

Magasinet Bus

mandag 30. september 2019 - nummer 9 - 7. årgang

MAN's markedskommunikationschef i Danmark:

Vores gasbusser kører med gennemprøvet teknologi

Læs mere side 32 - 43

Prognose varsler sammenbrud i Aarhus

Læs mere side 28

Busoperatør og fagforening vinder pris

Læs mere side 26

Biogasbusser kører bæredygtigt i Sønderborg

Læs mere side 8 - 11

Analyse:
Vi pendler dagligt 300 gange til månen
Læs mere side 35

Udtalelse fra chaufførkonferencen:
Buschauffører vil have samme løn for samme arbejde
Læs mere side 27

217 busser fra samme leverandør er kørt ud på ruter i Norge

Læs mere side 20

Energi til tiden

I denne udgave af Magasinet Bus har vi fokus på gas til busser. Et af de store spørgsmål, man kan stille, er, hvor bæredygtig gas-løsningerne er.

Det afhænger af, om gassen er fossil naturgas, eller mere bæredygtig biogas. Jo mere biogas, jo mere bæredygtig bustransport. Under alle omstændigheder giver gasbusser en gevinst, når det gælder luftforurening, da gasbusser har en mindre belastning med eksempelvis partikler, end tilsvarende dieselbusser.

Gasbusser kører med gennemprøvet teknologi og kan fås til en overkommelig merpris. Der til kommer så investeringer i gastankanlæg. I en række tilfælde, vil gasbusser, der kører på biogas, være en god løsning til tiden, når det handler om bæredygtig drift og økonomi. I dag er der ind til udgangen af august i år registreret 155 gasbusser

Husk lige investeringen i gasanlægget, hvor økonomien hænger sammen med, hvor mange gasbusser, der henter energi på anlægget.

De fire busproducenter, der har leveret gasbusser til danske kunder, har også fokus på elektriske busser, så hvad skal man så vælge som operatør, hvis begge løsninger kan give en CO₂-neutral drift?

Her skal man også huske, at der skal investeres i anlæg, hvor busserne kan få energi på batterierne.

Og ude i den energiske horisont rumler det med nye løsninger - brint og andet endnu ukendt - hvor både rækkevidde og bæredygtighed, når nye højder - nærmest med garanti, hvis man tør udtale sig med baggrund i de seneste mange års tekniske udvikling.

Vi har ikke et svar på, hvad man skal vælge. Men vi kan komme med et par betragtninger.

Skal man vælge at tøve en kende og se tiden an? Det er et synspunkt, men der er gennemført så mange test, at grundlaget for at vælge en bæredygtig løsning må være tilstede.

Vil investeringen være spildt, fordi der kommer andre og mere energi-effektive og økonomisk mere fordelagtige løsninger? En tilpas lang afskrivningsperiode vil skabe basis for, at investeringen er forsvarlig. Det er lidt som med computere. Den køber vi jo gladeligt, når vi har brug for dem velvidende, at vil til næste år vi kunne købe en både bedre og hurtigere til næste år til samme pris - måske lavere.

Vores pointe er, at investeringer i enten gas-busser eller el-busser er bæredygtige både CO₂-mæssigt og økonomisk, når etableringsomkostninger og daglig drift, service og vedligehold spiller sammen med afskrivningsperioden.

Der vil også være busser med gasmotorer og busser med batterier og pantografer på markedet om 10 år, så jo flere busser af den ene eller anden slags, der tapper energi på anlæggene, jo bedre vil den del af økonomien være.

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

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

Kommunikation og samarbejde



IVECO BUS

Your partner for sustainable transport

Sager mod Kombardo Expressen vil blive afvist

To sager mod Kombardo Expressen, der er blevet indbragt for Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, er blevet trukket tilbage. Det oplyser Molslinjen, som lancerede Kombardo Expressen i 2017 i et samarbejde med Herning Turist

Molslinjen oplyser videre, at sagerne er blevet trukket tilbage, fordi Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har meddelt begge klagere, at deres sager ellers ville blive afvist.

Den første klage kom fra Fjernbusselskabet Flixbus, der klagede over de forhold, som Kombardo Expressen havde på Molslinjens færger over Kattegat.

Den anden klage kom fra busoperatører på Bornholm, hvor Kombardo Expressen kører mellem Rønne og København. Klagen handlede om Kombardo Expressens priser og salgsbetingelser på færruten Rønne-Ystad og busruten Rønne-København.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har meddelt Molslinjen, at de efter en grundig undersøgelse af samtlige klagepunkter ikke finder, at der er et grundlag for at gå videre med sagerne, og at klagerne derfor vil blive afvist, medmindre klagerne trækker klagerne tilbage. Og det har klagerne ifølge Molslinjen valgt at gøre.

- Vi er glade for, at begge sager som forventet er trukket tilbage. Det betyder, at vi kan fortsætte vores arbejde med Kombardo Expressen, siger Molslinjens administrerende direktør, Carsten Jensen.

Kombardo Expressen kører til København fra Aarhus, Aalborg og Rønne.





Busterminalen i Herning, hvor Thinggaard Express har stoppested.

Fjernbus-selskab føjer flere forbindelser til gennem nyt salgssamarbejde

FlixBus har indgået et salgssamarbejde med Thinggaard Express, der kører på en fjernbusrute mellem Aalborg og Esbjerg. Salgssamarbejdet åbner for 27 nye rejsemuligheder via FlixBus' netværk

For første gang har FlixBus i Danmark indgået et salgssamarbejde med et selskab, som opererer en fjernbuslinie. Det drejer sig om et samarbejde med nordjyske Thinggaard Express, der kører rute 980 fra Aalborg til Esbjerg via Binderup, Viborg, Karup, Herning, Grindsted og Esbjerg Lufthavn. Driften af rute 980 udføres af Thinggaard Express i henhold til virksomhedens aftale med X-bus om at køre denne rute. Ifølge fjernbuslovgivningen er det muligt for private busoperatører at betjene passagerer mellem stoppesteder beliggende med mindre end 75 km's afstand, hvis der indgås aftale herom med områdets pågældende trafikelskab.

Passagererne kan med samarbejdet mellem FlixBus og Thinggaard Express købe deres billet gennem FlixBus' app eller hjemmeside, hvor der er adgang til FlixBus' store mobilitetsplatform. Ruten er koblet sammen med resten af FlixBus' netværk, og man kan således købe billet, som gælder videre til FlixBus destinationer i både Danmark og Europa.

- Vi er glade for at have indgået dette samarbejde, som giver passagererne endnu flere muligheder i vores stadig voksende netværk, siger Lotte Rystedt, der er presseansvarlig hos FlixBus Danmark.

Passagerer til ruten, der betjenes af Thinggaard Express, skal stige på en bus med Thinggaard Express logo samt et FlixBus-skilt, hvorpå samarbejdet kommunikeres. I Herning holder Thinggaard Express ved busterminalen ved banegården i Herning, mens de grønne FlixBusser holder på Godsbanevej på den anden side af sporene mod syd.

Mål med nye bekendtgørelser:

Busser med flere led skal kunne køre på gader og stræder

Færdselsstyrelsen har sendt to bekendtgørelser i høring. Det drejer sig om ændring af bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (dimensionsbekendtgørelsen) samt ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr

Formålet med ændringen af dimensionsbekendtgørelsen er, at det bliver muligt at anvende flerleddede busser, hvis længde overstiger 18,75 meter. Det betyder, at det vil blive muligt at etablere BRT-systemer (Bus Rapid Transit) med længere busser end i dag som en del af den kollektive trafik.

Anvendelse af flerleddede busser med en længde på over 18,75 meter kræver en forudgående tilladelse fra vejmyndigheden.

Bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr bliver ændret, da det har været nødvendigt at fastsætte særlige tekniske krav, som busserne skal leve op til.

Høringsfristen for de to bekendtgørelser er sat til mandag 30. september 2019.

Ekspresbus stopper ved lufthavnen

Kombardo Expressen på Bornholm, der drives af Bornholmslinjen A/S, som er en del af rederiet Molslinjen A/S, er begyndt at holde ind i Københavns Lufthavn på Amager. Dermed opfylder bussen et stort ønske fra rejsende fra og til Bornholm

Et stop i Københavns Lufthavn har været et stort ønske fra bornholmerne til Kombardo Expressen.

Allerede på Folkemødet 2018 hørte Bornholmslinjen mange gange, at et stop i Københavns Lufthavn var en nødvendighed, men da Københavns Lufthavn har været igennem omfattende ombygninger, har det ikke har været muligt for Kombardo Expressen at få en plads ved den travle lufthavn før nu.

- Men nu er pladsen der, og det betyder nye muligheder for bornholmerne, siger Bornholmslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard, der peger på, at bornholmerne rejser med fly som alle andre, men at mange også bruger et stop i Københavns Lufthavn som en genvej til Metro-systemet i København, der nemt og hurtigt bringer dem rundt i hovedstaden.

Kombardo Expressens køreplan ændres ikke med det nye stop. Det er muligt at nå stoppet i Københavns Lufthavn på den tid, der er til rådighed i dag.

Svenske skinner skal lægge spor til tysk mobilitetselskab

Den tyskbaserede mobilitets-koncern, FlixBus, der i Danmark er kendt for sine grønne og orange fjernbusser, har fået tilladelse til at køre med tog på to svenske forbindelser - Stockholm-Göteborg og Stockholm-Malmö. Sverige er det første land uden for Tyskland, hvor det tyske selskab vil køre med sine FlixTrain

FlixBus, der med sine grønne og orange fjernbusser er den mest synlige aktivitet i FlixBus, søgte i foråret Trafikverket om tilladelse til at køre med tog på to svenske strækninger: Stockholm-Göteborg og Stockholm-Malmö. Trafikverket har imødekommet ansøgningen, hvilket betyder, at den tyske koncern kan begynde at køre med sine grønne og orange FlixTrain i Sverige.

FlixTrain blev lanceret for halvandet år siden i Tyskland, hvor selskabet forventede at komme op på at transportere omkring 750.000 passagerer med sine tog det første år. Men med omkring 1.000.000 passagerer overgik realiteterne forventningerne.

- Inspireret af fremgangen, vurderede vi muligheden for at køre med tog i andre lande. Sverige er et lovende marked og vi ser frem til at gøre en stor indsats for omstillingen til bæredygtige transporter. Det er uhørt spændende, siger, siger Peter Ahlgren, der er direktør for Norden i FlixBus.

Peter Ahlgren oplyser, at FlixTrain vil køre på strækningerne Stockholm-Göteborg og Stockholm-Malmö. Flix-togene på strækningen mellem Stockholm og Göteborg vil standse i Falköping, Hallsberg og Södertälje. På strækningen mellem Stockholm og Malmö vil togene standse i Lund, Alvesta, Nässjö, Linköping og Norrköping.

- Det er strategiske steder for mange rejsende. Vi ser en stor og øget efterspørgsel efter togrejser i Sverige, og FlixTrain kommer til at blive markedets mest pris-attractive togalternativ, som ikke går på kompromis med kvalitet og bekvemmelighed, siger han og peger på, at planen er at have tog på skinnerne i første halvdel af 2020.

Efter at FlixBus fik tog på skinnerne i Tyskland oplevede selskabet også en vækst i antal buspassagerer.

- Vi har set, at hvis man kombinerer bus- og togetnetværket på en smart måde, kan man med held møde efterspørgslen og øge antallet af passagerer i begge transportformer, siger Peter Ahlgren og fortsætter:

- FlixTrain vil blive integreret med vore buslinier, og vil komme til at tilbyde en smidig bookningsproces med både bus og tog på samme side med nye rejsestrækningen uden lange ventetider. På den måde vil vi kunne nå personer, der ikke bor tæt på jernbanen.

Lige som FlixBus, bygger FlixTrain's forretningsmodel på partnerskaber med velrenommerede transportvirksomheder. Samarbejdet indebærer, at FlixTrain bidrager med sin særlige viden indenfor digitalisering og teknik, mens transportoperatørerne bidrager med erfaring og ekspertise inden for den daglige drift.

FlixBus er med FlixBus/FlixTrain siden starten i 2013 blevet en ledende aktør inden for langdistancemobilitet. FlixBus kører i 29 lande og har omkring 1.300 medarbejdere. Samtidigt skaber FlixBus arbejde til omkring 7.000 chauffører hos de vognmænd, der kører i FlixBus' netværk.



CO2-reduktionen fra de 44 biogasbusser i Sønderborg svarer til ca. 2.700 tons pr. år i forhold til tilsvarende dieselbusser.

Biogasbusser kører bæredygtigt i Sønderborg

Da busselskabet Umove i slutningen af juni kunne fejre to-års jubilæum for indsættelse af gasbusser i Sønderborg Kommune, skete det med tilfredshed og stolthed over at have opnået alle de fastsatte miljø- og driftsmål, som Sydtrafik havde opstillet i udbuddet - så godt og vel endda. De mange Scania Citywide LE-busser har kørt på biogas med en driftssikkerhed på over 99 procent, og de fastsatte miljømål for reduktion af CO2- og partikeludslip er blevet mere end indfriet

Fundamentet for den positive historie, der bærer den kollektive transport i Sønderborg frem, blev støbt for godt tre år siden, da trafikselskabet Sydtrafik gik i gang med at forberede et udbud på CO2-neutral busdrift i Sønderborg Kommune. Målsætningen var at gøre Sønderborgs kollektive trafik CO2-neutral længe før resten af Danmark. Efter et grundigt forarbejde og en krævende udbudsrunde stod det i efteråret 2016 klart, at busoperatøren Umove havde vundet udbuddet på 39 gasbusser med trafikstart i sommeren 2017.

