-aftale hos os, så jeg ser et meget stort potentiale for at udbrede paletten af services hos nye partnere inden for transport. Her har vi satset på at videreudvikle en app, der nu gør det nemt for kunderne at finde ud af, hvilke fordele og tilbud der findes i nærheden. Og det er samtidig en fordel for nye og kommende partnere, siger Kasper Ørtvig.

Hos Molslinjen er man glade for samarbejdet med BroBizz A/S, der med PayByPlate-systemet giver kunderne mulighed for at komme nemmere over Kattegat og mellem Rønne og Ystad.

- En vigtig del af moderne transport er enkelhed. Det skal være nemt at bestille en billet, og det skal være nemt at komme til og fra borde. Det hjælper den nye service PayByPlate fra BroBizz A/S os på vej med, siger Molslinjen's kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

I dag har BroBizz A/S over 900.000 kunde-aftaler, og 175.000 er tilmeldt PayByPlate. Molslinjen er Danmarks største indenrigs færgeselskab med op mod otte millioner årlige rejsende på ni færgeruter.

PayByPlate på Molslinjen og Øresundsbroen:

- For at betale med nummerpladen skal kunden aktivt tilmelde sig PayByPlate
- På Molslinjen og Bornholmslinjen kan man betale med nummerpladen. Kunden kan købe billetten online på forhånd og vælge PayByPlate som betalingsmiddel, eller møde op i havnen og betale med PayByPlate
- På Øresundsbron kan kunden betale med PayByPlate. Kunden skal køre i de grønne BroBizz-baner til personbiler, hvor nummerpladen scannes automatisk, hvorefter man kører igennem. Kunderne kan også køre over til halv pris, hvis de tilmelder sig en rabataftale hos BroPas





En grafisk illustration af den nye hurtigfærge, der om sommeren skal sejle fem dobbeltture mellem Aarhus og Samsø.

Samsø får en hurtig forbindelse til Aarhus

Torsdag aften 7. februar vedtog et flertal i kommunalbestyrelsen i Samsø Kommune at investere i en ny hurtigfærge, der fra sommeren næste år skal forbinde havnen i Sælvig på Samsø med det inderste af Aarhus. Den nye passagerfærge, der i Aarhus skal lægge til ved Dokk1 få hundrede meter fra Aarhus Domkirke, vil have en sejltid på omkring en time. Første sæson skal efter planen begynde i juni næste år og slutte med udgangen af oktober

Årene efter skal sejlplanen udvides. I 2021 vil der være passagerfærgeforbindelse fra marts til og med oktober, mens der fra 2022 skal være helårsdrift.

Færgen, hvor byggeriet efter torsdagens vedtagelse er sat i gang på Afai Southern Shipyard i Kina, koster 37 millioner kroner med levering i april i Kina. Der var også kommet et andet tilbud. Det var fra Damen Shipyard, der tilbød at levere en hurtigfærge til 56 millioner kroner bygget i Tyrkiet og leveret i september 2020.

Den kinesisk byggede færge er designet af Incat Crowther i Australien, som står bag næsten 500 færgedesign og på nuværende tidspunkt har 89 hurtigfærger i produktion på 18 forskellige værfter rundt omkring i verden. Samsø Kommune oplyser, at de har fået bygget 50 af deres færgedesign i Kina og er tilfredse med kvaliteten på det værft, der skal bygge færgen til Samsø.

Flydende forbindelser

Når færgen er færdigbygget i Kina, bliver den løftet op af vandet og sat på et fragtskib, der skal sørge for, at færgen kommer sikkert til Rotterdam. Her vil færgen blive sat i vandet igen, så den kan sejle til Aarhus med planlagt ankomst midt i maj 2020.

I måneden efter skal Samsø rederi, der i dag driver færgeruten mellem Hou og Sælvig, uddanne skibets personale efter reglerne for hurtigfærger, og de skal opnå rutine i anløb i Aarhus og Sælvig. Da der er tale om en hurtigfærge, er der helt specifikke krav til besætningen med antallet af sejlede timer, inden skibet må sejle med passagerer. Skibet og besætning skal ligeledes gennemgå prøver og test af udstyr, hvilket skal godkendes af Søfartsstyrelsen, inden skibet kan gå i drift.

Hvis der ikke opstår forsinkelser, kan hurtigfærgen være i drift på ruten fra 15. juni 2020. Ifølge materialet til mødet i kommunalbestyrelsen torsdag aften kan der "...opstå forsinkelser i leveringen af færgen, når over 300 forskellige komponenter/leverandører skal leveres i rette tid til konstruktionen af færgen. Bygning af en hurtigfærge er dog betydeligt mere "simpel", end bygning af en traditionel færge, som har væsentligt mere teknologi i sig. På trods af dette er der dog stadig risiko for, at leveringen kan blive forsinket.

Der kan også opstå forsinkelser ved tegningsgodkendelse og hjemtransport med specialskib".

Politikerne fra Venstre og Konservative i Samsø Kommunalbestyrelse stemte i mod investeringen i den nye hurtigfærge.

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

Magasinet Bus

Tirsdag 29. januar 2019 - nummer 1 - 7. årgang

FlixBus er kørt ind i den kollektive transport

Læs mere side 24 - 30

Mercedes-Benz er sprintet ud med nye minibusser

Læs mere side 38

Det store

Læs mere

Danmark
br
kal
ordjylland
side 32

Nyt koncept giver pendlere flere fordele

Læs mere side 5

erne skal overtage ansvaret for den kollektive trafik
ere side 7

pernbusselskab har stoppet sine ruter

Læs mere side 23

Stor busoperatør har købt en mindre

Læs mere side 52

Gik du glip af Magasinet Bus 1 - 2019?
Så hent det her!

