

Magasinet Bus

Fredag 26. oktober 2018 - nummer 10 - 6. årgang

VLAK-Regeringens klima- og luftplan:

Bybusser skal være forureningsfrie og CO2-neutrale

Læs mere side 30

Trafikselskab har set på alternative drivmidler

Læs mere side 24

Hovedstadsområdet får flere el-busser

Læs mere side 20

Brintbranchen om EU-støtte til brintbusser:

Det er et rygstød til grøn transport

Læs mere side 26

Iveco lægger ryg til andres opfindsomhed

Læs mere side 35

MAN er ved at rigge produktionen af el-busser til

Læs mere side 34

Kinesiske el-busser markerer sig med nyt på markedet

Læs mere side 36



Læg CO2-afgift på den fossile brændstof - så skal transporten nok blive grønnere

Der er grøde i luften, når det er forår. Hvis man tager bestik af de mange udmeldinger om fremtidens transport, der er, bør eller skal være på vej ad en bæredygtig rute, er der på trods af kalenderens budskab om efterår, både grøde og forår i luften.

Det gælder grundlæggende for en meget lang række leverandører til transportområdet. På årets IAA-udstilling i Hannover var bæredygtighed et tema mange steder - godt hjulpet på vej af den nyeste teknologi. It-systemer, ny teknik og prisen på brændstof - alle dele hjælper udviklingen hen mod et forår for bæredygtig transport.

På Christiansborg har VLAK-Regeringen lagt et klima- og luftudspil på bordet. Og selvom VLAK-Regeringen har været meget tilbageholdende med initiativer på transportområdet - bort set fra afgiftsættelser, der har fået flere biler ud at køre og fylde op på vejene - fortjener udspillet ros. Om ikke andet, så for at tage transport alvorligt.

Budskabet med VLAK-Regeringens plan er mindre CO2-udslip og mindre støj og røg.

Planen lister en række initiativer og mål op, men mangler bud på, hvor pengene skal komme fra.

Set i lyset af, at Lars Løkke Rasmussen (V) skal udskrive valg senest til 15. juni næste år, er det forudsigeligt, at den mest effektive måde at få erstattet fossile brændstoffer med mere bæredygtige energi-bærere mangler.

Den mest effektive måde i årene frem mod 2030 er øgede afgifter på fossile brændstoffer. Afgifter har en ret god adfældsregulerende virkning. I den forbindelse kan man også argumentere med, at den der belaster mest, også betaler mest. Størst afgift på de mest CO2-belastende og mindst energieffektive fossile brændstoffer og gradueret nedad i takt med faldende CO2-belastning og øget energieffektivitet.

Og hvis vi som transportbrugere ikke vil betale de øgede omkostninger, når vi kører i vores egne biler, kan vi vælge at stå sammen med andre og dele udgifterne ved at tage bus, tog, færger eller køre flere sammen.

Men man kan så fremføre, at det ikke skaffer ikke penge i statskassen til indsatsen mod en mere bæredygtig transport, hvis vil fravælger vores biler og kører sammen. Måske ikke, men det giver i hvert fald mindre CO2-udslip.

God læselyst.

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.



HEULIEZBUS



LYT TIL LYDEN AF STILHED

MED MODELERNE GX HYBRID OG GX ELEC PLACERER HEULIEZ BUS SIG SOM EN AF NØGLESPILLERNE INDEN FOR UDVIKLINGEN AF BUSSE MED GANSKE FÅ ELLER INGEN EMISSIONER.

Disse køretøjer hjælper til at reducere forureningen og klimaændringerne. De er utroligt lydsvare for lokal områdets beboere og komfortable for passagererne.



Ring og hør mere: 74 56 13 26

heuliezbus.com





Sjællandske passagerer får den bedste kundeservice

DOT - Din offentlige transport er uofficiel danmarksmester i kundeservice. Det viser en undersøgelse af Forbrugerrådet Tænk Passagerpuls, hvor passagerer er gået under cover for at teste 14 trafikselskabers kundeservice på web og telefon

For fjerde år i træk har Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk undersøgt trafikselskabernes kundeservice både online og telefonisk. Den samlede vinder er DOT - Din offentlige transport, som er et samarbejde mellem DSB, Movia og Metroselskabet. DOT løber også med prisen for bedste online kundeservice, mens prisen for bedste telefoniske kundeservice går til Arriva Tog.

Kollektiv trafik

- Der kan være en tendens til at fremhæve de negative ting, når snakken falder på den kollektive transport, men for os er det vigtigt også at sætte fokus på de gode ting. Derfor har vi oprettet Passagerpulsens Kundeservicepris for at hylde de medarbejdere, der hver dag arbejder for at yde en god kundeservice over for passagererne, siger Laura Kirch Kirkegaard, der er afdelingschef hos Forbrugerrådet Tænk Passagerpuls.

- Vi ved fra vores undersøgelser, at mere end halvdelen af passagererne mener, kundeservice har betydning for deres tilfredshed med trafikselskabet. Derudover bruger vi også prisen som en motivation for at få selskaberne til at sætte fokus på kundeservice. Det gør vi ved at mødes med de enkelte selskaber for at få en snak om, hvordan de har klaret sig, så de kan få inspiration til at gøre deres kundeservice endnu bedre fremadrettet, siger Laura Kirch Kirkegaard.

Derfor er DOT den samlede vinder

Priserne bliver uddelt på baggrund af en undersøgelse, hvor "mystery shoppere" både har ringet til trafikselskaberne og brugt deres hjemmesider med en række forskellige konkrete formål for øje for at vurdere, hvor god kundeservicen er hos de 14 trafikselskaber.



Prisen for bedste telefoniske kundeservice går til Arriva Tog.

DOT klarer sig bedre end de andre selskaber online, og samtidig scorer de højt på den telefoniske del, og derfor vinder de den samlede pris. DOT's hjemmeside får især ros for, at den er lavet med udgangspunkt i passagerernes væsentligste informationsbehov, den er intuitiv og den er overskuelig. Sproget og tonen på hjemmesiden gør også, at den er nem at gå til, og det er med til at forstærke indtrykket af, at der er tænkt på passagerernes behov.

Arriva Togs medarbejdere har styr på telefonen

Arriva Tog vinder kategorien telefonisk kundeservice, fordi de har en god velkomstmenu, og en kort ventetid. Derudover ligger Arriva Togs medarbejdere helt i top, når det gælder afdækning af passagerernes behov og evnen til at få afsluttet sagen i et og samme opkald.

Medarbejderne bliver beskrevet som venlige, imødekommende og vidende i forhold til at hjælpe passagererne, der henvender sig om alt fra prisforespørgsler, planlægning af rejse og efterlysning af hittegods.

Bedste initiativ til bedre kundeservice

Som noget helt nyt har Passagerpulsens oprettet Initiativprisen, som hylder de selskaber, der tænker ud af boksen for at gøre deres kundeservice endnu bedre. Selskaberne har selv indstillet de initiativer, som de har sat i værk i 2017, og derefter har en passagerjury udvalgt tre nominerede.

Juryen nominerede Midttrafik for app'en Midttrafik Live og Sydtrafik for to initiativer - kundeambassadørerne, som blandt andet rådgiver passagererne om køb af billetter samt åbningen af tre nye salgssteder i forbindelse med overgangen fra pap-periodekort til Rejsekort Pendlerkort.

Vinderen er fundet ved at sende de nominerede til afstemning blandt de ca. 9.000 deltagere i Passagerpanelet og på Passagerpulsens Facebook-side.

Midttrafik fik prisen for app'en Midttrafik Live. Facebook-brugerne har blandt andet skrevet: "Super god app, der hurtigt og effektivt giver et overblik" og "Uden tvivl en app, der gør hverdagen nemmere".



På Fyn har brunsvigerne sin egen dag

Torsdag 11. oktober blev den fynske nationalkage, Brunsvigeren, fejret. Der skete med afholdelsen af Brunsvigerens dag, som FynBus også deltog i - for trafikskabet er mindst lige så fynsk som brunsviger

Som en del af Brunsvigerens dag markerede bybusser i Odense dagen på lystavlen med "Husk Brunsvigerens dag" for at minde fynboerne om festdagen, der er mindst lige så stor som HC Andersens fødselsdag.

Dagen blev fejret på mange måder og for mange morgenfriske buspassagerer begyndte dagen med gratis brunsviger ved busstoppestederne.

Konference sætter Sjælland på sporet mod fremtidens togbetjening

I de næste mange år vil det sjællandske jernbanenet være under kraftig ombygning og oprustning. Når det hele er færdigt i 2027 er der dobbeltspor til Rødby, eldrift til Kalundborg, Nykøbing Falster og Køge-Næstved og der er helt nye eltog og ellokomotiver med dobbeltdækkervogne

En konference arrangeret af IDA Byg Sjælland og IDA Rail sætter fokus på togbetjeningen og hvem, der træffer beslutningerne.

Sjælland på sporet 2 - Konference om den sjællandske togtrafik - finder sted torsdag 1. november kl. 12.00 - 16.30 i restaurant Håndværkeren i Hersegade i Roskilde.

Arrangør: IDA Byg Sjælland og IDA Rail

Tilmelding kan ske **her**:

Tilmeldingsfrist: Søndag 28. oktober.

Pris for medlemmer af IDA Byg Sjælland, IDA Rail og NJS: 250 kr.

Pris for øvrige medlemmer af IDA: 300 kr.

Pris for øvrige deltagere: 400 kr.

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

200 Chauffører var samlet i Kolding:

Det er på tide at trykke på Stop

På den årlige chaufførkonference, der fandt sted i Kolding, sendte de 200 forsamlede chauffører en udtalelse, der blandt andet pegede på buschaufførernes forhold

Udtalelsen lyder:

Imens banditter i habitter scorer astronomiske summer på hvidvask, svindel og skattely og bliver belønnet med gyldne håndtryk, gør vi chauffører en dyd ud af hårdt og ærligt arbejde. Uden chaufførernes arbejde i døgnets 24 timer, skjult for den almindelige dansker, bag rattet på de danske veje, ville alting gå i stå. Landets chauffører holder økonomien og samfundet kørende - men i modsætning til bankdirektørerne sker det alt for ofte til helt urimelige løn- og arbejdsforhold.

Arbejdsgiverne på tværs af transportbranchen siger, der er mangel på arbejdskraft - hvis det er sandt, så burde første skridt være at tilbyde bedre løn- og arbejdsforhold for at trække flere til. Er det ikke sådan udbud og efterspørgsel fungerer?

I årevis har buschaufførerne været under massivt pres fra deres arbejdsgivere. Minuttyranni betyder, at chaufførerne ikke kan levere den service og det gode arbejde, som befolkningen rettelig forventer. Politikere, kommuner og trafik-selskaber tror tilsyneladende, at virkeligheden retter sig efter deres gyldne regneark. De skærer og skærer, men det er ikke dem, der skal møde brugerne. Køreplaner lægges så stramt, at der ikke er tid til at lave lovpligtig sikkerhedskontrol af køretøjerne, som chaufførerne personligt står til ansvar for.

Overenskomsterne - grundlaget for den såkaldte danske model - undergraves systematisk. 73 procent af chaufførerne har problemer med at afholde deres overenskomstsikrede pauser. Stress er vidt udbredt. Chaufførernes helbred tager skade, fordi der ikke er tid til at komme på toilettet. Så det er ikke underligt, at buschaufførerne er vrede! Det offentlige udbudsræs og ensidige fokus på pris har forlængst taget overhånd. Mens det offentlige sparer, er det chaufførerne der betaler.

Vi forsamlede chauffører bakker op om vores kolleger i busserne: Det er på tide at trykke stop!

16-årig havde kniv med i bussen

En 16-årig dreng blev natten til mandag 15. oktober anholdt og sigtet for brud på knivloven, da en patrulje steg på en bus på Park Allé i Aarhus

Klokken var tre minutter over midnat, da Østjyllands Politi fik en anmeldelse om, at to drenge skabte uro i bussen - og at den ene formentligt havde en kniv på sig.

En patrulje rykkede ud og fandt frem til drengene, der sad sammen på nogle bussæder. Under sæderne fandt betjentene en kniv, og den ene, en 16-årig dreng, indrømmede, at det var hans. Han blev derfor anholdt på stedet. Hans forældre og de sociale myndigheder blev også kontaktet.



Trafikselskabet Movia:

Danmarks første førerløse bus i rute var en passagersucces

I maj kørte Danmarks første førerløse bus i rute, som fase ét af i alt tre forsøg med førerløs teknologi i den kollektive bustransport. Evalueringen af forsøget er lagt frem og viser, at borgerne er trygge ved at køre med busser uden chauffør, men at der går noget tid, inden teknologien er klar til drift i større skala

Partnerkredsen bag forsøget - Region Sjælland, Region Hovedstaden, Movia, og Metroselskabet - indviede 28. maj Danmarks første førerløse bus i rute på Sjællands Universitetshospital i Køge.