Umove vandt den gang udbuddet med Scania Citywide LE gasbusser, som ud over at køre på certificeret biogas som noget nyt også var indrettet til at medtage fire cykler både på by- og landruterne.

- I vores udbud havde vi specificeret Scania-gasbusser, fordi vi ville være sikre på, at vores busser teknisk kunne leve op til målene om miljøegenskaber og driftssikkerhed. Scania har mange års erfaring med kørsel på både natur- og biogas, og det var vigtigt for os at byde med en troværdig leverandør af det rullende materiel, siger Tim Valbøll, der er driftsdirektør i Umove.

For at have fuld kontrol over driften tegnede Umove en fuld vedligeholdelses- og reparationsaftale på busserne inklusiv finansiering hos Scania Danmark. Aftalen omfatter hele udbuddets løbetid i foreløbigt 10 år med mulighed for forlængelse i yderligere to år.

Takningen af gasbusserne sker på nye gasfyldestationer, som Sønderborg Kommune har etableret i henholdsvis Ragebøl på Dybbøl-siden omkring seks kilometer fra Sønderborg samt en mindre fyldestation i Nordborg på Als cirka 25 kilometer fra Sønderborg, hvor et mindre antal busser er stationeret. Umove har selv investeret i garagefaciliteterne på grunden i Ragebøl, som Sønderborg Kommune ejer.

- Nu har vi kørt på biogas i Sønderborg i to år. Dermed har vi i alt reduceret CO2-udslippet med 3.400 ton. Og så længe gasbusserne er i drift, reducer vi CO2-udslippet med 4,65 ton hver eneste dag fremover. Det er vi stolte af, fremhæver Tim Valbøll.

Har ydet mere end krævet

I alt investerede Umove i 44 nye Scania Citywide LE-busser for at kunne garantere den driftssikkerhed, som lå i udbudsbetingelserne. Og siden trafikstarten i juni 2017 har busserne leveret mere end krævet på alle parametre.

- Siden driftsstart for to år siden har det kørt - ikke på skinner - men lige efter en snor, siger Poul Martinussen, der er driftschef for Umove Vest, hvorunder gasbusserne i Sønderborg hører.

- Chaufførerne er meget positive over at køre i Scania-busserne, det fungerer perfekt med såkaldt slowfill-gastankning om natten, og vi har aldrig haft nedbrud på hverken tankningsanlæg eller busserne, der har medført forsinkelser i driften, påpeger han.

Poul Martinussen glæder sig desuden over, at de tidligere dieseltysterier fra de sønderborgske busser er historie, og

Mærke	Antal	Andel
Scania	98	63,23 %
MAN	44	28,39 %
Mercedes-Benz	11	7,10 %
Iveco	2	1,29 %
I alt	155	100 %

Antallet af gasbusser i Danmark. (Kilde: Bilstatistik fra De Danske Bilimportører)

at rutinerne med den natlige fuldtankning helt har fjernet risikoen for, at busserne kører tør ude på ruterne.

- Efter en kort uddannelse i tankningsprocedurerne er det nu helt naturligt for chaufførerne at parkere busserne ved tankningsanlægget til fyraften og tilkoble gasfyldeslangen. Det er rent, hurtigt og nemt, og bussen står fuldtanket til kollegaen næste morgen. Nemmere kan det ikke være, siger Poul Martinussen.

Gennemprøvet teknik og ydeevne

Hos Scania Danmark er det Key Account Manager Steffen Laursen, der har stået for tilbuddet på gasbusserne til Umove samt den tekniske opfølgning efter driftsstart.

- Den tekniske løsning med CityWide LE-gasbusserne er leveret i et stort antal på adskillige Scania-markeder over hele verden gennem de seneste år. Driftssikkerheden er veldokumenteret, og vores setup, hvor en af Scania Danmarks egne mekanikere møder hver morgen på Umoves anlæg i Sønderborg for at sikre en problemfri start på dagen, fungerer rigtig godt, siger Steffen Laursen og fortsætter:

- Faktisk er det sjældent, at der er brug for mekanikerens tilstedeværelse i mere end et par timer til at fikse enkelte småting, og så kører han "hjem" igen til vores Scania-værksted i Padborg og løser andre opgaver. Og skulle der pludselig være brug for en mekaniker i løbet af dagen, kan vi være fremme igen på mindre end en halv time.

Certificeret biogas er en bæredygtig løsning

Med gasbusserne i Sønderborg har Umove vist, at det er muligt at opnå bæredygtig, driftssikker og driftsøkonomisk busdrift på certificeret biogas. CO₂-reduktionen fra de 44 biogasbusser svarer til ca. 2.700 ton pr. år i forhold til tilsvarende dieselbusser. Samtidig reduceres partikeludledningen med over 95 procent ved den renere forbrænding af gas end diesel - endda uden partikelfilter.

- Den grønne omstilling er heldigvis kommet højt på den politiske dagsorden, og det gælder også for kollektiv trafik. Det er vi glade for, for Scania har længe været klar til at levere bæredygtig busdrift, påpeger Erik Rolvung, der er salgsdirektør for busser hos Scania Danmark.

Fakta om gasbusserne i Sønderborg:

- Type: Scania Citywide LE, 2-akslede 12-meters laventré busser med lavt gulv i bussens forreste halvdel
- Passagerkapacitet: 38 siddende og 38 stående passagerer samt fire cykler og en barnevogn
- Drivline: 9-liters Scania OC9-101 gasmotor på 280 hk, 6-trins ZF Ecolife automatgear samt Scania-bagaksler
- Brændstofkapacitet: 1.280 liter biogas komprimeret til 200 bar fordelt i fire alu-/kulfibertanke på taget
- Rækkevidde: mindst 750 km pr. optankning svarende til 1-2 dages drift
- Brændstof: certificeret biogas iht. SS15 54 38-normen leveret af Nature Energy fra lokale biogasanlæg i Sønderjylland
- Fyldeanlæg: slow-fill system med kapacitet til daglig fuldtankning af alle busser i henholdsvis Ragebøl og Nordborg

- Vi ser med en vis undren på udviklingen, hvor el- og batteridrift ofte fremhæves som den eneste rigtige teknologi til den kollektive trafik. Scania kan sagtens levere el-busser, men vi har andre løsninger på hylderne, der gør det både billigere og hurtigere til at omstille den kollektive trafik til at blive bæredygtig. Det er Umoves gasbusser et lysende eksempel på, siger Erik Rolvung og peger på, at der findes masser af dokumentation for, at biogas kan implementeres som en mere gennemprøvet, billigere og mere bæredygtig løsning til den kollektive busdrift i Danmark.

- Vi synes, det er ærgerligt, at især politikerne har stirret sig blinde på el-drift som det eneste rigtige alternativ til diesel. Det handler meget om CO2-reduktion, og her ligger gasbusserne helt i top, og med gasbusser får man stort set også elimineret partikeludslippet, fastslår han.

Mere effektiv og mere økonomisk

- Ønsker man at tilgodese klimaet, er biogas aktuelt både den mest effektive og den mest økonomiske måde. Dels er omkostningerne lavere end for andre biobrændstoffer og ligeledes markant lavere end ved el-drift. Dansk produceret biogas giver reelt mere end 120 procent CO2-reduktion, og det er der ingen andre løsninger, der kan matche, fastslår Erik Rolvung.

- El-drift, som ellers opfattes som den "reneste" energiform, er jo afhængig af, hvorledes elektriciteten er produceret, og selv om Danmark er godt på vej med bæredygtig produceret elektricitet, svinger CO2-reduktionen i dag "kun" mellem 60 og 80 procent og er således lavere end ved brug af biogas. Klimaet kunne være godt tjent med, at alle investeringer blev lagt i biogaskøretøjer, som teknologien ser ud lige nu og et pænt stykke ind i fremtiden, siger han.

Transportminister satte fokus på klimaforandringerne

Transportminister Benny Engelbrecht (S) besøgte i begyndelsen af september Sønderborg Busstation, hvor han sammen med borgmester Erik Lauritzen (S) uddelte "Verdens Bedste Nyheder", der har fokus på klimaforandringerne. Benny Engelbrecht, der bor i Sønderborg og er valgt i Sønderborgkredsen, afsluttede besøget på stationen med at besigtige kommunens busser, der kører på biogas

- Vi skylder os selv, hinanden og de kommende generationers fremtid at tage den klimakrise, vi befinder os i alvorligt. Vi forbruger mere af jordens ressourcer, end den kan holde til, og det har konsekvenser. Det er derfor vigtigt, at Danmark går forrest i den grønne omstilling og hæver sine ambitioner for klima, natur og miljø. Det gælder også på transportområdet, sagde Benny Engelbrecht og pegede på, at ethvert lille skridt i den rigtige retning gør en forskel i klimakampen.

- Jeg synes derfor, det er rigtig positivt, at Sønderborg Kommune har besluttet, at al bybuskørsel og skolekørsel skal køres på biogas, som en del af kommunes ambitiøse klimamål om at være CO2-neutral i år 2029, sagde ministeren.

Efter besøget på Sønderborg Busstation besøgte ministeren lokale virksomheder i området.



MAN har blandt andet leveret gasbusser til Arriva, hvor de kører på rute 5C i hovedstaden. (Foto: Jesper Christensen)

MAN's markedskommunikationschef i Danmark:

Vores gasbusser kører med gennemprøvet teknologi

Claus Lindholm, der er markedskommunikationschef hos MAN Truck & Bus Danmark A/S, peger over for Magasinet Bus på, at MAN leverer gennemprøvede og holdbare løsninger. Det gælder eksempelvis de gasbusser, som kører med MAN's løve på fronten i blandt andet København. Og det vil også komme til at gælde, når MAN om et årstid forventer at være klar til at levere de første elektriske busser

- Vi har fokus på lang levetid på batterierne, siger Claus Lindholm og forklarer, at MAN's elektriske busser også vil have en lang aktionsradius, så busoperatørerne alene kan klare sig med opladning af busserne hjemme på depotet - selvfølgelig afhængig af rutens længde. Kan man køre uden om investeringer i pantograph-ladestander ude på bussernes ruter, vil det betyde færre etableringsomkostninger og øget fleksibilitet - især i den tætte myldretid, hvor det kan være svært at nå rettidigt frem til ladestanderen ude på endestationen.

MAN er fuldt og helt klar over, at el-busserne kommer. Og de vil også komme fra MAN med gennemprøvet teknik og batterier med stor kapacitet. Dermed forventer MAN - også i Danmark - at være klar til at tage mod ordre på elektriske busser sidst i 2019.

- Men lige nu er vi ikke rigtigt der, hvor vi kan levere el-busser. Men vi mener, det er vigtigt ikke at kaste sig ud i noget uprøvet, siger han og peger på, at flere og flere kommuner er begyndt at efterspørge elektriske busser.

Claus Lindholm kan i den forbindelse konstatere, at nogle kommuner har valgt at udskyde udbud ved at forlænge kontrakter eller udbyde korttidskontrakter, fordi de vurderer, at markedet ikke er helt klar til at levere de efterspurgte el-busser.

Men inden da - her og nu - kan MAN levere busser med motorer, der kan køre på bæredygtigt biogas eller ren naturgas. Og jo mere biogas, der er i tankene, jo mere bæredygtig bliver driften af busserne.

- Alle er glade for vores gasbusser, der kører med gennemprøvet teknologi, siger han.

Turistbus-markedet er lille, men...

Samtalen med Claus Lindholm om, hvor busmarkedet er på vej hen set fra en septemberdag i 2019 må også komme omkring turistbusserne, hvor MAN er med, både med top-modellerne fra Neoplan og de mere dagligdags MAN Lions Coach modeller.

- Det er et lille, men stabilt marked på totalt set omkring 100 nyindregistrerede enheder årligt, forklarer Claus Lindholm, der vurderer, at markedet er godt.

- Og vi har faktisk solgt og leveret en del turist- og minibusser til Færøerne, hvor de skal operere på øernes offentlige busruter, siger Claus Lindholm.

Oprustede i foråret

MAN Truck & Bus besluttede i foråret at opruste på busområdet ved at ansætte Johnny Espersen som ny sælger på busområdet.

Claus Lindholm fremhæver, at Johnny Espersen er en erfaren herre, når det gælder busser.

- Johnny Espersen har mange forbindelser fra tidligere og betjener turistbuskunder i Københavnsområdet og Sjælland, forklarer Claus Lindholm.

Johnny Espersen opererer ud fra sit kontor på MAN-anlægget på Avedøre Holme.