Bussen kørte 65 dage i vandrehallen, hvor den fragtede 6.000 patienter og pårørende mellem ambulatorierne. Det var det første i en række af tre forsøg, som skal samle erfaringer om, hvordan førerløs teknologi giver mere mobilitet til borgerne.

Kollektiv trafik

- Det første skridt mod den førerløse teknologi har klart været en succes. Vi har oplevet stor glæde hos vores patienter, som har nydt at bruge bussen i de seneste tre måneder. Nu ser vi frem til de næste to skridt i processen, så vi på sigt kan bruge vores viden til at styrke fremtidens kollektive trafik, siger Heino Knudsen (S), der er regionsrådsformand i Region Sjælland.

- I Region Hovedstaden bestræber vi os på, at være på forkant med udviklingen med at reducere luft- og støjforureningen og den stigende trængslen på vores veje. Vi ved, at vi ikke alene kan investere os ud af problemet, for opbygning af nye veje og jernbaner er dyrt, og vejnettet vil fortsat være udfordret. Vi skal derfor tænke alternativt og udnytte det sammenhængende transportnetværk bedre, så vi kan yde bedre service til vores borgere og forbedre den kollektive trafik. Det er her dette forsøg passer ind, for de førerløse busser vil på sigt være en essentiel del af løsningen og vi er derfor glade for være med i forsøget, siger formand for trafikudvalget Jens Mandrup (SF).

- Forsøget har vist os, at borgerne ubekymret tager den førerløse bus til sig, og at der er tryghed om teknologien. Og så har forsøget også tydeliggjort, at der på indendørsområder med store afstande, som f.eks. på hospitaler, er et udækket transportbehov, som vi kan løfte i kraft af den førerløse teknologi. Vi er derfor meget spændte på at komme i gang med de næste faser af forsøget og gøre os endnu flere erfaringer, siger administrerende direktør i Movia, Dorthe Nøhr Pedersen.

- Den førerløse metro har sat nye standarder for offentlig transport, og vi er meget optagede af at bruge vores erfaringer og teknologiske viden til at drive udviklingen fremad. Det skal være attraktivt for passagerne at rejse med bus, tog og metro, og med den førerløse teknologi får de helt nye muligheder for at rejse fra dør til dør, siger Henrik Plougmann Olsen, administrerende direktør i Metroselskabet.

På Sjællands Universitetshospital glæder man sig over, at den førerløse bus havde sin første køreperiode i Køge.

- Bussen har været til stor gavn for patienter og pårørende i forsøgsperioden, og vi ser store perspektiver i førerløs teknologi i fremtidens hospital, siger hospitalsdirektør Henrik Villadsen, der ser frem til tredje forsøgsperiode, hvor bussen skal køre fra Ølby St. til hospitalet, forventeligt i ultimo 2019.

- De første erfaringer med selvkørende busser på dansk jord har været en ubetinget succes. Vi har vist, hvordan man med relativ lav hastighed har kunnet levere værdi til patienter, besøgende og personale. Nu forbereder vi næste fase af projektet hvor vi skal til Slagelse og skabe bedre adgang til hospitalet fra de omkringliggende parkeringspladser. Samarbejdet med Movia, Metroselskabet og Regionerne er et ideelt setup til at få udviklet og testet fremtidens transportløsninger, vi ser frem til fortsat at lære sammen, siger Peter Sorgenfrei, der er administrerende direktør i Autonomous Mobility

Nysgerrige passagerer tog ubekymret bussen til sig

Hver dag havde bussen op til 200 passagerer, og både passagerer og fodgængere var trygge ved den førerløse teknologi, som de kender fra metroen. Fodgængerne stolede på, at bussen stoppede for dem - og gik derfor også meget tæt på bussen.

Forsøget viste også en stor nysgerrighed. Bussen havde lige så mange brugere med almindelig mobilitet, som med nedsat mobilitet - og da bussen kørte med lav hastighed i vandrehallen, var brugen af bussen således for en del passagerers vedkommende drevet ligeså meget af lyst som af et egentligt transportbehov.

Teknologien er endnu ikke moden til drift i stor skala

Bussen fungerede sikkert under hele forsøget, og stoppede for alle fodgængere, der bevægede sig ind foran den. Samtidig var der nogle begrænsninger i bussens tekniske formåen, fordi bussen kørte indendørs og dermed kun kunne køre på billedgenkendelse og ikke GPS.

Kollektiv trafik



Interesserede kan se en film med den førerløse bus på Køge Sygehus ved at klikke på billedet.

De to næste faser foregår udendørs, hvor bussen kan udnytte sin fulde tekniske formåen. Parterne arbejder sammen om at gøre bussens teknologi endnu bedre frem mod næste forsøg.

Forsøget på Sjællands Universitetshospital, Køge, var den første af tre forsøg med førerløs bustransport. Næste forsøg forventes at gå i gang næste år på Slagelse Sygehus.

Buschauffør på vej hjem fra arbejde afslørede tyv

En 63-årig buschauffør ringede ved 00.50-tiden natten til mandag til Østjyllands Politi. Han fortalte, at han havde hørt et højt brag på Mirabellevej i Randers NØ, da han på vej hjem fra arbejde kom cyklende i området

Buschaufføren besluttede sig for at cykle hen til en virksomhed, hvor han kunne se, at der lå en stige uden for sikkerhedshegnet. På den anden side af hegnet kunne han se, at der stod en mand. Han spurgte, hvad han lavede der, og manden svarede, at han arbejdede der. Men da han svarede forkert på, hvad virksomheden hed, og da han ikke kunne åbne lågen, men i stedet kravlede over hegnet og forlod stedet til fods, blev den 63-årige buschauffør mistænksom.

Han ringede derfor til politiet, mens han cyklede efter manden. Med politiet i røret kunne han guide patruljen frem til der, hvor manden stod, og politiet kunne kort efter anholde ham. Den 49-årige mand blev sigtet for forsøg på indbrud.



Klik på billedet, hvis du vil se reklamefilmen.

Trafikselskab:

Flere fynboer skal have sig et rejsekort

Knap 60.000 fynboer har fået anskaffet sig et rejsekort. Men FynBus vil gerne have, at endnu flere har et kort liggende i pungen, som noget helt naturligt. Derfor sætter FynBus gang i en stor og bred reklameindsats, der skal få fynboerne til at bestille sig et rejsekort

Kampagnen, der er udviklet af reklamebureauet Step, strækker sig fra uge 43 og kører frem til slutningen af november.

- Kampagnen sigter meget bredt fordi, vi gerne vil ud til så mange borgere på Fyn og Langeland, som overhovedet muligt. Kampagnens budskab er at rejsekortet kan bruges til rigtig mange situationer, så det er bare med at få det bestilt. Og det håber vi så borgerne på Fyn og Langeland gør, siger FynBus' kommunikationschef Martin Krogh.

Mediemæssigt vil kampagnen kunne opleves på mange platforme. På elektroniske skærme i by- og regional-busser, på billboards i de større fynske byer, på TV2/Fyn, på Radio Skala, i dagblade og ugeaviser, på Facebook, på Instagram og på en lang række øvrige digitale medier.

FynBus har også allieret sig med en række såkaldte "micro influencers", som er unge mennesker på Youtube og Instagram med mange følgere, der vil skrive og fortælle om deres oplevelser med rejsekortet. Navnlig det sidste er FynBus meget spændt på, da det er en helt ny måde at tilgå markedet på.



Billetterne bliver reguleret op i januar

Priserne for at køre med bus, tog og metro på Sjælland kan som følge af regelgrundlaget på området hæves med 2,1 procent i gennemsnit fra 20. januar næste år. Det svarer til den almindelige prisudvikling

- Trafikselskaberne arbejder målrettet på at gøre det så nemt som muligt at være kunde i den offentlige trafik. Med den store takstreform i 2017 fik vi så at sige rettet priserne ud, så kunderne kan have tillid til, at rejsekortet altid er billigere end en enkeltbillet. Her følges samme strategi om at gøre det nemt og overskueligt med rejsekort og rejseplan, siger Rebekka Nymark på vegne af Din Offentlige Transport (DOT).

DOT justerer hvert år billetpriserne, så indtægterne følger med omkostningsudviklingen. Priserne justeres, så der sikres en logisk sammenhæng mellem prisen for at rejse på rejsekort, pendlerkort og enkeltbillet.

Opfordring fra Fyn:

Smil dig til varmen på årets sureste dag

Trafikselskabet FynBus har døbt mandag i uge 43 - den første arbejdsdag efter efterårsferien - årets sureste dag. Det har FynBus gjort for endnu engang at sætte fokus på, at det er vigtigt at smile til hinanden, når kunder og chauffører møder hinanden i bussen - præcis som selskabet gjorde tidligere i år med sin God Bustur-kampagne

Med kampagnen sætter FynBus fokus på, hvor vigtigt det er at smile til hinanden, når kunder og chauffører møder hinanden i bussen. På årets sureste dag løb FynBus' adfærdskampagne "10 bud om den gode bustur" endnu en gang af stablen. En adfærdskampagne trafikselskabet tidligere har fortalt om.

FynBus' kundeambassadører var til stede på Svendborg Busterminal, hvor de uddelte smiley-vingummier samt en flyer, der fortalte budskabet om de 10 bud om den gode bustur.

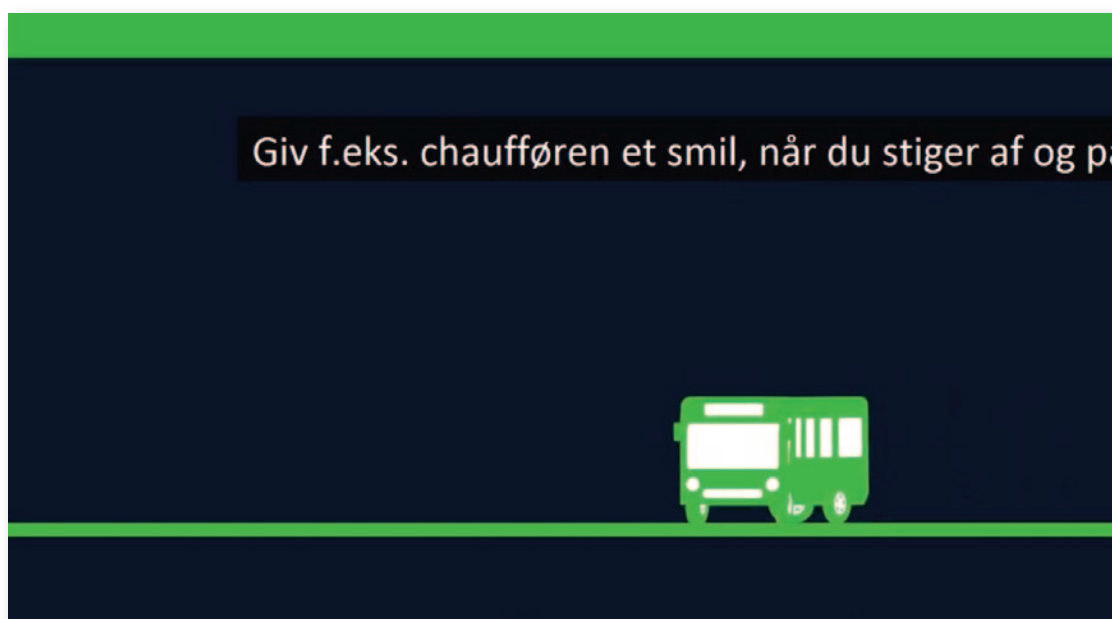
På årets sureste dag lancerede FynBus også sin første af tre kampagnefilm, der i busserne og på de sociale medier vil præsentere de fynske buskunder for udvalgte budskaber fra de "10 bud om den gode bustur". De to sidste kampagnefilm bliver præsenteret på de samme kanaler over de næste to mandage.

- Den første kampagnefilm sætter fokus på, at den gode bustur starter med et smil.
- Den anden kampagnefilm handler om, at der skal være god ro og orden i bussen
- Den tredje kampagnefilm fortæller budskabet om, at kunderne skal gøre plads til hinanden i bussen

De 10 bud om den gode bustur er skabt på baggrund af input fra buskunderne og chaufførerne, og blev første gang præsenteret for fynboerne 1. juni i år.

De 10 bud om den gode bustur samt de nye kampagnefilm kan opleves på FynBus.dk/godbustur

*Interesserede kan
også se filmen ved
at klikke på billedet.*



Ny MB Sprinter 316 - Euro VI



3500 kg. R2L 8 + F
kr. 450.000,-

Nye Isuzu`ere

- NOVO med op til 29 + F + G fra kr. 675.000,-
- TURQUOISE med op til 31 + F + G fra kr. 795.000,-
- VISIGO med op til 39 + F + G fra kr. 1.195.000,-



Nye & Brugte:

Setra S 517 HD - 2014

Km. ca. 803.05- Automatgear - 53 pass.
Fartpilot, retarder, klima, toilet, køleskab, hatte-
hylde, borde, fodstøtter, lift

Pris: 1.250.000 Kr.



MB Tourismo - 2018

Manuelt gear - 51 pass.
Fartpilot, retarder, klimaanlæg, Toilet, køkken,
Termo vinduer, borde, hattehylde, fartskriver

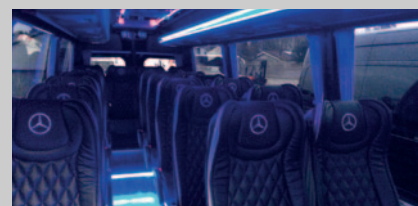
Pris: 1.800.000 Kr.



MB Sprinter - 2017

Automatgear - 20 pass.
Multifunktionsrat, aircon., køleskab, borde, arm-
læn, hattehylde, magasinet, fartskriver

Pris: 625.000 Kr.



Kontakt:

Salg: Jylland & Fyn

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

Salg: Sjælland

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

Værksted/Lager

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

Kantstenen



Trafikken er fyldt med? Ja, med hvad. Hvis man tænker lidt ud over sin egen næsetip, svinder antallet af idioter ind.

Hvad har du gang i, din!!

Af Mikael Hansen

Trafikken er fyldt med idioter! Lastbilchauffører og private bilister skælder ud på cyklister. Cyklister skælder ud på fodgængere - og fodgængere og buspassagerer skælder ud på cyklister og uansvarlige bilister.

Trafik er et møde mellem mange typer af trafikanter - mange temperamenter og mange trafikformer. Som regel foregår mødet på en sikker, rimelig - endda venlig måde. Det er sådan Færdselsloven fædre og mødre har tænkt sig, det skal være. Nemlig at alle tager hensyn til alle.

Så er der de relativt få hårdkogte egoister, som ikke har meget opmærksomhed rettet mod andre trafikanter. De få egoister kan skabe meget uro og utryghed i trafikken.

Så er der folk, som de er flest, som kun optræder som egoister en gang imellem - eller måske er det bare koncentrationen, der ryger sig en tur. De - altså du og jeg - er formentlig de farligste.

De sociale aftaler i trafikken er i udgangspunktet ulige, nogle er stærkere end andre. De stærke er nødt til at tage mere hensyn, fordi deres trafikmiddel er stærkere og skaderne meget mere alvorlige, hvis der sker ulykker. De stærke - lastbiler, busser og biler - har også den bedste infrastruktur. Cyklister og fodgængere er knap så godt tilgodeset.

Kantstenen

Et eksempel er reglerne for venstresvingende cyklister. Mange steder er stoplinierne placeret, så det er uforholdsmæssigt svært af placere sig korrekt. Så standser man som cyklist et andet sted - ulovligt eller på kant med reglerne. På samme måde kan man som fodgænger føle sig fristet til at gå over gaden for rødt, hvis der ikke er skyggen af tværgående trafik - eller kun en meget fjern skygge. Også det er et brud på reglerne.

Cyklister og fodgængere må som hovedregel være lidt mere tilbageholdende i trafikken, end de formelle regler foreskriver. For hvad hjælper det at have ret overfor en bil eller lastbil, hvis det måske koster livet eller førligheden.

Buspassagerer er også fodgængere, og må derfor passe ekstra på i trafikken. Også inde i bussen kræves der ekstra opmærksomhed. Stående passagerer i en bus skal være meget opmærksomme på kørslen. En siddeplads i en bus er fortsat ét af sikreste steder i trafikken.

En sjælden gang kan man stadig opleve, at unge mennesker rejser sig og tilbyder en ældre dårligt gående passager sin siddeplads. Det har ikke noget med Færdselsloven at gøre - det er skoleeksemplet på klassisk høflighed og hensyntagen. En sådan holdning - hos både unge og knap så unge - har til gengæld meget at gøre med det sociale og det kollektive aspekt i kollektive transport. I bussen eller toget er det tydeligt, at transport er en social foreteelse, ét af de steder, hvor vi møder og omgås andre mennesker.

Så hvor mange idioter er der så i trafikken, når det kommer til stykket? Nok meget færre, end man regner med. Det handler meget om, hvordan man ta'r det. Respekt for medtrafikanterne er det første vigtige skridt.

Tag det roligt og smil til dine medtrafikanter som et tegn på din respekt. Og giv Færdselsloven et venligt klap som din gode ven i trafikken. Tænk over, om du er den stærke eller den svage i dag.

God tur.

Fakta om venstresvingende cyklister:

Færdselslovens paragraf 7, Stk. 3.

- Før vejkryds skal cyklist, der skal lige ud eller svinge til venstre, uanset § 16, stk. 1 og 3, fortsat holde til højre på vejen. Såfremt en eller flere vognbaner ved afmærkning er forbeholdt de kørende, der skal svinge til højre, er det dog tilladt cyklisten at placere sig ved linjen mellem den nærmeste vognbane, som ikke er forbeholdt de højresvingende, og højresvingsbanen. Cyklist, der ønsker at svinge til venstre, skal fortsætte gennem krydset til dets modsatte side og må først foretage svingningen, når det kan ske uden ulempe for den øvrige færdsel. Dette gælder uanset afmærkning, medmindre det fremgår af denne, at den gælder for cyklister. 1.- 4. pkt. gælder også ved kørsel over eller bort fra kørebanen uden for vejkryds.

Sydens glæder og noget om CO2 og lyskryds

I skrivende stund har jeg forladt førersædet for tre uger, hvilket er lidt af en luksus i denne branche - at kunne få sin ferie i højsæsonen, sidste år var det midt i juni. Men luksus, det er priserne også. Sidste år var vi på Lanzarote, og altså lidt uden for sæsonen, der gav vi små 5.000 kroner for flybilletter, tur retur. Det var via London med Easyjet og Monarch. I år går turen til en af de andre Kanariske øer, Gran Canaria, men fordi vi er i hovedferien, koster billetterne mere end det dobbelte.

Og så, for at være helt ærlig, har jeg egentlig med årets sommer i Danmark fået nok af sol og varme, men da jeg har en søn, som bor på øen, er der alliveligere grunde til at rejse.

Men modsat prisen på sæderne i bybussen, så er der stadig en vældig forskel på prisen på flysæder alt efter sæsonen, men også dag og tidspunkt. Nu er det selvfølgelig ikke de samme kunder, man kappes om, men tankevækkende er det, at FynBus har mistet to millioner passagerer i by og regionalbusserne, mens flytrafikken stiger med mindst fire-fem procent om året.

Ingen af delene er godt for miljøet, og lige nu er det specielt lavpriserne, der udbyder billige sæder over Atlanten, så billigt at man kan få en forlænget week-end i New York.



"Aldrig har så mange, rejst så meget, til så få penge, til steder de ikke behøvede.. og udledt så meget CO2", for nu at omskrive et kendt citat fra Winston Churchill. Han stod for øvrigt også bag en del flyvninger og CO2 udledning, men det var med en anden dagsorden.

Al respekt for flyindustrien. Den arbejder målrettet for at mindske flyenes udledning, den næste generation vil have 20 procent mindre forbrug. Og respekt for piloterne, som altid prøver at finde den mest ideelle højde og rute, hvor vinden er mest gunstig. For det er store tal for energiforbruget. En Airbus 340 med fire motorer bruger i snit 74 ton eller 90.000 liter på at flyve fra København til San Francisco. Så her vil 20 procents besparelse virkelig batte noget.

I Keolis har man hver dag fokus på brændstofforbruget. Generelt går det godt, og samlet set har vi chauffører fået en mere økonomisk kørestil. På nogle parametre er det svært, blandt andet på tomgang, hvilket skyldes kommunens dispositioner - eller mangel på samme - når det gælder trafikafvikling. Anlægsarbejdet for letbanen har skabt et trafikalt morads.

Vores Volvo Vestbusser er svære at hive op over to km pr. literen, og her havde man håbet på, at med justering af ventiler og nye dyser ville det lykkes. Men nej. Sådan er det ikke gået. Men det er godt med fokus på at spare miljøet for mest mulig udledning, selvom det selvfølgelig også handler om kroner og ører.

Fra førersædet

Men det, der undrer mig mest, når vi snakker miljø, er, at der ikke er afgift på jetbrændstof. Hvis man flyver med en stempelmotor, hvad kun privat- og småfly gør - er der afgift på. Det vil sige en liter 100 oktan koster 19 kroner literen. Indtil 2007 var Danmark og Sverige ét af de få lande som ikke afkrævede afgift på flybenzin, da omkostningerne til administration var større end indtægterne. Men så kom EU: "Næ fy fy det må I ikke". Så nu bruger vi flere penge på at opkræve afgifter, end der kommer i kassen.

Men en samlet afgift på jetbrændstof i EU...? Næh, en afgift skal selvfølgelig være ens i hele Europa, det betyder bare at politikerne skal blive enige - og hvorfor kan de så ikke det? De kan lave regler for krumme agurker. Et oplagt svar kunne være, at det er fordi, det vil ramme dem selv! For de flyver meget, og optjener gode point som kan bruges til egen ferie. Og bidrager dermed til en masse CO₂-udledning. Jeg kan huske for nogle år siden, at EU-parlamentariker Margrete Auken ville forbyde to takts-knallerter, fordi de forurener. Ja, det gør de også, men prøv lige at sætte tingene i de rette proportioner.

Så eldrevne køretøjer er vejen frem. Jeg var lige inden ferien til premiere på Daimlers nye batteridrevne bus, det kan du læse mere om i Magasinet Bus 8 - 2018 - klik her.

Men kort fortalt, det er smart og godt for miljøet, men batteridrift har endnu sine begrænsninger, når det er tonstunge køretøjer, vi snakker om.

Til gengæld kom der for nogle år siden el-cykler, som kunne lette cyklisterens hårde benarbejde, og her i juli blev den tunede type af slagsen gjort lovlig. Den må køre 45 km/t. Transportministeren fik dog kolde fødder i sidste øjeblik og tog kritikken til sig fra flere sider - om at det måske var uansvarligt at lade 15-årige køre på den slags motoriserede cykler. Så nu skal man være 18 år, eller erhverve sig et knallertkørekort, hvis man er i alderen 15-18.

Første generation af elcykler førte til en markant stigning af ulykker blandt de ældre i trafikken. Kombinationen af høj hastighed, langsommere reaktionsevne og bilister, som ikke var vant til, at gamle fru Olsen kom blæsende rundt om hjørnet, havde sin negative virkning med adskillige dødsfald på et år.

Der går ikke lang tid, fra man har tjekket højre sidespejl og ikke observeret nogen cyklister, til at en elcyklist kan komme op på siden og komme i konflikt med køretøjet. Man må håbe, at cyklister selv tager et ansvar når farten øges.

Og apropos højresving, så har man i Odense efter en prøveperiode indført, at cyklister kan svinge til højre i udvalgte kryds, når signalet er på rødt. Det er der i og for sig ikke noget nyt i, cyklister har tit deres egen opfattelse af færdselsregler. Men nu kan det måske være at de holder sig til cykelstien og svingbaner, og ikke kører op over fortovet.

Ideen er da god nok, man kender den i resten af verden, her gælder den bare også for bilister. For hvis man ser lidt overordnet på sagen, så er det jo egentligt lidt pudsigt, at vi ikke tillader højresving for rødt. Hvis du kommer ad en vej og vil svinge til venstre, så må du køre frem når der bliver grønt lys, men der er jo stadig modgående færdsel af alle kategorier som du skal holde tilbage for. Og den trafik er jo nøjagtig den samme trafik som du skal holde tilbage for hvis du svinger til højre. I vores nabolande har man derfor i mange lyskryds en fast grøn pil.

Men det vil nok være for meget at overlade til trafikanterne. Derfor bibeholdt man også lyskrydsene i forbindelse med en omlægning af trafikken bag om banegården i Odense - selvom det var ganske overflødigt. Det betød, at trafikken i midtbyen brød sammen. Vores citybusser kunne slet ikke komme rundt endsige følge køreplanen, og resten af bybusserne kom op på 40 minutters forsinkelse. Alt sammen fordi man krampagtigt holdt fast i, at man principielt ikke kan slukke et lyskryds. Og når så planlæggerne på et kontor fjernt fra virkeligheden fastsætter nogle tilfældige sekvenser på lyskryds, går det galt. Men noget må være sket. For pludselig efter nogle dage luskede der en masse orange veste rundt på stedet. Og dagen efter havde man fundet en justering, der passede til virkeligheden.