Internationalt mobilitetsselskab vil være klimaneutral

Selskabet bag FlixBus, FlixBus, har sat sig som mål at være 100 procent CO2-neutral senest i 2030. Virksomheden har annonceret en klimahandlingsplan og præsenteret et samarbejde om nye langdistance-brintbusser. Selskabet kører i øjeblikket pilotforsøg med elbusser på vejene

FlixBus, der er moderselskab for de globale mobilitetsudbydere FlixBus og FlixBus - i Danmark kører FlixBus til 48 byer i hele landet - har annonceret en klimahandlingsplan, der sigter mod 100 procent CO2-neutralitet i 2030. Til den tid agter FlixBus at foretage alle bus- og togture, samt alle forretningsrelaterede processer, CO2-neutrale. På baggrund af klimaforandringerne ønsker FlixBus at gøre endnu mere for bæredygtighed med støtte fra regeringer, virksomheder og samfundet som helhed.

Klimahandlingsplan 2030:

- Sikre den mest brændstofeffektive, rene og højteknologiske flåde
- Investeringer i klimaneutrale teknologier som elektriske busser, brændselscelle-teknologi (brint) og busser, der kører på biogas
- Udarbejdelse af en fair kompensationsmodel for de resterende CO2-emissioner
- Bæredygtig virksomhedsledelse, grøn rejsepolitik & kompensation for alle forretningsrelaterede rejser

- Når de globale temperaturer stiger, og antallet af rejser med bil og fly stiger, står hele mobilitetsindustrien over for en enorm udfordring, siger André Schwämmlein - en af de tre stiftere af FlixBus. De to andre er Daniel Krauss og Jochen Engert.

- Vi anerkender vores ansvar og vil være en del af den bæredygtige rejseplan. Vi vil hjælpe med at forme fremtiden for mobilitet og blive verdens grønneste mobilitetsudbydere. I 2030 vil rejser med FlixBus eller FlixBus være

enten CO2-neutrale fra start eller blive kompenseret ved hjælp af CO2-modregning. Vi opfordrer beslutningstagere til at støtte os i denne vigtige mission og skabe de nødvendige betingelser for at give innovative virksomheder mulighed for at investere i bæredygtighed, siger André Schwämmlein.

Store investeringer i grønne teknologier

Sidste år lancerede FlixBus verdens første langdistance-elbusser, der i øjeblikket kører på vejene i Tyskland og Frankrig. Ligesom alle FlixTrains drives disse højteknologiske busser med 100 procent grøn elektricitet leveret af Greenpeace Energy.

Det næste fyrtårnsprojekt er en busflåde drevet af brændselsceller. Hvor elektriske busser i øjeblikket kun er egnede til relativt korte afstande, matcher busser med brændselscelle-teknologi med fjernbuskørsel. Brændselscelledrevne køretøjer er i stand til at køre mindst 500 kilometer før tankning. Tankning i sig selv bør kun tage maksimalt 20 minutter, da brint i stedet for diesel fyldes på.

- Vi spørger konstant os selv, hvordan vi kan gøre langdistancerejser endnu mere bæredygtige, siger Daniel Krauss.
 - Efter succesfuld lancering af tre fuldelektriske busser, ønsker vi nu at udvikle de første brændselscelle-drevne langdistancebusser for at sætte endnu en milepæl i mobilitetsudviklingen. Derudover arbejder vi på at tilføje busser, der drives af biogas, siger han.
- For Jochen Engert har grøn adfærd på arbejdspladsen - og under forretningsrejser - altid været en no-brainer. Video-konferencer og rejser med bus eller andre former for kollektiv transport foretrækkes frem for mere forurenende rejsemidler.

- Derudover har vi besluttet at kompensere for alle vores forretningsrejserrelaterede emissioner, siger Jochen Engert.

Statistik:

Nye og større biler øger CO2-udslippet

Det gennemsnitlige CO2-udslip for alle nyregistrerede personbiler i Danmark inklusiv el- og plug-inhybridbiler er steget fra 105 gram/km i januar 2017 til 113 gram/km i august 2019. Det oplyser Danmarks Statistik

Hvis den tekniske udvikling fra 2017 og frem til nu med hensyn til bilernes vægt, motorstørrelse og -effekt samt energieffektivitet fortsætter frem til udgangen af 2020, og der samtidig ikke sker ændringer i forholdet mellem el-drevne og fossildrevne biler, vil emissionen af CO2 i december 2020 statistisk set ligge på omkring 118 gram/km.

Danmarks Statistik peger på, at både det aktuelle niveau og det fremskrevne niveau ligger væsentligt over de krav på 95 gram/km i 2021 med yderligere skærpelse til 80,8 gram/km i 2025 og 59,4 gram/km i 2030, som de 28 lande i EU er blevet enige om gennem EU-systemet.

Hvis niveauet i august i år på 113 gram/km skulle have været nedbragt til 95 gram/kilometer alene ved en højere andel af elbiler, skulle de have udgjort 29 procent af de nye biler i stedet for de knap 2 procent, der faktisk er blevet registreret i Danmark.

Europas største fjernbusudbyder investerer i alternativ brændstofteknologi

FlixBus, der opererer Europas største net af fjernbusforbindelser, planlægger at teste el-busser med brint og brændselsceller, som sammen genererer strøm, frem for busser, der har energien med i batterier

For at bringe projektet, som er fokuseret på bæredygtighed og CO2-fri mobilitet, til frem, vil virksomheden samarbejde med teknologispecialisterne Freudenberg Sealing Technologies. De indledende drøftelser med producenterne om at udvikle busserne med dette formål er sat i gang.

- Vi ønsker at være med til at designe fremtidens mobilitet. Den moderne FlixBus-flåde er allerede ekstremt miljøvenlig, men vi spørger konstant os selv, hvordan vi kan gøre langdistancerejser endnu mere bæredygtige. Efter en succesfuld lancering af tre fuldelektriske busser, ønsker vi nu at udvikle de første brændselscelle-drevne fjernbusser for at sætte endnu en milepæl i mobilitetsudviklingen, siger André Schwämmlein, der er en af grundlæggerne af FlixBus og CEO for FlixBus.

De første el-busser, der kører for FlixBus i Frankrig og Tyskland, blev produceret af BYD og Yutong fra Kina. Brændselscelle-teknologien er en mulighed for europæiske busproducenter at bidrage til bæredygtig mobilitet. De indledende drøftelser med busproducenter om FlixBus-brændselscelleprojektet er i gang.

Samme ydelse uden emissionerne

Brændselscelledrevne køretøjer er i stand til at køre mindst 500 kilometer før tankning. Tankning af den nødvendige brint bør kun tage maksimalt 20 minutter. Ydeevne ved brændselscelle-drevne busser, såsom strøm og acceleration, skal svare til de nuværende fjernbusstandarder.

- Et hybridsystem, der intelligent kombinerer batteri- og brændselsceller, er især praktisk for tunge køretøjer, der dækker lange afstande, da rent elektriske køretøjer stadig ikke har mulighed for at dække lange afstande. I den første fase af FlixBus' brændselscelleprojekt vil en repræsentativ busflåde blive udstyret med teknologien som pilotprojekt. I fremtiden er det sådan, vi vil bidrage væsentligt til at reducere CO2 i vejtrafikken. Det, vi gør sammen med FlixBus på de europæiske veje, vil også være et banebrydende træk for andre mobilitetssektorer, siger Claus Möhlenkamp, der er administrerende direktør i Freudenberg Sealing Technologies.

Om brint:

- Brint er det mest almindelige grundstof og er en væsentlig del af vand - H-O-H (H₂O). Cirka 71 procent af jordens overflade er dækket med vand med en samlet volumen på 1,4 milliarder kubikkilometer. I et elektrolyseanlæg kombineres elektrisk energi og vand. Den elektriske energi deler vand til brint og ilt.
- Brint (H₂) er en farveløs og lugtfri gas-art, der skal opbevares ved et højt tryk i omhyggeligt lukkede tanke eller gasflasker. Brint vil umiddelbart gå sammen med ilt og blive vand plus udlede energi. Energien kan bruges i en brændselscelle til at producere strøm, der kan drive en elmotor
- Bliver brintet produceret med energi fra eksempelvis vindmøller eller solceller kommer CO₂-udledningen meget langt ned. Dermed kan man hæfte betegnelsen "bæredygtig" på brint

Tankstation klar med "flydende naturgas" til dieselmotorer

Som den første tankstation i Danmark sælger den nye Shell-motorvejsstation ved Vordingborg det renere GTL-brændstof, der er produceret ud af naturgas. Dermed kan lastbiler og busser erstatte traditionel dieselloolie med "flydende naturgas" og derved skære op til 38 procent af de skadelige dieselpartikler væk

Det er en stigende interessen for renere alternativer til diesel hos virksomheder og kommunale selskaber, der får energiselskabet DCC Energi til at sælge det renere GTL-brændstof på den første af sine danske Shell tankstationer - den nye motorvejsstation i Business Park Vordingborg ved sydmotorvejen. Dermed får lastbiler, busser og andre tunge køretøjer for første gang herhjemme mulighed for at tanke det renere, naturgasbaserede alternativ til diesel på en helt almindelig tankstation. GTL - Gas to Liquids.



(Foto: DCC Energi)

- Interessen for et mere miljøvenligt alternativ til diesel er steget kraftigt, siden vi i 2016 begyndte at sælge GTL-brændstof i Danmark. I dag er der mange virksomheder og kommuner, der kører på det renere brændstof, som sænker udledningen af skadelige partikler fra en dieselmotor betydeligt, siger Søren Møller Maretti, der er retaildirektør i DCC Energi, som står bag Shell tankstationerne i Danmark.

- Hidtil har vi alene leveret GTL-brændstof til kundernes egne tankanlæg. Men nu tager vi det første skridt til at brede GTL ud til den tunge transport via centralt placerede Shell tankstationer i alle landsdele. Vi starter på vores nye tankanlæg ved Vordingborg, og lidt senere på året følger flere stationer, siger han.

En genvej til renere luft

GTL står for Gas to Liquids og er et flydende, diesellignende brændstof, der er lavet på basis af naturgas. I dag leverer DCC Energi store mængder GTL til danske erhvervskunder inde for transport, byggeriet og den kollektive trafik.

GTL kan anvendes på alle dieselmotorer præcis som diesel. Selv i nyere dieselmotorer kan brændstoffet sænke udledningen af skadelige partikler fra maskiner, busser, både og lastbilers udstødning. Alt efter motor- og filtersystem udleder GTL op til 38 procent færre skadelige partikler under forbrænding.

Som udgangspunkt er naturgas et fossilt brændstof. Naturgas er en fællesbetegnelse for den gas, der findes i undergrunden på samme måde som råolie. Naturgas består fortrinsvis af metan. Biogas består også af metan, så jo mere biogas, der er i den gas, som GTL-brændstoffet bliver produceret ud af, jo mere CO₂-neutral bliver GTL-brændstoffet.

Nordjyske Jernbaner skal have flere nye tog

Den fransk-baserede togproducent, Alstom, skal levere yderligere fire Coradia Lint regionaltog til Nordjyske Jernbaner. Dermed kommer den nordjyske togoperatør op på 17 Coradia Lint-tog. I sommeren 2017 leverede Alstom 13 Coradia Lint-tog i forbindelse med, at Nordjyske Jernbaner overtog den regionale tog-betjening fra DSB

- Vi er meget glade for, at Nordjyske Jernbaner har valgt at udvide deres Coradia Lint togflåde. Det er et komfortabelt og driftssikkert tog, som samtidig også er populær hos passagererne. Alstom har solgt 1.000 Coradia Lint regionaltog, og det er utvivlsomt det mest succesfulde dieseltogsæt i Europa, siger Emmanuel Henry, der er administrerende direktør i Alstom Danmark.

Han peger på, at Coradia Lint-togene har vist en høj driftssikkerhed og en gennemgående høj standard. Takket være den forholdsvist lette vægt kører togene med et relativt lavt brændstof-forbrug.

Den maksimale hastighed på toget er 140 km/t, og det to-vognsæt, som Nordjyske Jernbaner har bestilt, har i alt 120 siddepladser og op til 135 pladser, når de stående passagerer tælles med.

Togene er derudover også udstyret med WiFi, air condition, informationssystemer og videoovervågning, der skaber den bedste komfort og sikkerhed for passagererne.

De fire nye tog, der skal bygges på Alstoms fabrik i Salzgitter, skal leveres midt i 2021.

Alstoms Coradia Lint-tog er og har siden år 2000 været i drift i over 30 forskellige togetværk i hele Europa og Canada. Løbende forbedringer giver togene høje standarder indenfor sikkerhed, støjreduktion og lavemission - og pålidelighed.

Togene tilhører Alstoms Coradia-serie af modultog, som drager fordel af over 30 års ekspertise og gennemprøvede tekniske løsninger. Modelserien omfatter også verdens første brinttog, Coradia iLint, der er i drift i Tyskland. Alstom har solgt over 2.800 Coradia-tog. 2.300 tog er leveret og i drift.



Et af Nordjyske Jernbaners 13 Lint-tog, der kører på dieselolie produceret af naturgas. hvilket nedbringer partikeludslippet i forhold til almindelige dieselolie.



Total Cost of Ownership (TCO): Find ud af hvilke faktorer der påvirker din samlede rentabilitet på mercedes-benz.dk/busser

Stjerner i byen.