Hovedstadsområdet får flere el-busser

Ballerup og Egedal i Hovedstadsområdet får deres første elbusser i december næste år. Det er resultatet af det udbud, som trafikselskabet Movia har gennemført i de to kommuner. Resultatet betyder, at de omkring 850.000 årlige passagerer, som hvert år benytter buslinjerne 147 og 157, der kører i Ballerup og Egedal - samt buslinje 156, der kører i Ballerup - får en meget grønnere transport med busserne

Udbuddet betyder, at Ballerup og Egedal kommuner erstatter udvalgte dieselbusser med busser, der kører på el. Busserne på tre buslinjer 147, 156 og 157 vil fremover hverken udlede CO₂, NO_x'er eller partikler, når de kører på vejene. Derudover støjel el-busserne væsentligt mindre, hvilket gør busturen mere behagelig for passagererne og mindre belastende for de mennesker, der opholder sig langs gader og stræder.

Syv andre buslinjer, 155, 158, 163, 165, 167, 168 og 217, der udover Ballerup og Egedal også kører gennem Herlev, Frederikssund, Roskilde, Gladsaxe og Furesø kommuner, vil køre på biobrændstof - biogas - der betegnes som fossilfrit, når det er baseret på CO₂-optag i nutiden og dermed indgår i et CO₂-kredsløb her og nu. Disse buslinjer udleder 95 procent mindre NO_x og mængden af partikler er 85 procent mindre end ved de nuværende busser.

Det bliver første gang, at elbusser og busser, der kører fossilfrit kommer ud på vejene i eksempelvis Ballerup og Egedal.

Ballerup Kommunes borgmester Jesper Würtzen er ligeledes glad for at være fyrtårn i den grønne omstilling af kommunens kollektive transport.

- Det er nødvendigt, at vi alle bidrager til at nedsætte CO₂-udledningen for at reducere belastningen på vores klima, og jeg er glad for, at vi i Ballerup går forrest med at sætte en grønnere dagsorden til glæde for borgerne og vores fælles klima, siger han.

Beslutningen om at indsætte elbusser og busser, der kører fossilfrit, er et godt og vigtigt skridt i retning af et bedre miljø, mener Egedal Kommunes borgmester Karsten Søndergaard.

- Egedal er en grøn kommune, der arbejder aktivt med den grønne omstilling, når det handler om bæredygtige byudvikling, lavenergi og klimatilpasning. De nye busser spiller godt ind i den strategi. Busserne er en lille, men vigtig del af de mange løsninger som vi kommer til at arbejde med i fremtiden for at skabe et bedre miljø, siger Karsten Søndergaard.

Movia har et fælles mål om fossilfri busdrift i 2030. Administrerende direktør, Dorthe Nøhr Pedersen, er tilfreds med, at Movia hjælper til med omstillingen til en grønnere kollektiv transport.

- Movia har sammen med kommunerne og regionerne sat et fælles mål om, at busdriften skal være fossilfri allerede i 2030, og vi oplever et stigende ønske fra kommuner og regioner om miljø- og klimavenlige busser. Vi ved, at skiftet fra diesel til el er en stor omstilling, og derfor er vi meget glade for, at flere busoperatører kommer med på den grønne klimadagsorden. Det at få den nye teknologi til at blive til god, sikker og tilfredsstillende transport for kommunernes borgere er en meget stor opgave for både operatørerne og deres medarbejdere, siger Dorthe Nøhr Pedersen.

Udbuddet af de 10 buslinjer blev vundet af Arriva Danmark A/S.

Sammen med kommuner og regioner på hele Sjælland har Movia en målsætning om fossilfri busdrift i 2030. I 2030 skal bustrafikkens udledning af NOx og partikler desuden være reduceret med henholdsvis 97 procent og 92 procent i forhold til 2008-niveau

Movia udarbejder sit miljøregnskab ud fra principperne i Dansk Standards DS16258. Målsætningerne heri tager udgangspunkt i princippet "tank-til-hjul" udledning, det vil sige bussernes udledning under rutekørsel

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

Fossilfrihed:

- Opgjort efter "tank-til-hjul" princippet - det vil sige bussernes udledning under rutekørsel.
- Udledningen af CO₂, der kommer fra bussen, modsvarer den mængde CO₂, som er optaget i biomaterialet, der bruges til brændstofproduktionen

Nul-emmission:

- Opgjort efter "tank-til-hjul" princippet - det vil sige, at der fra selve bussen ikke er nogen udledning bortset fra opvarmning af bussen. En elreven nul-emmissionsbus har intet udstødningsrør

Om de involverede buslinier

- Ca. 3 mio. passagerer kører årligt med de 10 buslinier
- De involverede buslinier er linie 147, 156, 157, der fremover vil køre med elbusser og 155, 158, 163, 165, 167, 168 og 217, som vil køre fossilfrit. Alle buslinier kører primært i Egedal og Ballerup kommune, men også igennem Herlev, Frederiksund, Roskilde, Gladsaxe og Furesø kommuner
- Med de 20 nyere busser vil henholdsvis 46 procent og 34 procent af busdriften i Ballerup og Egedal Kommuner pr. december 2019 være omlagt til at køre med el og fossilfri busser
- De 10 buslinjer får over 77.000 køreplan-timer årligt. Udbuddet er en del af Movia's A17 udbud, som samlet set har 290.000 køreplantimer om året fordelt på 13 buslinjer i alt

Miljøegenskaber ved elbusteknologi

- Elbusser er 3-4 gange mere energieffektive end almindelige busser: En ny dieselbus anvender 3-4 gange mere energi til fremdrift end en el-bus.
- Elbusser støjer væsentligt mindre end dieselbusser – især når de sætter i gang
- El-busserne kører 100 procent på elektricitet

Rapport:

Naturlig udskiftning til 4.500 biogas-busser kan indfri klimamål

En ny rapport peger på, at 4.500 dieselbusser frem mod 2030 kan erstattes med biogasbusser alene som følge af naturlig udskiftning i hovedsageligt kommuner og regioner. Det vil reducere CO₂-udledningen med op til 513.000 ton CO₂ og mindske fossilafhængigheden med over 300 millioner liter diesel.

Konsulentbureauet Damvad Analytics har analyseret perspektiverne ved at erstatte diesel med biogas som drivmiddel til busser og lastbiler og konkluderer følgende:

- Næsten alle busser og lastbiler i Danmark bliver drevet af fossile brændstoffer, særligt diesel. Til sammenligning kører 20 procent af busserne i Sverige på biogas
- 1,2 procent af busserne i Danmark kører på alternative brændstoffer - eksempelvis biogas, el og brint
- En biogasdrevet bus sparer årligt samfundet for op til 114 ton CO₂ sammenlignet med en tilsvarende dieseldrevet bus
- Frem mod 2030 kan 4.500 dieselbusser erstattes af biogasbusser alene som følge af naturlig udskiftning. Det vil reducere CO₂-udledningen med op til 513.000 ton CO₂ årligt og forbedre luftkvaliteten i byerne

Rapporten konkluderer, at udskiftning af dieselbusser med biogasbusser er den billigste grønne omstilling af den tunge transport. Denne konklusion ligger i forlængelse af analyser fra Energinet (2017), Klimarådet (2018) og COWI (2018).

Energi-selskab: Akut handling er påkrævet

Damvad-rapporten peger på, at biogas i den tunge transport kan bidrage til at nå op mod en-tredjedel af reduktionsforpligtigelsen frem mod 2030. Eftersom det tager tid at udskifte flåden af køretøjer og dermed opnå den fulde gevinst, har det store konsekvenser for den samlede udledning frem mod 2030 at udskyde omstillingen. Hvis omstillingen for eksempel udskydes med tre år, vil den samlede reduktion i CO₂-udledningerne frem til 2030 være 2,3 millioner ton lavere, end hvis omstillingen starter i dag.

Direktørerne i de to største biogasselskaber i Danmark, E.ON og Nature Energy, opfordrer til akut handling for at om-danne de økonomiske indsigter til konkret politik.

- Det er helt ærgerligt, at vi ikke er længere fremme i den grønne omstilling af transporten. Vi har alle muligheder for at gøre noget ved problemet, men udviklingen er gået i stå i en diskussion om afgifter på elbiler - og det står i vejen for den grønne omstilling, siger administrerende direktør i Nature Energy, Ole Hvelplund.

Han suppleres af Tore Harritshøj, der er administrerende direktør i E.ON.

- Vi står overfor en akut og bunden opgave. Transporten og landbruget står overfor nogle betydelige CO₂-reduktioner i de kommende år, og udskyder vi indsatsen, vokser opgaven sig kun større. Omlægningen af 4.500 dieselbusser til biogasbusser er en af mest effektive måder at mindske vores klimabelastning, men afgiftssystemet forhindrer des-værre omstillingen, siger Tore Harritshøj, der peger på, at biogas i dag beskattes hårdere end diesel.

Nature Energy og E.ON peger særligt på det problematiske i, at biogas i dag pålægges en CO₂-afgift, selvom biogas er en CO₂-neutral energiform. Derudover er den manglende tilgængelighed til gastankstationer en udfordring for den grønne omstilling.

Biogas kan indfri 2020-mål på en billig måde

Forrige år vedtog et bredt folketingsflertal en målsætning om at indføre et iblandingskrav på 0,9 procent avancerede biobrændstoffer for transporten i 2020. Avancerede biobrændstoffer er en fælles betegnelse for biobrændstoffer, der er produceret af affaldsbaserede råvarer, og her konkluderer Damvad-rapporten, at det er mindst 2 milliarder kroner billigere at opfylde målsætningen ved brug af biogas fremfor andre former for biobrændstoffer. I modsætning til andre avancerede biobrændstoffer, såsom anden generations bioethanol og -biodiesel, er biogas både billigere at producere og har en betydeligt større effekt på klimaregnskabet.

Fakta fra rapporten:

- Næsten alle busser og lastbiler i Danmark bliver drevet af fossile brændstoffer, især diesel. Kun 0,5 procent af lastbilerne og 1,2 procent af busserne kører på alternative brændstoffer, herunder biogas, el og brint
- En biogasdrevet bus årligt sparer samfundet for 94-114 ton CO₂ sammenlignet med en tilsvarende bus drevet af diesel
- Når alle omkostninger er indregnet, er prisen pr. kørt kilometer med en biogasbus 6,66 kroner for et regionalt busselskab. Pris pr. kørt kilometer med en el-bus er 8,09 kroner. Til sammenligning er pris pr. kørt kilometer med en dieselbus 5,98 kroner
- Rapporten kan hentes **her**:

Om E.ON Danmark A/S

- E.ON Danmark A/S er et dansk energiselskab, der indgår i en af Europas største privatejede energikoncerner med 42.000 medarbejdere og 33 millioner kunder
- E.ON's ambition er at drive den grønne omstilling og være den foretrukne partner inden for bæredygtige energiløsninger. E.ON har investeret massivt i udviklingen af grønne og innovative energiløsninger - fra at forsyne elektrisk transport med strøm fra egen havvindmøllepark, Rødsand II, til udviklingen af nogle af Danmarks største og mest effektive biogasanlæg
- E.ON driver Danmarks største netværk af ladeløsninger til elbiler til erhverv, private og den offentlige sektor, og driver ligeledes tre biogastankstationer i partnerskab med Energiselskabet OK samt fire biogasanlæg sammen med lokale partnere
- E.ON sælger og rådgiver om el, gas, varme og energieffektivisering og ejer og driver cirka 30 lokale kraftvarmeværker og fire fjernvarmeværker

Trafikselskab har set på alternative drivmidler

Sydtrafik, der står for den kollektive transport i Sydjylland, har i samarbejde med Cowi udarbejdet en rapport, der afdækker mulighederne for at tage alternative teknologier og drivmidler i brug, der kan bidrage til lavere emissioner fra busserne end traditionelle dieselbusser

Rapporten omfatter følgende emner:

- Drivmidlets fremstilling
- Miljøbelastning generelt, herunder emissioner af CO₂, NO_x, partikler og støj
- Andre driftsaspekter som passagerkomfort samt energiforbrug til varme og aircondition i busserne
- Nødvendige investeringer og forventet driftsøkonomi
- Fleksibilitet for kunder og planlægning, forsyningssikkerhed (opetider) og begrænsninger af køremønstre
- Tilhørende rammebetingelser, herunder overordnet organisering samt udbuds- og ejerforhold i den offentlige busstrafik
- Infrastruktur og tilgængelighed i forhold til lokalisering af tankanlæg (tom-kørsel)
- Sundhedseffekter mv.
- Modning af teknologier

Rapporten konkluderer, at biogas umiddelbart ser ud til at være det mest oplagte valg. Biodiesel - eksempelvis HVO - ligger også højt, mens hybrid-løsninger bliver vurderet mindre attraktive som en generel løsning. El-busser bliver også fremhævet som mulige løsninger i særlige områder.

Det er værd at bemærke, at Sydtrafik som selskab dækker et stort område med mindre og mellemstore byer - og store områder, hvor befolkningen er mere spredt.

Interesserede kan læse rapporten om drivmidler **her**:



Trafikselskabet Sydtrafik dækker et stort område med mange mindre byer. Derfor er busser med brændstofmotorer løsningen over lange strækninger. Men de behøver ikke at køre på fossil diesel. Bio-brændstoffer som HVO er en mulighed - eller nye busser, der kan køre på biogas.



Energiselskab siger OK til øget iblanding af biobrændstoffer

VLAK-Regeringen foreslår, at der blandes mere biobrændstof i benzin og diesel. Hos energiselskabet OK er man meget åbne over for at øge iblandingen. Når det gælder OK's dieselolie til erhvervs-transport er der dog ikke så meget at hente, for der ligger procenten allerede tæt på VLAK-Regeringens forslag om en biodieselandel på 8 procent

Til transportnyhederne.dk oplyser OK, at selskabet lige som andre selskaber lever på til kravet på 5,75 procent biobrændstof, når det gælder benzin og dieselolie.

- Vi er meget åbne over for at øge denne iblanding, hvilket klimaudspillet også lægger op til. Når det gælder diesel-olien til erhvervs-transport blander vi lige nu syv procent bio i, siger Rasmus Boserup, der er pressechef hos OK.

Han oplyser videre, at OK også har et HVO-produkt, der er et rent biodieselprodukt.

- Det mærker vi også en større og større efterspørgsel på, siger han til transportnyhederne.dk.



Brintbranchen om EU-støtte til brintbusser:

Det er et vigtigt rygstød til grøn transport i Danmark

Brintbranchen i Danmark er begejstrede over, at EU har udvalgt projektet H2BusEurope til at modtage omkring 40 millioner euro i tilskud. Det forventes at tilskuddet vil bringe godt 200 brintbusser til Danmark og dermed kan potentielt 10 procent af Danmarks bybusser køre på brint om få år

- Det er et kæmpe skridt fremad - både for branchen og for omlægningen af den grønne transport - og det kan potentielt være med til at bringe Danmark i den globale superliga, når det gælder fossilfri transport og udnyttelse af vindenergi, siger Brintbranchens direktør, Tejs Laustsen Jensen i en kommentar.

Det er EU-programmet Connecting Europe Facility program (CEF), der har udvalgt projektet med dansk deltagelse til støtte, og det er blandt andet virksomheden NEL Hydrogen, der har produktionsanlæg i Herning, der står bag projektet. Projektets formål er at få 600 brintbusser på gaden i udvalgte dele af Europa - herfra omkring 200 i Danmark.

- Transportsektoren har været den grønne omstillings evige smertensbarn, men med potentielt 200 busser på danske veje, er dette et meget vigtigt skridt i den rigtige retning. Vi ved samtidig, at busser typisk kører i bymiljøer, hvor der også kan være udfordringer med luftkvaliteten, og også her vil der ske en betydelig forbedring med et stort antal brintbusser på vejene, da brintbusser ikke udleder andet end vand, siger Tejs Laustsen Jensen.

Brintdirektøren påpeger desuden, at de mange busser kan have andre positive følgevirkninger for den grønne omstilling.

Brintbusser skal i sagens natur bruge brint, og ved at producere den på baggrund af vindmøllestrøm kan man bidrage til at balancere el-systemet og samtidig bringe grøn strøm ind i transportsektoren. Det er efter Tejs Laustsen Jensens mening et af de områder, som VLAK-Regeringen bør tage med i sin klimaplan.

- For selvom det projekt som NEL med flere har fået EU's opbakning til i dag er stort, så er det i sagens natur langt fra nok. Der er brug for en samlet plan for at omstille alle dele af transporten og ikke mindst se den i sammenhæng med udbygningen med vindmøller m.m. Det bør være centralt i klimaplanen, siger Tejs Laustsen Jensen, der afslutningsvis glæder sig over, at der i tillæg til den grønne transport, også er danske arbejdspladser i projektet.

- Danmark er i verdenseliten, hvad angår grøn energi og brint- og brændselscelleteknologi. Og meget af den infrastruktur der skal bruges, vil være "Made in Denmark". Men potentialet er langt større, og også her gælder, at der er brug for et stærkt hjemmemarked, så det kræver også en dansk satsning på området, siger Tejs Laustsen Jensen.

På Brintbranchens årssdag, der i år fandt sted i Aalborg, kunne deltagerne se nærmere på en el-bus, der fik strøm via brændselsceller i stedet for batterier.





VLAKE-Regeringen åbner for miljøzoner i Danmarks største byer

Luftforureningen skal ned i de største danske byer, hvor forureningen er størst, og hvor der bor flest mennesker. VLAKE-Regeringen spiller i valgåret ud med at give København, Frederiksberg, Aarhus, Odense og Aalborg mulighed for at stramme miljøkrav til dieseldrevne lastbiler, busser, og varebiler

Trafikken på de danske veje, der er steget markant de seneste 10 år blandt andet hjulpet på vej af generelt lave brændstofpriser og VLAKE-Regeringens nedsættelse af registreringsafgifter, bidrager til 45 procent af forureningen med skadelige NOx-gasser og 10 procent af udledningen af partikler i Danmark. Endnu mere i myldretiden i de største byer. Lastbiler, busser og varebiler er store bidragsydere.

- Vi skal have ren luft i vores byer. Derfor vil regeringen give de fem største byer i Danmark mulighed for at indføre skærpede miljøzoner, hvor der stilles skrappe krav til lastbiler og busser. Og som noget nyt også krav til de ældre varebiler, siger miljø- og fødevareminister Jakob Ellemann-Jensen (V).

Som et led i regeringens klima- og luftudspil får København, Frederiksberg, Aarhus, Odense og Aalborg mulighed for at stramme de nuværende miljøkrav, så dieseldrevne busser, lastbiler og varebiler skal leve op til de nyeste standarder. I dag er kravet mindst Euro 4-normen. De nye krav vil blive indført med virkning om næsten to år - i første omgang for lastbiler og busser - 1. juli 2020 vil kravet være mindst Euro 5, og fra 1. juli 2022 vil kravet være mindst Euro 6. Euro 6-normen blev indført for alle nye lastbiler og busser i 2014. De skærpede krav for varebiler vil også blive indført trinvis fra 1. juli 2020.

- Med de nye regler vil den samlede udledning af sodpartikler fra trafikken i de store byer kunne reduceres med op til en fjerdedel. Det er noget, som virkelig vil kunne mærkes - ikke mindst i myldretiden, siger Jakob Ellemann-Jensen.

Luftforurening er kilde til mange tabte leveår, sygdomstilfælde og er en daglig gene for mange - ikke mindst langs de store veje i de største byer.

Fakta om miljøzoner:

- Udledningskravene til dieseldrevne busser og lastbiler vil blive strammet trinvist, så de lever op til de nyeste standarder. Stramningen sker i to trin. Den 1. juli 2020 stilles der krav om Euro 5 for at kunne køre i miljøzoner, og fra 1. juli 2022 stilles der krav om Euro 6. Euro 6 blev obligatorisk for alle nye lastbiler og busser i 2014 og har en meget avanceret rensning af udstødningen, der fjerner det meste af luftforureningen
- Dieseldrevne varebiler bliver også omfattet af reglerne. Stramningen sker gennem tre trin. Fra 1. juli 2020 stilles der krav om Euro 4 for at kunne køre i miljøzoner, fra 1. juli 2022 stilles der krav om Euro 5, og fra 2025 skal alle dieseldrevne varebiler leve op til Euro 6. Euro 6 blev obligatorisk for alle nye dieseldrevne varebiler i 2016
- Ældre køretøjer vil kunne køre i miljøzoner ved montering af partikelfilter
- Regeringen vil samtidig stramme op på håndhævelsen af miljøzonereglerne gennem en digitalisering af ordningen. Det vil også betyde, at erhvervet undgår besværet med de fysiske miljøzonemærker
- Skrappere miljøzoner i de fem største byer vil betyde, at den samlede udledning af diesel-sodpartikler vil blive reduceret med ca. 25 procent. Dieselsod er kræftfremkaldende ifølge Verdenssundhedsorganisationen, WHO
- Generelt har indsatsen for ren luft i Danmark været en succes. Antallet af for tidligt døde er næsten halveret fra 1990 til i dag. I dag medfører luftforurening årligt 3.200 for tidligt døde og er dermed stadig en udfordring, som koster mennesker og samfund dyrt
- I de gældende miljøzoner er kravet, at lastbiler og busser skal være mindst Euro 4-køretøjer eller have monteret partikelfilter. Kravene har været de samme siden 2010 og er dermed ikke fulgt med den teknologiske udvikling

Den svenske personbilpark er blevet mindre

Søndag 1. juli indførte Sverige et nyt system på området for personbiler, lette lastbiler og lette busser. Formålet med systemet - bonus malus-systemet - er få flere mindre klimabelastende biler ud at køre. Det sker blandt andet ved en bonusordning og ved højere afgifter på benzin- og dieselmotorer

Ifølge Trafikanalys, der er ansvarlig for de officielle statistikker, gik antallet af nyregistrerede biler i Sverige tilbage med 38,9 procent i september i år sammenlignet med september sidste år. Det skal nævnes, at der op til 1. juli blev nyregistreret et større antal biler sammenlignet med de tilsvarende måneder sidste år. Det skal også nævnes, at der i september i år blev afmeldt flere biler, end der blev nyregistreret, så den samlede svenske personbilspark blev 11.126 biler mindre.

Bonus malus-ordningen premierer blandt andet biler med intet eller et lavt udslip af CO₂ op til 60 g/km med en bonus på maksimalt 60.000 svenske kroner. Omvendt betyder ordningen, at bilskatten de første tre år for benzin og dieselmotorer bliver forhøjet.

Ifølge statistikken fra Trafikanalys var 13 procent af de nyregistrerede biler i september klimabonusbiler.

El-biler, hybridbiler, sprit-biler eller gasbiler udgør indtil nu 13,8 procent af de nyregistrerede biler i Sverige mod 10,4 procent på samme tidspunkt sidste år.

VLAK-Regeringens klima- og luftplan:

Bybusser skal være forureningsfrie og CO2-neutrale

Tirsdag lagde VLAK-Regeringen sin varslede klima- og luftplan frem. Planen indeholder forslag om, at det fra 2030 skal være slut med udledning af CO2 og luftforurening fra bybusser

I dag kører hovedparten af busserne i kommunernes og regionernes kollektive transport på diesel, hvilket betyder luftforurening og CO2-udslip. Der til kommer, at busserne bidrager til luftforureningen i områder, hvor der bor mange mennesker. Ifølge VLAK-Regeringen er der både fra et miljømæssigt og et klimamæssigt perspektiv gode grunde til at understøtte en omstilling af dieselbusser til busser, der eksempelvis kører på el.

VLAK-Regeringen vil med sin plan arbejde på at gennemføre en grøn omstilling af busdriften. Det skal ske i tre trin:

- Første trin er i 2020, hvor nye busser overalt i landet skal være CO2-neutrale. Det kan være busser, der kører på biogas eller biodiesel
- Næste trin er i 2025, hvor nye busser i byerne skal være nul-emissionsbusser
- Tredje trin er fra 2030, hvor alle rutebusser i byerne skal være omstillet til nul-emission

Omkostningen kan dækkes ved højere billetpriser

Da det er kommuner og regioner, der betaler den kollektive bustrafik, og de regionale trafiksselskaber, der udbyder og indkøber bustrafikken, vil VLAK-Regeringen invitere kommuner og regioner til en drøftelse om at gennemføre denne omstilling - herunder om adgang til delvis finansiering af meromkostninger gennem en modernisering af takststigningsloftet.

I 2020 vil energi- og miljøkravene kunne leveres af elbusser, brintbusser, biogasbusser samt busser, der anvender biodiesel. Ved udformning af reguleringen skal der indarbejdes dispensationsmuligheder, så meget specialiserede busser, der eksempelvis servicerer personer med handicap, kan fritages for de generelle krav.

Ifølge VLAK-Regeringen vil tiltaget kunne reducere transportsektorens CO2-udledning i perioden 2020-2030 med 1,5 millioner ton CO2. Samtidig vil tiltaget bidrage til at reducere luftforureningen - heraf en stor del i byerne:

- PM2,5 - minus 360 ton
- NOx - minus 12.000 ton



SPAR TID MED FLERE ADBLUE STATIONER

Circle K har Danmarks største netværk af AdBlue® pumper.
Det er godt for både jeres virksomhed og for miljøet.



76

AdBlue®
stationer
i hele
Danmark

Læs mere på circlek.dk/adblue

AdBlue®
Reduced emissions



Take it easy

EU-Parlamentet vil have renere biler på EU's veje

El-biler og lavemissionskøretøjer skal om 12 år have en markedsandel på 35 procent. Det mener et flertal i EU-Parlamentet, som onsdag i denne uge vedtog et udkast til en ny lovgivning. Derudover mener flertallet i EU-Parlamentet, at nye bilers CO₂-udledning bør reduceres med 40 procent i 2030

EU-Parlamentet går dermed længere end EU-Kommissionen, der har foreslået et reduktionsmål på 30 procent - i forhold til 2021 med et delmål på 20 procent inden 2025. Lovgivningen fastsætter også lignende mål for nye varevogne. Bilproducenter, hvis gennemsnitlige CO₂-udledning overskrider disse mål, skal betale en bod til EU's budget, som skal anvendes til opkvalificering af arbejdere, der påvirkes af ændringer i bilindustrien.