Mercedes-Benz Citaro. Referencen. Som en image skaber med garanteret popularitet følger Citaro ingen trends - den sætter dem. Siden produktionen startede, har den været en af de mest solgte bybusser. Nøglefaktoren til denne succes er Citaro modul systemet: med 16 bybusvarianter i 25 modeller og utallige udstyrsmuligheder har denne køretøjsfamilie den rette bus til næsten alle bykrav. Derudover imponerer den også med ekstraordinær kvalitet, et højt niveau af økonomisk effektivitet og omfattende sikkerhed. For mere information gå til www.mercedes-benz.dk/busser

Mercedes-Benz
The standard for buses.





Et lille udvalg af de i alt 217 busser, som Iveco Bus har leveret til Vy Buss AS.

217 busser fra samme leverandør er kørt ud på ruter i Norge

Iveco Bus har gennemført sin hidtil største leverance af busser i Norge. Leverancen på i alt 217 rutebusser og busser til mere end bybuskørel, der er leveret til VyBuss AS - tidligere Nettbuss AS - omfatter tre forskellige udgaver af Iveco's Crossway. De første busser blev sat i drift 30 juni

De nye Iveco Crossway-busser skal betjene Øvre og Nedre Romerike - to områder, der ligger lige øst for Oslo. I Øvre Romerike er busserne stationeret i Eidsvoll, Årnes, Maura, Gardermoen og Ask, mens de i Nedre Romerike har tilholdssted på Bjørkelangen, Hemnes, Trøgstad, Rømskog og Enebakk.

Udbuddet, som de 217 busser kører i, løber over otte år med mulighed for at blive forlænget med op til tre år.

Om de tre udgaver af Crossway:

Alle de 217 busser er af typen Iveco Crossway, men i tre forskellige udførelser.

Den største andel - 110 enheder - er Crossway LE Line laventré-busser på 14,5 meters længde og med tre aksler. Busserne har 57 siddepladser og 52 ståpladser og er leveret med Cursor 9-motorer på 360 hk.

Den næststørste andel - 67 enheder - er to-akslede Crossway LE Line laventré-busser på 12,1 meters længde og Tector 7-motor på 320 hk. Disse busser har 45 siddepladser og 39 ståpladser.

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,-



Ny VW

- VW Caddy Maxi 2,0 TDI Trendline

fra kr. 199.000,-

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

- Afgiftsfri
- Alm. kørekort
- Et optæk af kørestol



Ny MAN TGE 3.140 7 + F + G fra kr. 300.000,-

Konkurrencedygtigt
alternativ
til flexkørsel



Kontakt:

Salg: Jylland & Fyn

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

Salg: Sjælland

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

Værksted/Lager

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

Materiel

Den mindste andel - 40 enheder - er to-akslede Crossway NF Line på 13,0 meter med normalhøjt gulv og med Tector 7-motor på 320 hk. Disse busser har 49 siddepladser og 29 ståpladser.

Begge motorvarianter i busserne til Vy buss er fabriksgodkendt til at køre på 100 procent HVO

Busserne er udstyret i forhold til det område, de skal køre i. Nogle har sandstrøere, der kan sikre vejgrebet på glatte vinterveje, mens alle buser har store TFT-infoskærme og USB-ladekontakter, så passagerene kan få strøm på deres mobile enheder under kørsel.

Et specielt træk ved busserne er lys-baren på taget, der giver et bedre fjernlys, som øger sikkerheden i områder med begrænset gadelys.

Busserne er blevet leveret løbende i løbet af foråret for at blive klargjort i Jaren uden for Oslo. Busserne har inden levering været parkeret på et 10.000 kvadratmeter stort område ved Gardamoen Lufthavn nord for Oslo. Omkring 500 chauffører har været gennem et oplæringsforløb, hvor de har fået træning i at køre de tre udgaver af Iveco Crossway. Leverancen er blevet ført ud i livet af Iveco Bus Nordic, hvor adskillige afdelinger har arbejdet sammen om opgaven.





Den tyske dæk- og teknologikoncern, Continental, slår på, at digitalisering af dæk og køretøjer er her og nu. Udviklingen af indbyggede sensorer og digital alarmering ved for lavt dæktryk eller overophedning øger sikkerheden for chaufførerne, mens brændstof og skader reduceres.

Dækproducent kører op i skyen

Den tyske dæk- og teknologikoncern, Continental, peger på, at digitaliseringen af dæk og køretøjer med eksempelvis indbyggede sensorer og digital alarmering ved for lavt dæktryk eller overophedning af dækkene øger sikkerheden for chaufførerne, mens brændstof og skader reduceres

Køretøjer bliver i dag mere og mere intelligente og digitale - blandt andet med selvstyrende rat og beregning af sikkerhedsafstand til den forankørende. Tyske Continental af afdækket mulighederne for også at digitalisere forbindelserne til vejbanen.

Continental satser stort på digitale dækmonitoreringsløsninger og har udviklet intelligente og digitale sensorer til flådestyring.

- Digitalisering af dæk er ikke fremtidssnak - det er nu. Hele autobranschen oplever stor nysgerrighed og efterspørgsel på de mange muligheder, som digitale og innovative løsninger tilbyder. Vi kan og vil lege med, når det handler om digitalisering af køretøjer. Derfor har koncernen - med mere end 1.000 ingeniører - også investeret og arbejdet hårdt med udviklingen af vores digitale dækmonitorering til flådestyring, siger Georg Nielsen, der er administrerende direktør for Continental Dæk Danmark A/S.

Han peger på, at især flådestyring for kommercielle biler kan være enormt omkostningsfuldt, hvis ikke dækskader eller forkert dæktryk opdages i tide.

Continental har som en af de første dækproducenter udviklet en sensor, der er indkapslet i hjulet på de kommercielle biler. Med Digital Dæk Monitorering kan man hele tiden holde styr på, om dækkene har deres optimale dæktryk og temperatur.

- Dermed er det ikke længere nødvendigt at foretage manuelle dæktryktests. Den automatiske overvågning frigiver tid til chaufføren, da man i stedet får besked via et digitalt system, hvis dækket taber tryk eller bliver overophedet, forklarer Georg Nielsen og peger på, at den digitale løsning mindsker brændstofforbruget og øger sikkerheden på flådekøretøjer.

Reducerer brændstofudgifter

Der er også store besparelser at hente for transportvirksomhederne. Et for lavt dæktryk øger rullemodstanden, slider dækket og fører derudover til et langt højere brændstofforbrug. Salgschef for Truck & Bus i Continental Dæk Danmark A/S, Erik Madsen, oplever en stor interesse fra transportørerne for at få sensor på dækkene. Ved at holde øje med dæktrykket er der store besparelser at hente.

- Derudover er der også en vis sikkerhed, da



- Digitalisering af dæk er ikke fremtidssnak – det er nu! Hele autobranchen oplever stor nysgerrighed og efterspørgsel på de mange muligheder, som digitale og innovative løsninger tilbyder. Vi kan og vil lege med, når det handler om digitalisering af køretøjer. Derfor har koncernen - med mere end 1.000 ingeniører - også investeret og arbejdet hårdt med udviklingen af vores digitale dækmonitorering til flådestyring, siger administrerende direktør for Continental Dæk Danmark A/S Georg Nielsen og tilføjer, at især flådestyring for kommercielle biler kan være enormt omkostningsfuldt, hvis ikke dækskader eller forkert dæktryk opdages i tide.

Fakta om Digital Dæk Monitorering:

- Der er to typer af overvågningssystemer, hvor det system, Continental udbyder, er et direkte system, der bruger censorer til måling af dæktryk. Det andet system er indirekte og bruger de eksisterende sensor, der er på køretøjet
- Ved Continentals censorer og ved hjælp af ABS er der en konstant overvågning af hjulets rotationshastighed, der sammenligner dækkene med hinanden. Derfra kan man afgøre, om dækket taber sit dæktryk. Ud over chaufføreren kan også resten af virksomheden få overblik over alt data fra dækkene.
- Continental er de første producenter, der har valgt at sætte sensorer inde i dækket. På den måde sikrer man, at censoren ikke falder af under kørsel

man undgår unødvendige stop på motorvejene. Det er især gældende for de chauffører, der kører med levende dyr, da de undgår at strandе på motorvejene med dyrene. Overvågningssystemet sætter nemlig en alarm i gang, inden dækket sprænger eller punkterer, siger Erik Madsen.

Dæktrykovervågning burde være lovpligtigt

Den tyske Dekra-organisation, der blandt andet driver synshaller og uddanner chauffører, mener, at dækovervågningssystemer burde være lovpligtige for erhvervskøretøjer - dels på grund af den øgede sikkerhed og dels for at udnytte dækkets egenskaber bedst muligt.

- Fra vores perspektiv er dæktrykovervågningssystemer meget vigtige, fordi kommercielle køretøjer generelt har en højere udnyttelsesgrad end private biler. Ud over den strukturelle holdbarhed påvirker dæktrykket også køretøjets dynamik og komfort, siger Christian Koch, der er leder for Dekra's afdeling for ulykkesanalyser og køretøjsteknologi.



- Ved vores sensor og ved hjælp af ABS er der en konstant overvågning af hjulets rotationshastighed, der sammenligner dækkene med hinanden. Derfra kan man afgøre, om dækket taber sit dæktryk. Virksomheden får samtidig et overblik over alt data fra dækkene, der er i flåden, fortæller Erik Madsen, salgschef for Truck & Bus.

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

Busoperatør og fagforening vinder pris

Arriva Danmark A/S og 3F Københavns Chauffører vinder TURs Uddannelsespris for en ekstraordinær indsats, hvor overenskomstens muligheder for uddannelse bruges målrettet til at vende 101 varslede opsigelser til nul

- Det er en stor ære at være indstillet til uddannelsesprisen, og det er en endnu større ære at modtage den. Vi håber, det betyder, at der vil blive sat mere fokus på de muligheder, der er for samarbejde omkring uddannelse. Sådan sagde Ellen Ellehammer fra 3F Københavns Chauffører, da hun side om side med Ole Schmehl Højris fra Arriva Danmark A/S fik overrakt TURs Uddannelsespris.

Baggrunden for indstillingen af de to prismodtagere var deres handlekraftige håndtering af en vanskelig situation, hvor 101 buschauffører stod over for at miste deres job i forbindelse med reducerede køreplaner som følge af åbningen af den nye Metrocityring i København.

Et forbilledligt samarbejde hyldes

Ellen Ellehammer beskrives som drivkraften bag idéen om at benytte overenskomstens muligheder for selvvalgt uddannelse som en del af løsningen for at undgå de mange opsigelser. Forslaget blev taget godt imod af Arriva Danmark A/S, og sammen med Pensiondanmark og uddannelsesinstitutionen UCplus iværksattes en handlingsplan ud fra en præmis om, at hvis alle på arbejdspladsen udnyttede deres overenskomstsikrede muligheder for uddannelse, så kunne målsætningen om nul opsigelser blive til virkelighed.

- Det er glædeligt, at man solidarisk vil hjælpe hinanden med at få tingene til at lykkes, og at folk vil påtage sig at gå på en efteruddannelse, sagde Ole Schmehl Højris, som også ved samme lejlighed takkede både driftsledere, sikkerhedsmænd og tillidsrepræsentanter hos Arriva.

- Æren tilfalder hele denne gruppe fra både Ejby, Ryvang og Gladsaxe-anlæggene. Det er dem, der sammen har fundet løsningerne med UCplus og 3F Københavns Chauffører. Vi er ikke i mål endnu, men vi tror på, at hvis vi holder fast, så vil vi nå målet helt uden at skulle opsiges chauffører.

Håndværk af bedste skuffe

- Denne uddannelsesindsats ses som et fremragende eksempel på at dialog og positiv tilgang til udfordringerne, med en klar og tydelig målsætning, er til gavn for alle berørte. En situation, hvor 101 fyringstruede buschauffører, veksles til et kæmpe uddannelsesløft i hele virksomheden og derigennem sikre fastholdelse på arbejdspladsen på kort og længere sigt. Det må siges at ramme lige midt ind i intentionerne om værdien af en aktiv uddannelsesindsats blandt arbejdsmarkedets organiserede parter, sagde TUR's formand, Michael Boas Pedersen fra DI, da han overrakte prisen til de to prismodtagere på TUR's strategikonference.

- Vi ønsker ikke kun at hædre jeres fælles indsats som håndværk af bedste skuffe. Vi vil også med denne pris bidrage til at udbrede kendskabet til den model, I har iværksat. Den kan andre virksomheder også have gavn af. Det kan være, at vi endda i fremtiden kommer til at tale om en Arriva-model, sagde Michael Boas Pedersen.



Årets modtagere af TURs Uddannelsespris: Faglig uddannelseskonsulent Ellen Ellehammer (tv) fra 3F Københavns Chauffører sammen med driftschef hos Arriva Danmark A/S, Ole Schmehl Højris.

Udtalelse fra chaufførkonferencen:

Buschauffører vil have samme løn for samme arbejde

200 chauffører repræsenterende 40.000 kolleger over hele landet var i weekenden 31. august-1. september samlet til den årlige konference for 3F chauffører. Budskabet fra de forsamlede chauffører var, at buschauffører skal have samme løn for samme arbejde, og at de bakker op om S-Regeringens oplæg til at indføre krav om danske lønninger på danske veje for udenlandske chauffører

Udtalelsen fra 3F Chaufførkonferencen 2019:

Buschauffører vil have samme løn for samme arbejde.