Bilproducenterne skal også sørge for, at nul-emissionskøretøjer og køretøjer med lave udledninger - ZLEVS (elbiler eller køretøjer, der udleder under 50 g CO₂ pr. kilometer) - opnår en markedsandel på 35 procent af salget af nye biler og varevogne i 2030 og 20 procent i 2025.

EU-Parlamentet opfordrer EU-Kommissionen til inden for to år at fremlægge planer for kontrol af CO₂-udledninger under reelle forhold med brug af bærbart udstyr som det, der for nylig blev indført til måling af NO_x-udledninger. Indtil da skal CO₂-udledningen måles på grundlag af data fra bilernes måleenhed for brændstofforbruget. Kontrollen af udledninger under reel kørsel skal være gennemført fra 2023, siger medlemmerne af EU-Parlamentet.

Samfundsmæssig slagside ved dekarboniseringen

Flertallet i EU-Parlamentet anerkender, at en samfundsmæssig acceptabel og retfærdig overgang til nul-emissions-transport kræver ændringer i hele bilværdikæden og derfor kan få negative samfundsmæssige konsekvenser. EU bør derfor fremme faglig kompetenceudvikling og omfordeling af arbejdstagere i sektoren, navnlig i de regioner og samfund, der er mest berørt af overgangen. EU-Parlamentets flertal ønsker også støtte til fremstilling af batterier i Europa.

Rapporten med forslagene blev vedtaget med 389 stemmer mod 239 mens 41 ikke stemte. EU's ministre vedtager deres fælles holdning den 9. oktober. Forhandlingerne med EU-Parlamentet vil blive indledt dagen efter med henblik på at indgå en aftale ved førstebehandling.

Transportsektoren er den eneste større sektor i EU, hvor drivhusgasudledningerne stadig er stigende. For at kunne opfylde forpligtelserne indgået på COP21 i Paris i 2015 er det nødvendigt, at dekarboniseringen af hele transportsektoren fremskyndes for at nå målet om et fossilfrit samfund i midten af dette århundrede.

Samtidig ændrer den globale bilindustri sig hurtigt, navnlig de elektrificerede drivaggregater. Hvis de europæiske bilfabrikanter gennemfører den nødvendige energiomstilling for sent, risikerer de at miste deres ledende rolle, står der i rapporten.



EU-ministre landede på et lavere niveau

Tirsdag 9. oktober stemte et flertal blandt EU-landenes klimaministre for et udspil til forhandlinger om blandt andet CO2-krav til personbiler, der var mindre ambitiøst, end Danmark ønskede. - Vi havde håbet på højere ambitioner, siger VLAKE-Regeringens energi-, forsynings- og klimaminister Lars Chr. Lilleholt (V) efter forhandlingerne tirsdag

EU's klimaministre var samlet i Luxembourg, hvor de blev enige om et udspil om CO2-krav til bilproducenterne i EU. Reduktionskravet landede på 35 procent i 2030 for biler og 30 procent for varebiler. Foruden et reduktionskrav indeholder aftalen også et incitament til producenterne om at producere flere grønne biler, som eksempelvis el- og hybridbiler. Med ministerrådets aftale er det ifølge energi-, forsynings- og klimaminister Lars Chr. Lilleholt ikke muligt at sikre tilstrækkeligt med klimavenlige biler på de europæiske veje til at leve op til EU's langsigtede forpligtelser i Paris-aftalen.

- Jeg vil ikke lægge skjul på, at jeg er skuffet over det resultat, der blev opnået i går. Der skal noget mere til, hvis vi skal svare på det klimaet kræver, og som FN's IPCC rapport mandag slog fast med syvtommersøm. Vi skal sende et meget tydeligt signal til bilindustrien om, at der for alvor skal sætte skub i den grønne omstilling af transportsektoren. For en grønner bilpark er uhyre vigtig i kampen mod klimaforandringerne, siger Lars Chr. Lilleholt.

Transportsektoren står for godt 20 procent af EU's samlede CO2-udledninger. Udledninger, der forventes at stige, hvis ikke der stilles højere CO2-krav til bilproducenterne. Aftalen er derfor et centralt element i en grøn omstilling af transportsektoren.

Ministerrådets udspil vil indgå i de kommende forhandlinger med EU-Parlamentet. Forud for mødet i Ministerrådet havde EU-Parlamentet vedtaget en aftale om at arbejde for 40 procent reduktion i CO2-udledningen fra biler i 2030 samt en skærpet incitamentsstruktur. Muligheden for at lande en mere ambitiøs aftale, er derfor stadig til stede.

Energi-, forsynings- og klimaminister Lars Chr. Lilleholt understreger, at Danmark kæmpede for et mål på mindst 40 procent reduktion.

- Vi har arbejdet benhårdt sammen med en række andre lande for at trække aftalen i en mere ambitiøs retning. Vi er der ikke endnu, men forhandlingerne er ikke slut. Jeg er glad for den ambitiøse aftale, som EU-Parlamentet landede på i sidste uge. Vi vil bruge de kommende forhandlinger til at trække forslaget i en mere ambitiøs retning, siger Lars Chr. Lilleholt.

Fakta om aftalen:

- På ministerrådsmødet blev ministrene enige om et reduktionskrav på 35 procent for personbiler i 2030 og 30 procent for varebiler i 2030
- En incitamentsstruktur til fremme af nul-og lavemissionskøretøjer med en salgsandel på 15 procent i 2025 og 35 procent fra 2030

Næste skridt er de såkaldte triologforhandlinger, hvor repræsentanter fra EU-Kommissionen, Ministerrådet og EU-Parlamentet skal nå til enighed om en endelig aftale.



Lion's City E er en fuldt operationel elektrisk bus, der fik sin debut på IAA-messen i Hannover i september i år. Serieproduktionen vil starte på MAN's Starachowice fabrik i 2020.

MAN er ved at rigge produktionen af el-busser til

I 2020 vil MAN sætte gang i serieproduktionen af el-busser på sin bybusfabrik i Starachowice i Polen. På fabrikken er arbejdet med at gøre klar til at producere elektriske busser gået i gang

MAN Truck & Bus oplyser, at koncernen investerer omkring 200 millioner kroner i den polske fabrik.

- Bybus-fabrikken er nu godkendt til komplet elektrisk bus produktion
- Serieproduktion af MAN Lion's City E skal være klar til start i 2020
- Arbejdet er planlagt til at skulle færdiggøres inden udgangen af 2021

Den næste fase af fabrikkens modernisering og forberedelse til elektrisk transport er gået i gang. Driftsselskabet, MAN Bus Sp. z o.o. Starachowice, modtog i august en godkendelse til at udvide dets aktiviteter til at inkludere fremstilling af komplette elektriske busser inden for rammerne af Starachowice's specielle økonomiske zone. Udgifterne i forbindelse med at tilpasse fabrikken til produktion af elektriske busser forventes at løbe op i knap 118 millioner polske zloty (omkring 200 millioner kroner).

Investeringen er endnu et skridt i udviklingen af samlefabrikken, der fungerer som et center for ekspertise for MAN's produktion af lavgulvsbusser. I 2017 blev der produceret 1.724 busser på fabrikken. Udvidelsen af Starachowice-fabrikken lægger grunden til, at MAN i nær fremtid kan producere nul-udledningskøretøjer - og samtidig at opretholde en høj kvalitet. Før serieproduktionen begynder i 2020, skal projektet udvikles med et sikkerhedskoncept, optimeret ergonomi og effektivitet på el-busserne.

Iveco lægger ryg til andres opfindsomhed

På årets IAA-messe i Hannover stødte vi blndt andet på denne mindre bus til kollektiv transport. Den er bygget op over et chassis fra Iveco og har som billederne viser plads til både stående, gående og kørende passagerer. 25 + 1 siddende og op til 9 stående.



(Foto: Jespr Christensen)



Busser købes til ophugning og skrot

Kontakt: Telefon 4015 1188



Kinesiske BYD var taget til IAA i Hannover for blandt andet at vise de nye modul-opbyggede 12-meter busser.

Kinesiske el-busser markerer sig med nyt på markedet

BYD, der er en af Kina's store producenter af elektriske køretøjer - eksempelvis bybusser - viste det nyeste af sin produktion frem, da der var IAA-messe i Hannover i september. Som lovet i Magasinet Bus 9 - 2018 ser vi i dette nummer på det nyeste fra BYD - det er blandt andet en 18-meter elektrisk ledbus, USB-stik og pantografer på taget

Tekst og foto: Jesper Christensen

BYD har de seneste år markeret sig med flere ordre på bybusser til byer i Skandinavien - eksempelvis Oslo. På årets IAA-messe markerede BYD sig med to nyheder. En modul-opbygget 12-meter bybus og en 18-meter ledbus.

Den nye 12-meter bybus, der er den først modul-opbyggede bus fra BYD, følger et nyt konstruktionskoncept, som har givet nye muligheder og forbedret eksisterende. De fleste af mulighederne kan man genfinde på den nye led-bus.



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

Perfektion har mange sider.

Den nye Tourismo er den perfekte turist- og linjebuss takket være den enestående fleksibilitet. Du kan stort set udstyre og anvende den som du vil. Den nye Tourismo passer derfor perfekt til alt lige fra korte ture til langvarige rejser eller til daglig linjetrafik. Vælg mellem fire forskellige varianter og design din egen stjerne ud fra dine unikke krav til komfort, sikkerhed og økonomi. Den nye Tourismo er designet så den altid passer til dig, alle steder, alle dage i ugen.

Læs mere om den nye Tourismo på mercedes-benz.dk/busser

Mercedes-Benz

The standard for buses.



Materiel



Det er muligt at få leveret BYD-busser med USB-stik, så man kan holde spænding, når man er ude at køre.

Med modul-idéen har BYD også kunnet nedbringe tiden til research og development (R&D), antal komponenter og også produktionstiden. Der til kommer, at kunderne efterfølgende kan se frem til enklere reparationer og vedligeholdelse.

BYD benytter også komponenter fra en række europæiske leverandører, hvilket også gavner den daglige drift på grund af nærheden til service og reservedele fra disse leverandører.

En anden gevinst ved modulopbygningen er, at busserne er blevet omkring fire procent lettere på grund af lettere materialer. De lettere materialer betyder også, at busserne er mere modstandsdygtige over for påvirkninger af vind og vejr.

Når det gælder passagerens komfort fremhæver BYD, at de nye bybusser har fået optimeret drivlinen i forhold til tidligere med en blødere acceleration til følge. Nye komposit-materialer betyder et lavere støjniveau både inde i og uden for busserne.

Og så kommer BYD's busser nu med USB-stik, så passagererne kan få strøm på deres smarte telefoner under kørslen.

Ledbusser kan leveres med en pantograf på taget

BYD har hidtil ment - og mener stadig - at elektriske busser skal kunne køre en hel dag uden behov for opladning. Men BYD erkender, at det i nogle byer kan være nødvendigt med en opladning eller to i løbet af bussernes arbejdsdag - eksempelvis i Oslo, hvor BYD's ledbusser skal ud at køre. Derfor tilbyder den kinesiske busproducent også busser med pantografer på taget, så der kan komme strøm på batterierne, så busserne være i stødet hele tiden. Men ellers bygger BYD sine busser med tilstrækkelig batterikapacitet til en hel dags arbejde - og med opladning om natten i busdepotet.

Materiel

Kinesiske BYD, der har eller er ved at etablere busproduktion i flere europæiske lande, viste sin nye 18 meter lange ledbus frem for publikum på årets IAA-messe, der fandt sted i Hannover i september.



Få transportnyheder dagligt
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

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

Nogle bilister kører på Øresundsbroen med over 200 km/t - det skaber bekymring

Nye målinger fra Københavns Politi viser, at nogle bilister overtræder hastighedsgrænsen på Øresundsforbindelse med op over 100 procent. Københavns Politi har målt hastigheder op til 209 km/t på strækningen. Øresundsbroen og Rådet for Sikker Trafik foreslår, at der indføres strækningskontrol for at forebygge, at der sker trafikulykker, fordi bilister bryder Færdselsloven ved at køre mere end tilladt

I perioden fra 10. juli til 18. september har politiet målt 11.000 trafikanter, der kørte med over 125 km/t på strækningen. De fleste blev taget på Peberholm, hvor man må køre 110 km/t., men en del bilister blev også målt i tunnelen, hvor hastighedsgrænsen er 90 km/t. Den højeste målte hastighed i tunnelen var på 203 km/t. og på Peberholm 209 km/t.