Det skal være slut med geografiske lønforskelle for buschauffører. Chaufførerne vil ikke længere acceptere lønforskelle alt efter, hvor man arbejder. Chaufførerne opfordrer deres forhandlere ved de forestående overenskomstforhandlinger til at kæmpe for ens løn- og pauseforhold for buschauffører uanset, hvor i landet ruten køres.

Det er et oldnordisk aflønningssystem, som også arbejdsgiverne skal holde sig for gode til at kæmpe så indædt for at bevare.



Imod EU skabt løndumping

Chaufførerne er imod, at turistbusser fra andre EU-lande kan operere frit i Danmark uden at betale løn efter danske overenskomster eller dansk moms. Chaufførerne ser frem til Skattestyrelsens bebudede øgede kontroltryk. Og chaufførerne bakker op om EU's vejpakke, der kan være afgørende tiltag til at skabe fair forhold i den europæiske transportsektor.

Der er også stor tilslutning til regeringens oplæg til at indføre krav om danske lønninger på danske veje for vore udenlandske chaufførkolleger.

Chaufførerne anerkender 3F's transportgruppes store og flotte arbejde for at påvirke EU-systemet for mere fair forhold i transportsektoren.

Ser frem til OK 2020

Chaufførerne er parat til at bakke op om deres forhandlere til overenskomstforhandlingerne.



Trafikken i Aarhus venste at bryde sammen i myldretiderne morgen og aften, når årstallet er skiftet til 2035.

Prognose varsler sammenbrud i Aarhus

Nye beregninger viser, at trafikken i Aarhus vil bryde sammen i 2035. I det lys fremlægger rådmand for Teknik og Miljø i Aarhus Kommune, Buhyamin Simsek (V), en række løsningsforslag, som samlet set vil løbe op i 16 milliarder kroner. Forlagene vil ifølge råmmanden gøre det muligt at prioritere de nødvendige investeringer

Aarhus skal investere massivt i infrastruktur, hvis byen ikke skal bryde sammen af trafikkkøer. Nye beregninger tegner et billede af sammenbrud på alle overordnede vejforbindelser i 2035, hvis der ikke investeres massivt. De nye prognoser siger eksempelvis, at Ringgaden og Ringvejen skal have plads til 25 procent flere biler i morgentrafikken.

- Vi er en by i voldsom vækst. Frem til 2050 bliver vi 110.000 flere borgere i kommunen, og vi bliver et stadigt kraftigere centrum i den østjyske byregion. Det er dyrt af vokse så kraftigt, og det er vi nødt til at forberede os på allerede nu, hvis vi ikke skal blive kvalt af vores egen succes, siger Buhyamin Simsek.

Han har forud for budgetforhandlingerne i kommunen præsenteret beregninger for den trafikale udvikling i Aarhus frem mod 2050, som Teknik og Miljø-forvaltningen ved hjælp af en ny trafikmodel har udarbejdet. Sammen med beregningerne præsenterede han et katalog med konkrete bud på, hvad der skal til for at vende udviklingen.

Kataloget peger på investeringer i alle transportformer på 9,2 milliarder kroner de næste ti år og i alt 16 milliarder kroner frem mod 2050. Det drejer sig om nye strækninger med højklasset kollektiv trafik, en ny trafikcentral til erstatning af den eksisterende rutebilstation, udvidelse af Ringvejens kapacitet, udvidelse af en række indfaldsveje og omkring 70 andre projekter, der skal forhindre sammenbruddet.

- Jeg vil anbefale mine kolleger i byrådet, at vi tager udfordringen her meget alvorligt. Vi skal om kort tid drøfte kommunens anlægsinvesteringer de næste ti år, og jeg vil gøre mit for at gøre det klart for byrådet, hvilken skade byen - og livet i den - vil tage, hvis vi ikke gør noget markant for infrastrukturen, siger Buhyamin Simsek og fortsætter:

- Derfor har jeg fremlagt et katalog med tiltag, der vil skabe fremkommelighed for alle, og give aarhusianerne mulighed for at komme frem med det transportmiddel, som kan få deres hverdag til at gå op bedst muligt.

Buhyamin Simsek skønner, at sammenbrud i morgentrafikken på alle byens indfaldsveje vil gøre det umuligt at fastholde vækstraten i Aarhus og blive ved med at tiltrække den arbejdskraft, som erhvervslivet har brug for.

- Det er store radikale og kostbare investeringer, vi står overfor, men de er også nødvendige, hvis vi skal fastholde Aarhus som Vestdanmarks lokomotiv. Vi står i spidsen for det bybånd, der om 20 år vil strække sig fra Randers til Kolding og udgøre en fjerdedel af Danmarks befolkning. Og det er helt særlige udfordringer, vi har, for at skabe sammenhæng i mobiliteten over så stort et område, siger rådmanden.

Politikere i Aarhus satser penge på fremkommelighed

Under de nu afsluttede budgetforhandlinger i Aarhus Byråd, hvor politikerne var blevet præsnetret for et scenarie med trafikalt sammenbrud i 2035, besluttede de sig for at følge et oplæg fra rådmanden for Teknik og Miljø

Rådmanden for Teknik og Miljø, Bünyamin Simsek (V) havde forud for forhandlingerne talt for at bevillige flere penge til byens gule busser - et ønske han kom i gennem med. Uden flere penge kunne borgerne se frem til færre muligheder for at tage bussen til og fra arbejde.

Ved budgetforliget blev partierne enige om at investere 27 millioner kroner i intelligente trafiksignaler som de indledende skridt til en egentlig trafikcentral i Aarhus, hvor trafikken kan styres effektivt rundt i byen fra minut til minut. Det såkaldte ITS-system er i udspillet fra teknik og Miljø "Mobilitet frem mod 2050" udpeget som et af de vigtigste virkemidler til at udnytte byens eksisterende vejanlæg bedst muligt. Et fuldt udbygget system med en bemandet trafikcentral kræver yderligere investeringer.

Forligspartierne har også bevilget penge til forundersøgelser af flere konkrete udbygningsprojekter, der skal sikre fremkommeligheden rundt om Aarhus. Det drejer sig om fem millioner kroner til en analyse af, hvordan Ringvejen kan blive opgraderet til at håndtere mere kollektiv trafik og flere biler. Partierne har også anvist to millioner kroner til at finde en løsning på, hvordan der kan skabes mere plads til trafikanter i krydset mellem Ringgaden og Søren Frichs Vej i det centrale Aarhus samt to millioner kroner til undersøge mulighederne for at lave minirutebilstationer uden for bymidten, der vil lette presset af bustrafik i Aarhus Midtby.

Klip for at bruge håndholdt mobil har stor opbakning - størst blandt ældre

Knap otte ud af ti danskere mener ifølge en undersøgelse fra Rådet for Sikker Trafik, at det er godt, at det fremover også kommer til at koste et klip i kørekortet, hvis man bruger håndholdt mobil bag rattet. Det er især de ældre, der bakker op, mens opbakningen blandt de yngre er mindre

Der er uopmærksomhed involveret i omkring hver tredje dødsulykke i trafikken. For at få flere til at droppe den håndholdte mobil bag rattet, har et politisk flertal i Folketinget besluttet at skærpe sanktionen for at bruge håndholdt mobil med videre under kørslen. Det betyder, at det fra tirsdag 10. september - udover en bøde på 1.500 kroner og 500 kroner til Offerfonden - også koster et klip i kørekortet at benytte håndholdt mobiltelefon, GPS, tablets, computere med videre under kørslen.

En ny undersøgelse, som Kantar Gallup har gennemført for Rådet for Sikker Trafik blandt 1.120 personer, viser, at knap otte ud af ti (79 procent) mener, at det er meget godt eller godt, at det fremover også kommer til at koste et klip i kørekortet. Omvendt mener otte procent, at det er meget dårligt eller dårligt.

Der er lidt forskel på, hvor begejstrede de enkelte aldersgrupper er for, at det fremover koster et klip i kørekortet. Blandt personer over 60 år mener 83 procent, at det er meget godt eller godt. Blandt de 18-35-årige er det 71 procent, der deler den holdning.

Mange erkender brug af mobil håndholdt

I undersøgelsen, som Kantar Gallup har gennemført for Rådet for Sikker Trafik i august, svarer 34 procent, at de nogle gange kommer til at bruge deres mobiltelefon eller GPS håndholdt. Problemet er størst hos de yngste bilister (18-35 år), hvor 57 procent siger, at de nogle gange kommer til at bruge mobilen etc. håndholdt.

- Det er alt for mange, som i dag bruger mobilen håndholdt bag rattet. Det er vores vurdering, at antallet vil falde fremover, når det nu kommer til at koste et klip, siger Mogens Kjærgaard Møller, der er administrerende direktør i Rådet for Sikker Trafik.

Interesserede kan læse mere om, hvordan man må bruge mobilen lovligt bag rattet - og hvad man får straf for **her**:



Om undersøgelsen:

Fra den 28.-30. august har Kantar Gallup på vegne af Rådet for Sikker Trafik spurgt 1.120 personer over 18 år, hvad de synes om, at det fremover - udover bøden på 1.500 kroner - også kommer til at koste et klip i kørekortet.

Hvad synes du om, at det fremover også kommer til at koste et klip i kørekortet, hvis man bruger sin mobiltelefon eller GPS håndholdt, mens man kører bil, lastbil, varevogn mv.?

- Godt eller meget godt: 79 procent
- Hverken godt eller dårligt: 9 procent
- Dårligt eller meget dårligt: 8 procent
- Ved ikke: 3 procent

Alders- og kønsfordeling:

- Blandt de 18-35-årige synes 71 procent, at det er en god eller meget god ide.
- Blandt de 36-59-årige synes 82 procent, at det er en god eller meget god ide.
- Blandt de 60+-årige synes 83 procent, at det er en god eller meget god ide.
- Mænd: 77 procent af mændene synes, at det er en god eller meget god ide.
- Kvinder: 82 procent af kvinderne synes, at det er en god eller meget god ide.

Kommer du selv nogle gange til at bruge din mobiltelefon eller GPS håndholdt, når du kører bil med minimum 40 km/t (dvs. at bilen ikke holder stille)? (herunder kan man se, hvor mange der har svaret ja):

- Alle: 34 procent
- Mænd: 35 procent
- Kvinder: 32 procent
- 18-35 år: 57 procent
- 36-59 år: 40 procent
- 60+: 8 procent

Herunder tal per region/landsdel:

Hvad synes du om, at det fremover også kommer til at koste et klip i kørekortet, hvis man bruger sin mobiltelefon eller GPS håndholdt, mens man kører bil, lastbil, varevogn mv.?

Så mange svarer meget godt eller godt:

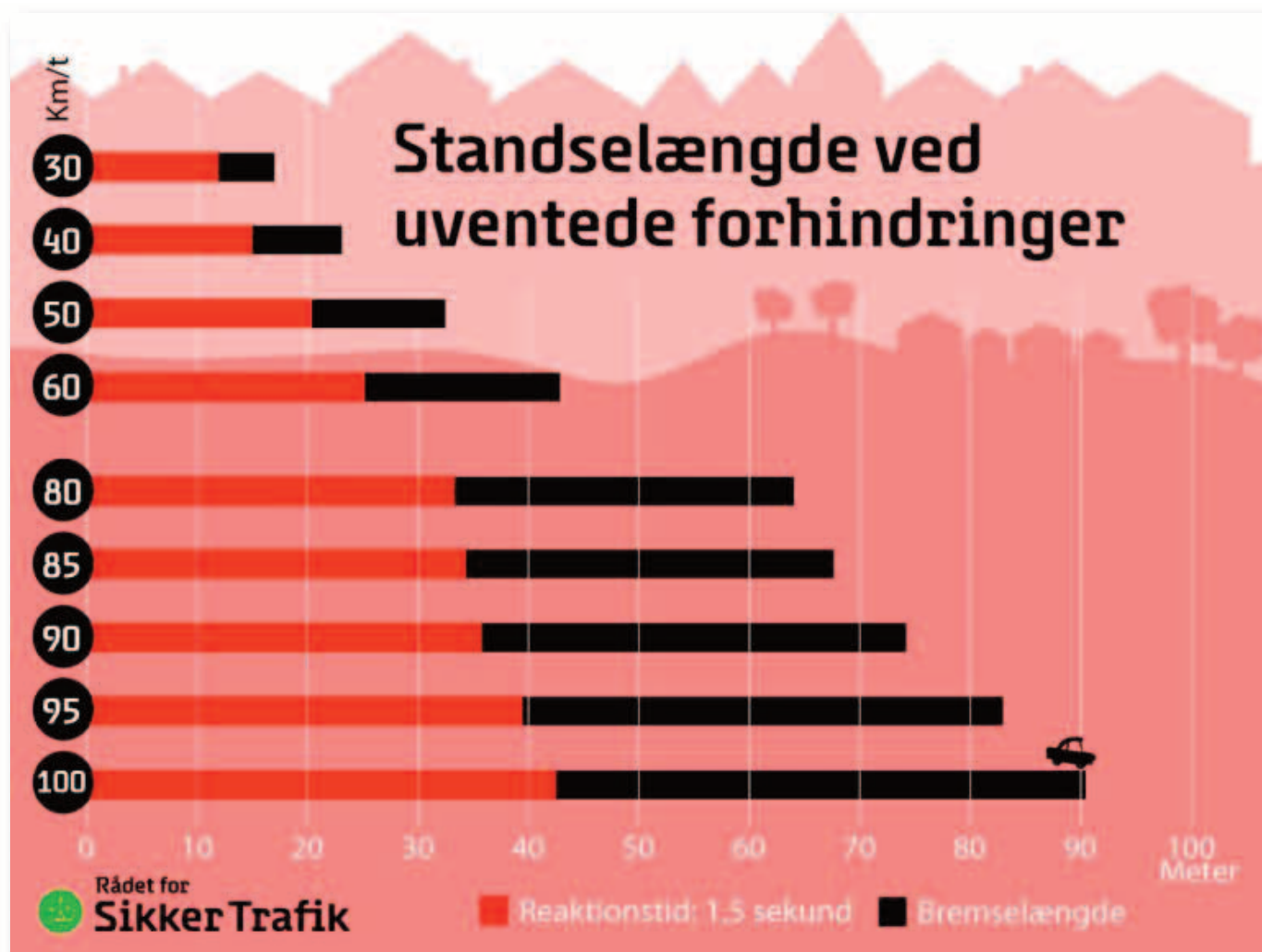
- Region hovedstaden (incl Bornholm): 81 procent
- Sjælland og øerne: 82 procent
- Fyn: 78 procent
- Syddjylland: 77 procent
- Østjylland: 78 procent
- Midt- og Vestjylland: 82 procent
- Nordjylland: 78 procent

Kommer du selv nogle gange til at bruge din mobiltelefon eller GPS håndholdt, når du kører bil med minimum 40 km/t (dvs. at bilen ikke holder stille)?