- Vi gør meget for, at det skal være sikkert at køre over Øresundsbroen, men vi oplever desværre, at nogle bilister ikke respekterer hastighedsbegrænsningerne på forbindelsen, og det medfører farlige situationer for både dem selv og andre. Vi har haft flere ulykker på grund af høj fart, og fra brugerundersøgelser ved vi, at mange af vores faste pendlere er utrygge over de bilister, der drøner afsted uden hensyn til andre trafikanter, siger Ulla V. Eilersen, der er sikkerhedschef ved Øresundsbro Konsortiet.



Nogle bilister kører enddog meget for stærkt på Øresundsforbindelsen.

Hvis der sker en ulykke i tunnelen, kan det blive mere alvorligt end ved ulykker på en åben vejstrækning. Køretøjer kan ramme tunnelvæggene og andre køretøjer, og i værste fald kan opstå brand, der i en tunnel kan have meget alvorlige konsekvenser. Desuden er adgangsforholdene for redningskøretøjer vanskeligere på hele Øresundsforbindelsen i forhold til en ulykke, der sker på en vej i åbent land.

Politiet er bekymret

Hos Københavns Politi er man bekymret over, at så mange trafikanter kører med meget høje hastigheder på strækningen. Politiet har flere gange gennemført fartkontrol i blandt andet i Øresundstunnelen, men på grund af de trange pladsforhold kan betjentene kun foretage fartkontrol få steder i den fire kilometer lange tunnel.

- De mange målinger er primært gennemført på Peberholmen, hvor hastighedsgrænsen er 110 km/t, men der er også gennemført fartmålinger i tunnelen, hvor vi blandt andet har målt hastigheder på op til 203 km/t, siger Steen Søder, der er politiinspektør ved København Politis færdselsafdeling.

- Nogle bilister kører, som var de på en racerbane uden hensyn til den øvrige trafik, og de er åbenbart ligeglade med den risiko, deres meget høje hastighed udgør for dem selv og andre, siger han og understreger, at politiet ikke ønsker at blande sig i en politiske beslutning om, hvorvidt der på strækningen bør indføres strækningskontrol.

Øresundsforbindelsen og Rådet for Sikker Trafik: Strækningskontrol kan løse problem med hurtigtkørende bilister

Øresundsbroen har gennem årene fået mange henvendelser fra pendlere, der ønsker en mere effektiv fartkontrol i tunnelen og på Øresundsbroen, da det skaber utryghed, når nogle bilister kører med meget høje hastigheder. For at løse problemet effektivt, foreslår både Øresundsforbindelsen og Rådet for Sikker Trafik, at man som et forsøg indfører strækningskontrol på Øresundsforbindelsen

Med strækningskontrol vil bilernes nummerplader blive scannet, når man kører ind på strækningen, og scannet igen når man kører ud, hvorefter man kan beregne gennemsnitshastigheden. Dvs. at man ikke uden konsekvens kan køre vanvittigt stærkt og bremse ned lige før en fartkontrol og derefter øge farten igen.

- Strækningskontrol kendes fra blandt andet Norge, Østrig, Italien, England og Holland, hvor man med succes har brugt det på motorvejsstrækninger til at få flere til at respektere fartgrænsen. Det er oplagt at bruge det som løsning på Øresundsforbindelsen, da det vil få en konsekvens for alle de bilister, der kører med ekstremt høje og farlige hastigheder, siger Mogens Kjærgaard Møller, der er administrerende direktør i Rådet for Sikker Trafik.

Øresundsbroen har gennem flere år søgt om lov til at indføre strækningskontrol i Øresundstunnelen, men har endnu ikke fået tilladelse til det.

Fakta om politiets fartmålinger på Øresundsforbindelsen:

- Københavns Politi har fra 10. juli - 18. september målt farten på 201.000 køretøjer på Øresundsforbindelsen. Af dem kørte 11.000 trafikanter med en hastighed over 125 km/t
- Målingerne er foretaget både i retning mod Sverige og i retning mod Danmark. Højeste målte hastighed i Øresundstunnelen var 203 km/t, og den højeste hastighed på Peberholm (stykket mellem tunnelen og højbroen) var på 209 km/t. I Øresundstunnelen er der en hastighedsgrænse på 90 km/t., og på resten af Øresundsforbindelsen er hastighedsgrænsen 110 km/t

Fakta om strækningskontrol:

- Strækningskontrol fungerer ved, at en vejstrækning er forsynet med fotografisk nummerpladegenkendelsesudstyr monteret på en portal i begge ender af strækningen. På den måde kan man beregne gennemsnitshastigheden, og trafikanterne kan dermed ikke snyde systemet ved at bremse hårdt op lige før en fartkontrol og bagefter foretage en kraftig acceleration
- Et studie fra Aalborg Universitet viser, at strækningskontrol er mere effektivt end stærekasser og har nedsat hastigheden og antallet af alvorlige ulykker i Holland, Østrig, Italien, England og Norge



Dantaxi 4x48 er i de seneste 10 år vokset til Danmarks største af sin slags og tilbyder taxikørsel i over 60 af Danmarks 98 kommuner.

Taxi-vognmænd har solgt deres selskab til en kapitalfond

Danmarks største taxiselskab - det vognmandsejede taxiselskab Dantaxi 4x48 - er solgt til investeringsselskabet Triton. Vognmændene i Foreningen Dantaxi 4x48 besluttede på en ekstraordinær generalforsamling i april at sælge deres virksomhed

Beslutningen lå i forlængelse af vognmændenes ønske om at kapitalisere værdierne i selskabet og for bedre at kunne imødekomme de fremtidige udfordringer, som Dantaxi 4x48 lige som andre taxiselskaber står overfor efter vedtagelse af den nye taxilov.

Bestyrelsesformand i Dantaxi 4x48 Lars Christiansen, siger i forbindelse med salget, at salgsprocessen henover sommeren og efteråret er forløbet konstruktivt og helt som planlagt.

- Vi er glade og stolte af, at vi nu kan præsentere Triton som ny ejer af Dantaxi 4x48. Vi valgte Triton, dels ud fra et økonomisk perspektiv, men også fordi de understøtter de samme værdier, som vi har bygget vores virksomhed på, siger Lars Christiansen og fortsætter:

- Kombinationen af en ny taxilov med nye udviklingsmuligheder og en mulighed for at befæste vores markedsledende position, inden det i 2021 liberaliseres yderligere, gør, at tidspunktet er det helt rigtige. Mange af vores vogn-

Taxi-kørsel

mænd har nået pensionsalderen og de vil nu få et pænt provenu for de værdier, de selv igennem mange år har været med til at opbygge.

Salget betyder bedre taxi for kunderne

Om salgets betydning for selskabets kunder forklarer Lars Christiansen, at på den korte bane vil kunderne ikke mærke meget til ejerskiftet.

Vognmænd og chauffører fortsætter med at udbyde taxikørsel og betjene kunderne som hidtil. - Men Triton vil støtte ledelsen og medarbejderne i Dantaxi 4x48 ved at investere i virksomhedens vækst og udvikling, hvilket på længere sigt vil føre til forbedret taxiservice, siger Lars Christiansen.

Ledelse fortsætter

Dantaxi 4x48 fortsætter med den nuværende daglige ledelse ledet af Carsten Aastrup som administrerende direktør, John Vanggaard som direktør i Dantaxi 4x48's afdeling i Aalborg og Niels Gottlieb som økonomidirektør. Nuværende bestyrelsesformand i Dantaxi 4x48 Lars Christiansen indtræder i den nye bestyrelse.



- Triton vil støtte ledelsen og medarbejderne i Dantaxi 4x48 ved at investere i virksomhedens vækst og udvikling, så på længere sigt, vil kunderne opleve forbedret taxiservice, siger bestyrelsesformand i Dantaxi 4x48 Lars Christiansen.

Fakta om Triton:

- Triton er et investeringsselskab, der blev etableret i 1997
- Selskabet investerer blandt andet i mellemstore og større virksomheder i Nordeuropa
- Triton fokuserer på virksomheder med potentiale for at skabe bæredygtig langsigtet vækst i tæt samarbejde med ledelsen

Fakta om Dantaxi 4x48:

- Dantaxi 4x48 er i de seneste 10 år vokset til Danmarks største af sin slags og tilbyder taxikørsel i over 60 af Danmarks 98 kommuner
- Selskabet har sit nuværende navn og struktur efter en sammenlægning mellem Dantaxi og 4x48 TaxiNord pr. 1. januar 2017
- I alt råder selskabet over mere end 1.600 taxier og står bag den landsdækkende taxa-app MOOVE
- Selskabets hovedkontor er beliggende i Virum

To taxiselskaber i Nordjylland kører ind i samarbejde med Dantaxi 4x48

De to nordjyske taxiselskaber Terndrup Taxa og Hirtshals Taxi har indgået samarbejde med Danmarks største taxiselskab Dantaxi 4x48. Aftalen sker dels for at styrke taxidriften i det nordjyske område - dels for fortsat at sikre en god taxidækning lokalt

Direktør i Dansk Taxi Råd, Trine Wollenberg, forudser, at den type af samarbejder mellem selskaberne vil blive markant mere udbredt de næste par år.

- Jeg tror uden tvivl, at det kan være med til at fremtids-sikre taxidriften i mindre bysamfund, når de store og mindre selskaber deler nogle stordriftsfordele i form af blandt andet kapacitet og teknologi, siger hun.

Direktør i Dantaxi 4x48 Aalborg, John Vanggaard lover, at kunderne ikke kommer til at mærke meget til, at telefonerne i Hirtshals og Terndrup fremover skal passes fra Aalborg frem for lokalt.

- Jeg er rigtig glad for at byde dem velkommen hos os. Det er ikke for ingenting, at vi kalder Aalborg for Jyllands taxi-hovedstad, så opgaven med at betjene kunderne i de nye områder, ser vi frem til at løse på den bedste måde, siger han.

Samarbejde på tværs af byerne i Nordjylland

Ejer af Terndrup Taxa, Kenny Thygesen, sætter ord på, hvorfor han har valgt at indgå samarbejde med Dantaxi 4x48.

- Hvis vi fortsat skal kunne drive en anstændig forretning og tilbyde en god taxiservice til vores kunder, er løsningen at indgå i en større sammenhæng. Vi skal samarbejde på tværs af byerne i Nordjylland, udnytte vores fælles kapacitet og derigennem skabe nye synergier.

Hvis jeg har kørt en kunde til Aalborg, har jeg tidligere måtte køre tom tilbage. Ved at samarbejde med kollagerne kan jeg nu få kunder med retur. Flere kilometer med kunder i vognen giver bedre taxibetjening, en god økonomi for vognmanden, og så er det er til gavn for miljøet, siger Kenny Thygesen.

Samarbejde vil styrke Terndrup Taxa

Selvom Kenny Thygesen ser frem til aftalen, er der samtidigt lidt vemodigt for den erfarne vognmand, at del af de funktioner, der tidligere blev varetaget lokalt, nu skal passes andetsteds.



- Det er ikke for ingenting, at vi kalder Aalborg for Jyllands taxa hovedstad, siger direktør i Dantaxi 4x48 Aalborg, John Vanggaard.

Taxi-kørsel

- Jeg vil da gøre mit til, at den nære kontakt til kunderne ikke forsvinder. Vi har mistet kørsel de senere år, og derfor ser jeg ikke noget reelt alternativt til denne aftale, som vil betyde en styrkelse af Terndrup Taxa, siger han.

Stordriftsfordele og mulighederne i den nye taxilov skal udnyttes

De to nordjyske selskaber, Terndrup Taxa og Hirtshals taxi, er eksempler på taxiselskaber, der kan se fordele ved at indgå i et landsdækkende samarbejde. Et andet eksempel er Greve-Solrød taxi på Sjælland, der netop har meddelt, at de fra 1. januar også tilslutter sig Dantaxi 4x48. Direktør i Dansk Taxi Råd, Trine Wollenberg, forklarer, hvorfor den udvikling kommer nu.

- Det er jo ingen hemmelighed, at det igennem flere år er blevet sværere at drive en lønsom taxiforretning uden for de større byer. Når flere vognmænd nu vælger at samarbejde med større selskaber, så er det fordi, at de kan se nogle stordriftsfordele, der både kommer dem selv og deres kunder til gode. Og så er det jo også et udtryk for, at man rent forretningsmæssigt udnytter noget af fleksibiliteten i den nye taxilov, siger Trine Wollenberg, der mener, at det ikke bliver sidste gang, at vi ser denne type aftaler.

- Det kommer jo meget an på, hvordan samarbejdet forløber vedrørende de første nye partnerskaber. Min umiddelbare vurdering er dog, at den type samarbejder vil blive markant mere udbredt de næste par år, siger hun videre.

Aftalen mellem taxiselskaberne i Nordjylland træder i kraft i oktober. De tre selskaber indleder samarbejde på en række områder herunder på it-området (taxi-app'er), administration, online-booking og telefonbetjening.