(herunder kan man se, hvor mange der har svaret ja):

- Region hovedstaden (incl Bornholm): 29 procent
- Sjælland og øerne: 39 procent
- Fyn: 34 procent
- Syddjylland: 33 procent
- Østjylland: 39 procent
- Midt- og Vestjylland: 21 procent
- Nordjylland: 36 procent

(kilde: Kantar Gallup for Rådet for Sikker Trafik, august 2019).



Standselængden ved forskellige hastigheder afhænger i høj grad af, hvor lang tid, man som bilist bruger på at reagere. Og reaktionstiden er i mange tilfælde længere, end man tror.

Politiet satte fokus på uopmærksomhed

I uge fra mandag 16. september til og med søndag 22. september gennemførte politiet en landsdækkende målrettet indsats mod uopmærksomhed i trafikken. Ved kontrollerne blev der i perioden standset over 2.000 køretøjer, og der blev konstateret knap 900 forseelser

Ud af de knap 900 forseelser var:

- Benyttet håndholdt teleudstyr: 578
- Manglende brug af sikkerhedssæle: 85
- Kørsel frem for rødt/gult lys: 49

Fakta om trafiksikkerhed og brug af mobile enheder:

- I en tredjedel af alle trafikulykker er uopmærksomhed en afgørende faktor
- I gennemsnit foretager vi os distraherende ting i 30 procent af den tid, vi kører bil
- 70 procent af dét, der distraherer os, foregår inde i bilen

Trafiksikkerhed

Gode råd med hensyn til at fastholde opmærksomheden:

- Drop mobilen og sociale medier, når du kører bil
- Hold ind til siden, hvis du skal indstille din GPS eller ringe
- Hold ind til siden, og få ro i bilen, hvis børnene er urolige og kræver din opmærksomhed
- Lad være med at lede efter ting, du taber. Kør ind til siden - eller vent til, du kommer frem
- Kig på trafikken, også mens du taler med dine medpassagerer
- Få andre i bilen til fx at skrue låget af din vandflaske, taste på GPS, række dig solbriller osv

Uopmærksomhed er blandt de hyppigste uheldsfaktorer i trafikken og kan være årsag til en tredjedel af alle uheld, viser undersøgelser. Uopmærksomhed kan blandt andet være brug af håndholdt mobiltelefon og indstilling af GPS og lignende.

Politiets målrettede indsats skal være med til at nedbringe distraktion som uheldsårsag. Indsatsen støtter Rådet for Sikker Trafiks kampagne "Kør bil, når du kører bil" og Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan.

Politikreds	2018	2017	2016	2015
Nordjylland	1.753	1.576	3.099	4.729
Østjylland	1.200	1.252	3.404	3.746
Midt- og Vestjylland	1.827	1.952	2.551	3.077
Sydøstjylland	2.990	1.788	4.295	4.409
Syd- og Sønderjylland	1.277	1.799	1.916	3.397
Fyn	1.858	1.675	3.087	3.558
Sydsjælland og Lolland-Falster	1.053	992	1.661	2.314
Midt- og Vestsjælland	1.401	1.409	2.488	3.187
Nordsjælland	1.356	1.037	1.560	2.240
Københavns Vestegn	2.404	1.457	2.669	3.707
København	5.171	4.942	5.008	6.452
Bornholm	149	82	166	131
Total	22.439	19.961	31.675	40.947

Så mange har fået en bøde for at tale i håndholdt mobil, mens de kørte i trafikken (bil, varevogn, lastbil, bus, knallert og cykel). (Kilde: Rigspolitiets Nationale Færdselscenter).

Vejdirektoratet slukker for lyset på vejene - og sparer på energien

Vejdirektoratet ændrer som et forsøg belysningen på vejene. Det vil skære ned på energiforbruget i et omfang, der svarer forbruget i omkring 400 parcelhuse

I den kommende tid ændrer Vejdirektoratet som forsøg belysningen på vejene. Forsøget vil give besparelser på energiforbruget og vil derfor gavne klimaet og modvirke lysforurening.

- Vi har i Vejdirektoratet hele tiden fokus på, hvordan vi tager hensyn til klimaet i vores løbende drift af statsvejnettet, og i den forbindelse har vi også kigget på den energi, vi bruger på belysningen af vejene, siger afdelingsleder Michael Aakjer Nielsen fra Vejdirektoratet.

- Her er det lykkedes os at identificere nogle tiltag, der giver en markant energibesparelse, og dem sætter vi nu i værk, siger han videre.

Konkret drejer det sig om følgende tiltag:

- Slukning af lyset på de store vejvisningstavler på motorvejene. Siden februar sidste år har Vejdirektoratet på forsøgsbasis slukket lyset på motorvejsportalerne ved Aarhus og på Fyn. Erfaringerne har vist, at det ikke påvirkede trafiksikkerheden eller afviklingen af trafikken. Det skyldes, at moderne bilers lygter er væsentligt bedre end tidligere, samt at mange bilister bruger navigationssystem. Derfor bliver lyset nu slukket på størsteparten af de tilbageværende motorvejstavler. Det vil bringe Danmark på linje med nabolandene Sverige, Norge, England og Tyskland, hvor man som udgangspunkt ikke anvender portalbelysning. Samtidig nedbringer det lysforureningen af nattehimlen
- Reduktion af belysningen på indfaldsvejene til København. Belysningen på indfaldsvejene i Hovedstadsområdet blev for en stor dels vedkommende etableret for mange år siden, og dens effekt er på visse strækninger yderst begrænset. Vejdirektoratet vil derfor i løbet af efteråret reducere en del af belysningen på motorvejene i det Storkøbenhavnske område

Tilsammen vil de ovennævnte tiltag skære energiforbruget ned med 1.850 MWh om året, hvilket altså svarer til energiforbruget fra godt 400 parcelhuse. Derudover betyder det mindre energiforbrug også, at Vejdirektoratet opnår en årlig besparelse på ca. 3,5 millioner kroner.

- Det er klart, at det også har en betydning, at vi kan spare penge på at nedsætte energiforbruget fra belysningen af vores veje, siger Michael Aakjer Nielsen og fortsætter:

- Som statslig myndighed har vi et ansvar for at sikre, at vi hele tiden bruger skattepengene så fornuftigt som muligt. Men det klimamæssige aspekt ved besparelserne i energiforbruget har også vejet meget tungt.

Vejdirektoratet er derudover begyndt at skifte til LED-lamper på statsvejnettet. Udskiftning sker løbende over de kommende år.

Slukning af motorvejsbelysningen og belysningen på de store vejvisningstavler sker i første omgang som et ét-årigt forsøg, hvor eksterne samarbejdspartnere indgår og bistår med evaluering. På baggrund af forsøget afgøres, om slukningen skal gøres permanent. I forsøgsperioden vil alle belysningsanlæg blive stående, så de kan tændes, hvis der opstår utilsigtede virkninger, eller evalueringen viser, at belysningen bør genetableres.



Analyse:

Vi pendler dagligt 300 gange til månen

En ny analyse fra Dansk Byggeri viser, at den samlede pendling er steget 35 procent på 15 år. Forrige år tilbagelagde danske pendlere tilsammen, hvad der svarer til 300 ture til månen - hver eneste dag. Det svarer til 116 millioner kilometer i alt

Analysen viser, at der især er kommet flere pendlere, der bor mere end 50 kilometer fra deres arbejdsplads. Dansk Byggeri peger på, at udbygningen af vejnettet, hvor størstedelen af pendlingen foregår, ikke er fulgt med udviklingen.

- De mange timer, vi spilder i trafikken hver dag, er dyre for os alle sammen. De seneste tal fra Vejdirektoratet viser, at trængslen koster samfundet 24 milliarder kroner om året. Derfor er der brug for handling nu, siger branchedirektør i Dansk Infrastruktur i Dansk Byggeri, Henrik Friis.

Han peger på, at det set ud fra hans og Dansk Byggeri's synspunkt er både dumt og dyrt at udskyde ikke mindst de vej-, bane- og tunnelprojekter, der ligger og samler støv.

- Vi har også brug for langt bedre sammenhæng mellem de forskellige transportformer. Regeringen bør fremskynde de store projekter, siger han.

I gennemsnit rejser hver pendler omkring 44 kilometer om dagen. På et år løber det op i 9.600 kilometer, hvilket svarer til en kvart gang rundt om jorden. Analysen fra Dansk Byggeri viser, at der er store forskelle fra kommune til kommune. Mens en pendler i Rødovre kører 24 kilometer om dagen, tilbagelægger gennemsnitspendleren fra Vordingborg 70 kilometer om dagen. Analysen viser, at det er pendlerne fra Vest- og Sydsjælland, der kører længst.

- De store afstande viser, at medarbejderne er villige til at køre langt for at komme på arbejde. Men hvis trafikken sander så meget til på vejene, at man skal sidde lang tid i kø hver dag og for eksempel aldrig ved, om man kan nå at hente barnet i daginstitutionen før lukketid, så rammer det ikke bare pendlerne, men også virksomhederne hårdt, siger Henrik Friis og fortsætter:

- Jo dårligere infrastruktur, jo sværere har virksomhederne ved at tiltrække de rette medarbejdere samtidig med, at de også selv spilder tid i trafikken. Det går ud over væksten og betyder færre arbejdspladser,

Analysen viser, at op mod 80 procent af persontrafikken foregår i personbil, mens otte procent tager toget og ca. fire procent tager cyklen eller kører i bus. De seneste år er bilernes andel af transporten steget, mens togenes andel er faldet.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Budskab til transportministeren:

Region Sjælland skal hænge sammen - også trafikalt

Region Sjællands regionale og kommunale formandskab var sidst i august på besøg hos transportminister Benny Engelbrecht (S) for at drøfte behovet for en god infrastruktur. Ministeren var ifølge udsendingene glad for at høre, at regionen og kommunerne stod sammen om en række fælles prioriteter og var positiv over for at besøge regionen

Regionsrådsformand i Region Sjælland Heino Knudsen (S), KKR Sjællands formand og borgmester i Solrød Niels Hörup (V) og næstformand i KKR Sjælland og borgmester i Lejre Carsten Rasmussen (S) besøgte transportminister Benny Engelbrecht (S) i sidste uge. Formålet med mødet var at fortælle ministeren, at på Sjælland står man last og brast omkring en fælles prioritering af nye infrastrukturprojekter. Og det er ifølge de tre repræsentanter vigtigt at understrege, fordi meget peger på, at der inden længe sætte gang forhandlinger om en ny, stor infrastrukturaftale.

- Man må sige, at vi blev taget godt imod, siger regionsrådsformand Heino Knudsen og fortsætter:

- Ministeren var meget positiv over for den sjællandske musketer-ed om at stå sammen om vores ønsker til ny infrastruktur. Og når man tænker på, at der snart skal indgås en stor aftale om nye trafikprojekter, så er det jo godt at høre.

Tre topprioriteter

Også de to borgmestre var glade for mødet. Borgmester i Solrød og formand for de sjællandske kommuner i KKR Sjælland Niels Hörup pegede på, at Region Sjælland og kommunerne har tre topprioriteter.

Den første er, at få færdiggjort motorvejen til Kalundborg, som er Danmarks største erhvervsområde

Den anden prioritet er at etablere første etape af den sjællandske tværforbindelse - fra Rønnede til Næstved. Næstved er en stor by - og den største uden en motorvejsforbindelse

Den tredje prioritet er at bygge resten af den sjællandske tværforbindelse fra Næstved over Slagelse til Kalundborg.

- Vi ved, at disse projekter er meget vigtige for vores virksomheder som fx Novo Nordisk i Kalundborg og Ardagh Glass ved Næstved og for borgerne i Sjælland. Vi har efter mødet i dag klare forventninger om, at projekterne kommer med i en kommende infrastrukturaftale. Men erfaringen siger dog, at vi skal vente med at åbne champagnen til anlægsbevillingen er givet. Derfor fastholder vi også vores fælles pres på minister og ordførere, siger Niels Hörup.

Den kollektive trafik er også vigtig

Borgmester i Lejre Carsten Rasmussen påpeger vigtigheden af den kollektive trafik i Region Sjælland.

- Vi var jo meget begejstrede, da Togfonden arbejdede med det, vi kalder 'Den sjællandske timemodel.' Det vil sige, at vi skal have transporttider på under en time fra Falster og Kalundborg til København. Vi har bestemt ikke glemt idéen som en måde at gøre det mere attraktivt at bruge den kollektive trafik, siger Carsten Rasmussen og fortsætter:

- På samme måde ønsker vi også, at vi får etableret flere Parker&Rejs-anlæg. Så kan man let stille bilen på en sta-

tion og tage toget ind mod byen. Behovet er stort med de mange pendlere, der bor i regionen - og vi oplever jo markant nettotilflytning i flere kommuner.

Femern-forbindelsen bliver en gamechanger

Også Femern-forbindelsen blev drøftet på mødet. Tunnellen bliver afgørende for sammenhængen mellem Danmark og resten af Europa - og ikke mindst har den store grønne potentialer.

- Vi var rørende enige om, at vi mangler at udnytte det grønne potentiale i Femern-forbindelsen. Muligheden for at læsse gods fra bil til bane vil betyde færre lastbiler og mindre CO2 gennem Sjælland og øerne, siger Heino Knudsen fortsætter:

- Jeg fik en fornemmelse af, at ministeren virkelig prioriterede Femern-forbindelsen. Det er jeg glad for. Den type opmærksomhed har vi brug for, så vi kan få det bedst mulige udbytte af forbindelsen til gavn for hele vores region.

De tre gæster gav transportministeren en invitation til at komme til Region Sjælland. De vil gerne vise ham - i virkeligheden - hvad de tre motorvejsprojekter faktisk kan betyde for geografien. Ministeren sagde tak til invitationen og ventes at besøge Region Sjælland inden årets udgang.

Interesserede kan se Infrastrukturudspillet "Sjælland baner vejen frem" **her**:

Fakta om infrastruktur på Sjælland:

- Sjællands infrastruktur er blandt landets mest belastede trafikstrækninger, hvor både lokal, regional, national og international trafik konkurrerer om pladsen
- Kalundborg er eneste vækstcenter i Danmark, som ikke har tilknyttet adgang til motorvej
- Næstved er Danmarks 15. største by - og den største by i Danmark, som ikke er forbundet til omverdenen med en motorvej. Næstved er en del af arbejdsmarkedsoplandet til København - hver dag pendler ca. 15.500 mennesker ud af Næstved for at komme på arbejde i Hovedstaden og de øvrige sjællandske kommuner. Ca. 8.500 mennesker pendler ind i Næstved
- Den sjællandske tværforbindelse Kalundborg-Slagelse-Næstved (Rute 22) vil fuldt udbygget spare trafikanterne for omkring 4.000 timers transport dagligt, og det tal vil stige med øget brug
- Over 95.000 borgere pendler fra Region Sjælland til Region Hovedstaden for at arbejde hver dag, mens over 30.000 pendler den anden vej
- Borgerne i Sjællandsregionen har danmarkrekord i pendling. I gennemsnit kører sjællænderne 62 kilometer dagligt for at komme på arbejde, mens sønderjyderne og fynboerne i Region Syddanmark i snit pendler 45 kilometer om dagen

Taxikørslen i Hedensted kommune samles under Dantaxi-navnet

Juelsminde Bilen er ligesom kollegaerne fra Hoegs-biler blevet en del af det landsdækkende taxiselskab Dantaxi. Efter lukningen af Hedensted Taxi er taxikørslen samlet i kommunen. Dantaxi peger på, at stordriftsfordele kan være med til at sikre landtaxien, der flere steder har svære kår

Juelsminde Bilen fortsætter som selvstændig enhed under Dantaxi, men mange af funktionerne, herunder telefonbetjeningen, flyttes gradvist til Dantaxi's kundecenter i Aalborg.

- Det, at Juelsminde Bilen nu er en del af noget større, gør det lidt lettere at varetage det krævende job som taxivognmand, siger ejeren af Juelsminde Bilen Jørgen Gosvig.

- At være mindre taxivognmand i dag uden at have et større kørselskontor i ryggen betyder, at man skal stå til rådighed nærmest 24 timer i døgnet og fridage er sjældne. Jeg ser mange muligheder i denne aftale, hvor jeg kan fortsætte med at betjene mine kunder, bevare vores gode ry i lokalområdet og samtidig kunne holde fri engang imellem, siger han videre.

Direktør for Dantaxi Jylland, John Vanggaard, udtrykker også sin tilfredshed med den indgåede aftale.

- Vi deler en positiv vision om at styrke taxierhvervet, og jeg glæder mig derfor til at byde Juelsminde Bilen velkommen i Dantaxi. Med samarbejdet indgår taxierne i kommunen i et stort fælles taxi-kørselsområde, hvor taxivognmændene, i byerne og på landet, samarbejder om at udnytte vores fælles kapacitet. Det er til gavn for kunderne, miljøet og for taxiførerne, siger han.

Samme telefonnummer - eller bestil taxien via en app

Kunderne hos Juelsminde Bilen behøver ikke at skulle tænke på at lære et nyt nummer eller nye chauffører at kende. De kan fortsat bruge det kendte telefonnummer til Juelsminde Bilen og de kendte chauffører. Men kunderne i Hedensted får en ny måde at bestille taxien på.

- Juelsminde Bilen bliver nu koblet på Dantaxis landsdækkende bestillings-app, der blandt andet dækker hele Hedensted kommune. Det giver en lang række muligheder. Taxien kan bestilles med fast pris i stedet for taxameter, og kunden kan følge med på telefonen, hvornår taxien ankommer til adressen, forklarer John Vanggaard.

I alt råder Juelsminde Bilen over fem taxitilladelser, hvoraf de første vogne allerede er monteret med nyt taxameter og Dantaxi's navn og logo.

Om Dantaxi:

- En stor del af taxikørslen i Jylland koordineres fra Dantaxi's kundecenter i Aalborg. Her betjener de 45 administrative medarbejdere 500 taxier i det jyske område. Dantaxi udfører taxikørsel i de fleste større byer og i mange landdistrikter. Selskabets hovedkontor er beliggende i Virum, København. Selskabet har på landsplan over 1.800 taxier tilsluttet

Om taxi i Hedensted kommune:

- Foruden Juelsminde Bilen, der råder over fem taxitilladelser, samarbejder kommunens andet taxiselskab Hoegs-Biler også med Dantaxi. Hoegs-biler er i gang med en udvidelse til i alt 10 taxier. Herunder fire store taxier



Letbanen mellem Aarhus og Grenaa har fået nye stationer. Norddjurs Kommune håber på, at flere vil finde sporet til Grenaa og bruge letbanen til og fra arbejde - som arbejdsplads eller som en mulighed for at have tiden for sig selv.

Budskab fra kommune:

Letbanetid bliver let til arbejdstid

Ved Hessel i Norddjurs Kommune ligger et voksende erhvervsområde. Herfra og til pendler ansatte hver dag fra deres bopæl i det øvrige Østjylland til deres arbejdsplads i Norddjurs. I sommerferien åbnede et nyt letbanestop til glæde for ansatte hos norddjurske virksomheder i området. En af de ansatte er Christian Bay Alexandersen, der er ansat hos virksomheden Terma A/S i Grenaa. - Jeg bruger i dag 45 minutter hver vej i bil. Med letbanen bliver det cirka 80 minutter, men til gengæld kan rejsetiden bruges til at få lavet de arbejdsopgaver, som jeg kan klare fra computeren, udtaler han til Norddjurs Kommune

I juli åbnede letbanestoppet ved Hessel i Grenaa for passagerdrift. Efterfølgende har de mange erhvervsdrivende i området kunnet benytte sig af den nye pendlermulighed til og fra arbejde med letbaneforbindelsen mellem Grenaa, det øvrige Djursland, Aarhus og Odder.

Christian Bay Alexandersen er ansat hos Terma i Grenaa, hvor han arbejder som manager indenfor Quality Assurance Programs, der beskæftiger sig med kvalitetssikring indenfor produktion. Christian Bay Alexandersen har fået et rejsekort for at kunne benytte den nye transportmulighed fra Torsøvej i Risskov, hvor han bor, til sit arbejde hos

Terma i Grenaa. Letbanestoppet ved Hessel ligger kun 10 minutters gang fra Christians arbejdsplads, og derfor er det et attraktivt letbanestop for ham.

Længere transporttid, men tidligere hjemme

- Stoppet ved Hessel åbnede, mens jeg stadig var på ferie, så jeg har endnu ikke fået prøvet letbanen så mange gange endnu. Men jeg ser frem til at kunne korte noget af min arbejdsdag ved at arbejde i toget på vejen mellem Aarhus og Norddjurs, siger Christian Bay Alexandersen ti Norddjurs Kommune.

Han fortæller, at han egentlig nyder den frihed, som bilen giver ham i hverdagen, men at den sparede arbejdstid er af langt større værdi for ham.

- Jeg bruger i dag 45 minutter hver vej i bil. Med letbanen bliver det cirka 80 minutter, men til gengæld kan rejsetiden bruges til at få lavet de arbejdsopgaver, som jeg kan klare fra computeren. siger han og fortsætter:

- Hvis det i sidste ende kan betyde, at jeg er hjemme en halv til en hel time tidligere, fordi transporttiden kan udnyttes til arbejdstid, så giver det mig en helt anden frihed at tage letbanen sammenlignet med bilen.

I letbanen er der strømstik og fri Wi-Fi, så der er rig mulighed for at arbejde samt oplade computer eller telefon på rejsen. For de ansatte, der eksempelvis arbejder i produktionen hos Terma, er det selvsagt ikke på samme måde muligt at spare rejsetid ved at tage letbanen, da de ikke kan omdanne det til arbejdstid. Men for medarbejdere, der har mulighed for at arbejde foran computeren i det miljøvenlige tog, er det et fordelagtigt pendleralternativ.

Flere ansatte hos Terma i Grenaa har planer om at gå fra bil nummer to til i stedet at bruge letbanen til og fra arbejde, oplyser HR-direktør i Terma Grenaa, Kirsten Nielsen Sørensen.

- Vi har glædet os meget længe til stationens åbning, der nu for alvor kan bruges i forbindelse med tiltrækning af medarbejdere og studerende, særligt fra Aarhus- området. Samtidig ser vi frem til en helt stabil drift, øget hastighed og halvtimesdrift i ydertimerne, der vil gøre et skifte til letbanen endnu mere attraktivt, siger hun.

Området omkring Hessel er præget af mange forskellige virksomheder og erhvervsdrivende. Derfor er der en hel del andre virksomheder, hvor de ansatte - på samme måde som hos Terma - kan drage nytte af den lette transportmulighed mellem Norddjurs og det øvrige Østjylland.

- Letbanestoppet ved Hessel er en stor gevinst for pendlere til Grenaas erhvervsområde mod syd. Jeg håber, at rigtig mange vil benytte sig heraf, og udnytte den 'frihed' man samtidig får ved at benytte letbanen til andre gøremål. Samtidig vil flere letbanepassagerer medføre færre bilister på vejene, og endelig skabe en mere bæredygtig passagertransport, siger næstformand i Erhverv Grenaa, advokat Ole Husum.



Den nye EU-Kommission er udpeget

Tirsdag præsenterede den kommende formand for EU-Kommissionen - tyske Ursula von der Leyen - den øvrige kommission, der skal sidde de næste fem år

EU-Kommissionen 2019-2024:

- Kommissionsformand: Ursula von der Leyen (Tyskland)
- Konkurrence: Margrethe Vestager (Danmark) - og ledende næstformand
- Klima: Frans Timmermans (Holland) - og ledende næstformand
- Finansielle tjenesteydelser: Valdis Dombrovskis (Letland) - og ledende næstformand
- Et stærkere Europa i verden: Josep Borrell (Spanien) - og næstformand
- Værdier og gennemsigtighed: Věra Jourová (Tjekkiet) - og næstformand
- Beskyttelse af europæiske levevis: Margaritis Schinas (Grækenland) - og næstformand
- Interinstitutionelle forbindelser og fremsyn: Maroš Šefčovič (Slovakiet) - og næstformand
- Demokrati og demografi: Dubravka Šuica (Kroatien) - og næstformand

Øvrige kommissærer:

- Budget og Administration: Johannes Hahn (Østrig)
- Retlige Anliggender (herunder retsstatsprincippet): Didier Reynders (Belgien)
- Innovation og Unge: Mariya Gabriel (Bulgarien)
- Sundhed: Stella Kyriakides (Cypern)
- Energi: Kadri Simson (Estland)
- Internationale partnerskaber: Jutta Urpilainen (Finland)
- Det indre marked: Sylvie Goulard (Frankrig)
- Naboskabspolitik og Udvidelse: László Trócsányi (Ungarn)
- Handel: Phil Hogan (Irland)
- Økonomi: Paolo Gentiloni (Italien)
- Miljø og Hav: Virginijus Sinkevičius (Litauen)
- Beskæftigelse: Nicolas Schmit (Luxembourg)
- Ligestilling: Helena Dalli (Malta)
- Landbrug: Janusz Wojciechowski (Polen)
- Samhørighed og Reformer: Elisa Ferreira (Portugal)
- Transport: Rovana Plumb (Rumænien)
- Krisestyring: Janez Lenarčič (Slovenien)
- Indre Anliggender: Ylva Johansson (Sverige)

Færdselsstyrelsen bliver en selvstændig styrelse

Det er nu besluttet, at Færdselsstyrelsen fra 1. januar 2020 bliver en selvstændig styrelse under Transport- og Boligministeriet. Det betyder, at Færdselsstyrelsen herefter ikke længere er en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Baggrunden for at udskille Færdselsstyrelsen fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er, at Styrelsen siden dens etablering i Ribe i februar 2016 i stigende grad selvstændigt har varetaget en række opgaver under Transport- og Boligministeriet. Derfor er det en naturlig udvikling at gøre Færdselsstyrelsen til en selvstændig styrelse.

Færdselsstyrelsen har tidligere været en selvstændig styrelse under Transportministeriet.

Projektgruppe sætter fokus på Kattegat-forbindelse

Projektgruppen, som gennemfører en forundersøgelse af en fast forbindelse over Kattegat, er gået i gang med arbejdet. Virksomheden COWI har vundet opgaven med at bistå med at gennemføre arbejdet med de indledende linjeføringsovervejelser, som er første del af den samlede forundersøgelse. Projektgruppen bag undersøgelsen består af repræsentanter fra Vejdirektoratet, Sund og Bælt samt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

I forundersøgelsen bliver forskellige linjeføringskorridorer, tekniske løsninger og natur- og miljømæssige, sejlads-mæssige konsekvenser med mere belyst nærmere.

Som en del af arbejdet vil projektgruppen være på besigtigelse i dagene 23. og 24. september. Mandag 23. september vil projektgruppen besøge Samsø, og tirsdag 24. går turen videre til Sjælland, hvor området omkring Kalundborg vil blive besøgt. En besigtigelse i Jylland er under planlægning.

Forundersøgelsen omfatter både en ren vejforbindelse og en såkaldt kombineret vej- og jernbaneforbindelse.

Formålet med forundersøgelsen er at give et bedre grundlag for en politisk drøftelse og eventuelt en principbeslutning om projektets videre forløb, herunder forhold om mulige linjeføringer, anlægsøkonomi, finansiering, organisation, trafik, miljø, anlægsteknik og samfundsøkonomi.

Den samlede forundersøgelse forventes afsluttet med udgangen af 2021.

Transportministeren vil give jernbanen et serviceeftersyn

Transportminister Benny Engelbrecht (S) sætter gang i et serviceeftersyn af jernbanen. Serviceeftersynet skal tilvejebringe et samlet opdateret overblik og en samlet plan for de mange igangværende projekter og gennemførelsen af den forudsatte togtrafik. Det skal sikre, at det frem mod 2030 lykkes både at få gennemført de mange forbedringer af infrastrukturen og sikre den bedst mulige trafikafvikling til gavn for passagererne

De igangværende og kommende mange projekter på jernbanen hænger sammen og påvirker hinanden. Det gælder blandt andet udrulningen af nye signaler, som vil betyde færre forsinkelser for passagererne, og elektrificeringen af centrale dele af jernbanen, som vil muliggøre en mere bæredygtig togdrift.

En ændring i tidsplanen for ét projekt har ofte stor betydning for mange andre projekter. Samtidig påvirker den høje aktivitet betingelserne for at afvikle togtrafikken. Der er derfor behov for en tæt koordinering, så det frem mod 2030 lykkes både at få gennemført de mange forbedringer af infrastrukturen og sikre den bedst mulige trafikafvikling til gavn for passagererne.

- Der er mange vigtige projekter i gang på jernbanen. Og når tidligere erfaringer viser, at der løbende er behov for at samle trådene og derigennem sikre, at tidsplaner og økonomi er afstemt projekterne imellem, så synes jeg, at vi skal give jernbanen et samlet serviceeftersyn, siger transportminister Benny Engelbrecht og fortsætter:

- Et serviceeftersyn vil give os et godt overblik, så vi ved, at der ligger en plan for, hvordan vi kommer i mål med de allerede igangsatte projekter og samtidig sikre trafikafviklingen.

Han peger på, at fokus må og skal være, hvordan alle berørte kommer igennem den store omstilling til fremtidens moderne jernbane på en måde, der sætter passagerne i fokus og sikrer det bedst mulige togprodukt.

Om serviceeftersynet:

Det samlede serviceeftersyn skal tilvejebringe et samlet opdateret overblik og en samlet plan for de mange igangværende projekter og gennemførelsen af den forudsatte togtrafik

Serviceeftersynet vil skulle gentages med passende mellemrum i lyset af ny viden og nye beslutninger

Serviceeftersynet skal indeholde en samlet vurdering af den aktuelle situation på jernbanen, herunder hvilke særlige udfordringer, muligheder og indsatsområder, der er relevante at sætte fokus på i de kommende år

Interesserede kan læse en beskrivelse af serviceeftersynet **her**:

Transportkoncern skal køre 90.000 ton jord væk

Byggeriet af den nye letbane, der skal køre mellem Lyngby og Ishøj, er i gang. Virksomheden DSV Transport har fået opgaven med at køre 90.000 ton jord væk og samtidig køre 120.000 ton sand, grus og materialer til byggepladsen ved Vestforbrændingen

DSV Transport forventer, at den store transportopgave, der beskæftiger mellem 8 og 14 lastbiler dagligt, vil være afsluttet i starten af næste år.

Fakta om letbanen i Hovedstaden:

- Hovedstadens Letbane, der skal forbinde Ishøj i sydvest og Lundtofte nord for Lyngby, forventes at stå klar til brug i 2025
- Letbanen strækker sig over 28 kilometer og stopper ved 29 stationer undervejs
- Letbanen ventes at komme til at betjene 13-14 millioner passagerer om året - til sammenligning rejser ca. 10 millioner passagerer om året med Kystbanen
- Passagererne vil kunne skifte til S-tog på seks af de kommende letbanestationer - Ishøj, Vallensbæk, Glostrup, Herlev, Buddinge og Lyngby

Storstrømsbroen får sit eget besøgscenter

En ny bro er ved at rejse sig over Storstrømmen mellem Sjælland og Falster. Byggeriet af den nye bro vækker stor interesse i lokalområdet, og derfor har Vejdirektoratet åbnet et besøgscenter ved Storstrømmen med udstilling og skolefaciliteter, der fortæller om byggeriet

Det nye Besøgscenter Storstrøm, der viser byggeriet af den nye Storstrømsbro i tekst og billeder, er nabo til brobyggepladsen på Masnedø, hvor de store produktionshaller er tæt på at være opført, så støbningen af broens elementer kan begynde senere på året.

- Det er helt naturligt, at et så stort broprojekt vækker nysgerrighed hos både naboe, skoleelever og ingeniørkunstinteresserede. Besøgscenteret vil være med til at videreformidle de mange interessante dele af byggeriet på en engagerende og vedkommende måde, så vi alle bliver en lille smule klogere på, hvordan man bygger Danmarks tredjestørste bro, sagde transportminister Benny Engelbrecht (S) i forbindelse med åbningen af besøgscenteret søndag 22. september, hvor borgmester Mikael Smed fra Vordingborg Kommune, og 2. viceborgmester Ole K. Larsen fra Guldborgsund Kommune også var med.

Fakta om den nye bro over Storstrømmen:

- Den nye Storstrømsbro, der bliver fire kilometer lang og over 100 meter høj, bliver Danmarks tredjestørste bro efter Øresundsbroen og Storebæltsbroen
- Den nye bro skal erstatte den gamle bro, der blev indviet i 1937, da den ikke vil kunne holde til den øgede jernbanegodstrafik, der følger med Femern Bælt-forbindelsens åbning. For nogle år siden blev togtrafikken over broen indstillet på grund af revnedannelser i konstruktionen
- Den nye Storstrømsbro forventes at åbne for biltrafik i 2022 og for togtrafik i 2023
- Nedrivningen af den gamle bro forventes at være afsluttet i 2026

Trafikoperatør har fået ny direktør

Marianne Bøttger er blevet udnævnt som ny administrerende direktør for den kollektive trafikoperatør Arriva Danmark

Marianne Bøttger, der er 48 år og uddannet jurist fra Københavns Universitet, har været ansat i Arriva Danmark siden 2001, hvor hun startede som Company Lawyer og i 2005 avancerede til Legal Director. Siden 2008 har hun bestredet rollen som Corporate Affairs Director og indtrådte i 2011 i Arriva Danmarks direktion.

Siden april i år har Marianne Bøttger fungeret som konstitueret administrerende direktør og fortsætter nu i rollen som administrerende direktør.

- I Marianne har vi fundet den person, vi mener kan opbygge et stærkt Arriva og navigere succesfuldt gennem de udfordringer, som vores forretning og branche bliver mødt med netop nu. Samtidig har Marianne de nødvendige personlige kompetencer, der er afgørende for at engagere og motivere 3.700 medarbejdere. Marianne har været ansat i Arriva i 18 år; hendes resultater og erfaring er særdeles omfattende, og hun kender forretningen og medarbejderne som ingen anden. Jeg er derfor helt overbevist om, at hun er det helt rigtige valg til at sikre Arrivas konkurrencedygtighed i fremtiden, siger Liz Benison, MD Arriva Mainland Developing Markets.

- Jeg er meget glad og stolt over at få muligheden for at stå i spidsen for Arriva, siger Marianne Bøttger og fortsætter:

- Jeg har været en del af Arriva gennem 18 år, og vi står lige nu i den måske mest transformative og også udfordrende markedssituation nogensinde. Det er en opgave, jeg forholder mig ambitiøst og også ydmygt til. Jeg oplever samtidig at have det stærkeste hold muligt omkring mig, og det er en grundlæggende forudsætning for, at vi lykkes. Jeg glæder mig rigtig meget til det fremadrettede arbejde.



Siden april i år har Marianne Bøttger fungeret som konstitueret administrerende direktør og fortsætter nu i rollen som administrerende direktør.

Om Arriva Danmark:

- Arriva Danmark, der er blandt landets største kollektiv trafik-operatører, opererer busser i hele landet, tog i Midt- og Vestjylland samt bybilskonceptet DriveNow i København
- Arriva driver også uddannelsescentret UCplus, der leverer chauffør- og danskkuddannelse i hele landet
- Arriva Danmark er en del af Arriva-gruppen, der opererer i 14 europæiske markeder med hovedsæde i Storbritannien
- Deutsche Bahn har siden 2010 ejet Arriva-gruppen

Uddannelses-organisation har fået ny regionsdirektør

Region Øst hos Uddannelses-organisation Dekra har fået ny regionsdirektør. Det er Lars Wolf, som har overtaget posten fra Bo Bay Hougaard, der fremadrettet vil koncentrere sig om rollen som koncernøkonomidirektør.

Som Regionsdirektør for Dekra Øst vil Lars Wolf stå i spidsen for ledelse, drift og udvikling af Dekra's AMU Centre i Hovedstaden og på Sjælland, som er placeret i Brøndby, Hillerød, Køge og Næstved. Lars Wolf vil bidrage med sine erfaringer fra blandt andet ledelse af flere forretningsområder hos DLG samt hans tidligere erfaringer fra kursusbranchen. Herudover har Lars Wolf eksempelvis en MBA og en HD(A) fra CBS i bagagen.

Lars Wolf kommer til Dekra i en tid, hvor der er gang i udviklingen af nye forretningsområder efter det seneste AMU-udbud.

- Der ligger en spændende og fortsat lys fremtid foran os, som jeg ser meget frem til at imødegå sammen med alle de engagerede medarbejdere hos Dekra. Med det seneste AMU udbud, hvor Dekra nu kan udbyde opkvalificering og efteruddannelse inden for en endnu større palette til transportbranchen samt inden for ledelse, handel og logistik, kan vi tilbyde en bredere kompetenceudvikling til gavn for både borgere, erhvervsvirksomheder og beskæftigelsen. Det er en udvikling, som jeg glæder mig til at bidrage til, siger Lars Wolf.



Lars Wolf er ny regionsdirektør for Region Øst hos Uddannelses-organisation Dekra.



Magasinet Bus

Tirsdag 26. august 2019 - nummer 7/8 - 7. årgang

Aarhus har fået fire el-busser

Læs mere side 16 - 21

Trængselsrapport:

Det er dyrt, når busserne
siddet fast i trafikken

Læs mere side 14 - 15

Sommerferien

på kørersædet

Læs mere side 51 - 53

Busloven har åbnet for nye busforbindelser i Danmark

Læs mere side 4 - 8

Skattestyrelsen tjekkede
udenlandske turistbusser

Læs mere side 49

FynBus havde elektrisk besøg

Læs mere side 24 - 27