Om Dantaxi 4x48, Aalborg

- En stor del af taxikørslen i Jylland koordineres fra Dantaxi 4x48's callcenter i Aalborg. Her betjener 45 administrative medarbejdere de over 500 tilsluttede taxier i det jyske område
- Dantaxi 4x48 udfører taxikørsel i de fleste større byer og i mange landdistrikter. Selskabets hovedkontor er beliggende i Virum, København
- Selskabet står bag den landsdækkende taxi-app MOOVE. Selskabet har på landsplan over 1.600 taxier tilsluttet

Om Hirtshals Taxa

- Hirtshals Taxa er en del af Hirtshals Turistfart. Selskabet blev grundlagt i 1999. Selskabet ejes af vognmand Lars Dyrskjød Andersen
- Selskabets taxi-afdeling råder over ni taxier

Om Terndrup Taxa:

- Terndrup Taxa er en del af Terndrup Taxa og Minibusser
- Terndrup Taxa & Turistbusser A/S er et af Nordjyllands største transportselskaber og beskæftiger 170 medarbejdere
- Hovedkontoret ligger i Terndrup nord for Hadsund i Østhimmerland
- Selskabet har afdelinger i Viborg og Frederikshavn. Selskabet er grundlagt i 1983 og ejes af Kenny Thygesen. Selskabets taxi-afdeling råder over 13 taxier

Politiet eftersøger en pirattaxichauffør for voldtægt af 18-årig kvinde

Var du i Vejle natten imellem lørdag og søndag 20. - 21. oktober? Så kan du måske hjælpe Sydøstjyllands Politi med oplysninger til opklaring af en voldtægt

Denne nat blev en ung kvinde voldtaget af, hvad hun antog var en taxichauffør i den "taxi", hun havde taget for at komme sikkert hjem. Efterforskningen i sagen har dog afdækket, at der formentligt var tale om chaufføren i en pirat-taxi - en privatperson, der i en bil tilbyder kørsel mod betaling i for eksempel nattelivet, som om det var en rigtig taxi.

Kvinden, der er 18 år, prajede "taxien" i Vejle i området Dæmningen/Havnegade/Banegården, da klokken var omkring 02.40. Hun anmodede om at blive kørt til sin adresse og "taxien" kørte derefter mod syd ud af byen mod Kol-dingvej og Højen. Da hun var næsten hjemme, standsede chaufføren bilen voldtog den 18-årige kvinde, fik hende ud af bilen og kørte fra stedet.

Bilen beskrives som en mørk stationcar og chaufføren som en mand på ca. 40 år og omkring 180 cm høj. Han er almindelig af bygning og talte dansk, men beskrives at have mellemøstligt udseende. Han var iført mørkt tøj.

Politiet vil meget gerne have hjælp til at identificere bilen, ejeren eller chaufføren. Har du lagt mærke til en "pirattaxi" i Vejle midtby natten til søndag? eller har du tidligere oplevet den omhandlede bil i nattelivet? eller ved du andet, der kan hjælpe politiet? Så kan du ringe på 114.

Nyt taxi-samarbejde er kørt ud på Fyn

Efter længere tids forhandlinger er et samarbejde mellem Odense Mini Taxi og Taxa Syd en realitet. Ifølge Dansk Taxiråd kom samarbejdet endeligt på plads efter en afstemning på Odense Mini Taxis generalforsamling fornyligt

- Vi er meget tilfredse med, at aftalen er faldet på plads og for udfaldet. Det passer godt til vores eksisterende koncept, og vi ser frem til at drive taxikørsel på hele Fyn og i Trekantsområdet, hvor forbrugerne vil opleve en ensartet service. Nu skal vi i gang med at planlægge det tekniske, og vi forventer at det hele kommer på plads i starten af 2019, siger Taxa Syds direktør, Tadzudin Kasami.

Finn Kristensen, der er formand Odense Mini Taxi, ser frem til samarbejdet.

- Hos Odense Mini Taxi har vi valgt at indgå samarbejdet af flere grunde. Først og fremmest fordi vi på vegne af vores medlemmer ønsker en større sikkerhed og stabilitet, men også på baggrund af udsigten til en økonomisk besparelse. Min klare forventning er, at vi på baggrund af de seneste halvandet års forhandlinger nu får skabt en rigtig god platform at arbejde videre fra, siger Finn Kristensen.

Dansk Taxiråd oplyser videre, at Odense Mini Taxi fortsætter som en selvstændig økonomisk forening.



VLAK-Regeringen forlænger grænsekontrollen

Den midlertidige grænsekontrol, der har været i gang ved den dansk-tyske grænse siden januar 2016, opretholdes i yderligere seks måneder. Når den midlertidige grænsekontrol på det nuværende grundlag ophører den 11. november 2018. VLAK-Regeringen fremfører, at forlængelsen primært er begrundet i terrortrusselsniveauet

- Det er lykkedes regeringen at bringe indrejse- og asyltallet ned på et lavt niveau, og det glæder jeg mig over. Når det er sagt, så er der stadig en alvorlig terrortrussel mod Danmark og et væsentligt pres på Europas ydre grænser. Derfor mener regeringen, at grænsekontrollen er nødvendig for at værne om Danmarks sikkerhed, siger VLAK-Regeringens udlændinge- og integrationsminister Inger Støjberg (V).

VLAK-Regeringen oplyser, at EU-Kommissionen og de øvrige Schengenmedlemsstater er blevet informeret om beslutningen.

Fakta om den midlertidige grænsekontrol

- Danmark har siden den 4. januar 2016 gennemført midlertidig grænsekontrol i de danske havne med færgeforbindelse til Tyskland samt ved den dansk-tyske landegrænse. Senest er grænsekontrollen blevet opretholdt til og med den 11. november 2018.
- Den danske regering har i dag besluttet at videreføre den midlertidige grænsekontrol for en periode på seks måneder i medfør af Schengengrænsekodeksets artikel 25 og 27 (normalproceduren), når grænsekontrollen på det nuværende grundlag ophører den 11. november 2018. Beslutningen er truffet med henvisning til primært den alvorlige terrortrussel mod Danmark



Aarhus Letbane er i gang med at teste strækningen mellem Aarhus og Grenaa. Til foråret vil der efter godt to års pause igen køre tog på strækningen. Her et kig nordøst ud af Aarhus ved Østbanetoerret. (Foto: Jesper Christensen)

Letbanetogene kører hurtigere mod Grenaa

Aarhus Letbane har intensiveret testkørslerne af letbanestrækningen mellem Grenaa og Aarhus. Hastigheden sættes op til 100 km/t, hvilket får Aarhus Letbane til at anbefale, at man benytter markerede og sikre overgange

Aarhus Letbane intensiverer testkørslerne af strækningen mellem Grenaa og Østbane-torvet i Aarhus. Hidtil har der været kørt med højst 20 km/t for blandt andet at teste afstande mellem letbanetogene og faste genstande som perroner, skilte og master på strækningen.

Om testkørslerne:

- De dynamiske testkørsler bruges blandt andet til:
- Funktionstest af letbanetogenes ATP-system (Automatic Train Protection), der bremser letbanetoget, hvis letbaneføreren kører for hurtigt eller overser signaler
- Funktionstest og justering af kommunikationen mellem letbanetog og passagerinformation på alle perroner
- Test af bomanlæg i overkørsler
- Testkørslerne er en af forudsætningerne for at opnå godkendelse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til at køre med passagerer på strækningen mellem Grenaa og Aarhus
- Efterfølgende skal der udføres sporarbejde og erfaringskørsler for letbaneførerne, inden strækningen kan godkendes til kørsel med passagerer.
- Samtidig testkøres strækningen mellem Lisbjerg og Lystrup, der skal godkendes i samme ombæring som strækningen til Grenaa. Når begge strækninger er godkendt, vil hele Letbanens etape 1 på i alt 110 km være åben for passagerer

- Vi begynder at udføre dynamiske testkørsler på strækningen, hvor letbanetogene kører op til 100 km/t. Derfor er det vigtigere end nogensinde før, at andre trafikanter respekterer reglerne og udelukkende krydser Letbanen, hvor det lovligt og sikkert. Det er især farligt at benytte de uautoriserede 'trampestier', der findes alt for mange steder langs banen, siger Aarhus Letbanes direktør Michael Borre.

Inden testkørslerne har Aarhus Letbane nøje gennemgået strækningen mellem Grenaa og Østbanetorvet i Aarhus. Flere steder er der uautoriserede stier, hvor fodgængere og cyklister krydser skinnerne. Nogle af disse steder er hegn blevet flyttet eller klippet op, så man kan krydse baneterrænet.

- Vi er en smule rystede over, hvor mange steder folk lader hånt om skilte og hegn. Det er ikke alene hærværk at klippe hegn over, det er også farligt og uforsvarligt. Letbanetog er både hurtige og lydsvage, så vi må indtrængende appellere til, at man udelukkende krydser skinnerne på steder, hvor der er markerede og lovlige overgange. Sådanne overgange findes over alt langs med banen, så der er ingen undskyldning for at tage chancen, siger Michael Borre.

Overkørsler lukkes midlertidigt

Inden testkørslerne indledes, er både de usikrede overgange og uautoriserede stier blevet markeret med tydelige advarselsskilte.

Hvor veje krydser Letbanen, spærres overkørslerne midlertidigt af, mens letbanetogene passerer. De midlertidige afspærringer vil lukke overkørslerne for trafik i et tidsrum på mellem 5 og 15 minutter. For at minimere generne for øvrige trafikanter vil Aarhus Letbane så vidt muligt undgå at lukke overkørsler i myldretiderne.

Testkørslerne vil både foregå om dagen og natten og forventes afsluttet midt i november.

Kvindelig bilist kom på sporet af letbanen

Mandag ved 15-tiden skete der et færdselsuheld i krydset Randersvej/Stockholmsgade i det nordlige Aarhus. Her drejede en 47-årig kvindelig drejede til venstre ind over Randersvej og ind på letbaneskinne, hvorefter hendes bil blev ramt i bagenden af et letbanetog

Føreren af letbanetoget lagde i tide mærke til, hvad den 47-årige kvinde var i gang med, så han nåede at tage farten af sit skinnearbejde. Umiddelbart kom kvinden ikke noget til med uheldet. Ifølge Østjyllands Politi er der endnu ingen sigtede i forbindelse med uheldet, men de foreløbige undersøgelser tyder på, at den kvindelige bilist ikke var opmærksom nok, da hun svingede til venstre i krydset.



Færgeren Stena Jutlandica's første måned som hybridfærge er gået over al forventning.

Hybrid færge sejler med kurs mod renere luft

Den svenske rederi-koncern, Stena Line, har ombygget en af færgerne, der sejler mellem Frederikshavn og Göteborg, så den kan sejle noget af turen uden at bruge dieselmotorer

Den ombyggede færge er Stena Jutlandica, der i en måned har sejlet som el- og dieseldrevet færge på ruten over Kattegat. Stena Line fortæller, at resultaterne har overgået alle forventninger.

- Indtil videre har vi kunnet mindske brugen af vores dieselgeneratorer kraftigt og har kunnet nøjes med at bruge én i stedet for tre. En anden positiv effekt er et rent sikkerhedsaspekt, idet vi minimerer risikoen for strømafbrydelse, da vi konstant har adgang til elektricitet, siger Johan Stranne, som er Senior Chief Engineer på Stena Jutlandica.

- Det er meget spændende, at vi nu sejler med el-drift på Stena Jutlandica. Dette projekt er en vigtig del af vores målrettede indsats for at reducere vores skibes påvirkning af miljøet, siger chef for bæredygtighed i Stena Line, Erik Levenhaupt, og fortsætter:

- I takt med, at størrelsen og prisen på batterier falder, bliver batteridrift et meget attraktivt alternativ til traditionelle brændstoffer til søfart, eftersom udledninger skal kunne elimineres fuldstændig i fremtiden.

Flydende forbindelser

Stena Lines projekt med at konvertere færgen Stena Jutlandica, som sejler mellem Göteborg og Frederikshavn, til en batteridreven hybrid gennemføres i etaper, så det er muligt løbende at teste og vurdere projektet.

Stena Line forventer, at færgen kan drives udelukkende på batterier i 2030.

I første etape, som nu har været i gang i en måned, er målet, at transformere en del af det elforbrug, der normalt har været forsynet fra en dieselgenerator, med el fra batterier. Derved reduceres brugen af dieselgeneratorer for manøvrering og brug af bovpropeller, når færgen lægger til kaj.

I næste omgang handler det om at forbinde batteridriften med to af de fire centrale maskiner, hvilket betyder, at Stena Jutlandica vil være i stand til at sejle på el-drift omkring 10 sømil inden for øhavet ved Göteborg og ud til Vinga fyrstårnet.

I processens tredje trin forbindes batteriet med alle fire hovedmaskiner, og skibet vil derved kunne sejle cirka 50 sømil mellem Sverige og Danmark udelukkende ved hjælp af elektricitet.

De miljømæssige besparelser i første etape, ved at anvende batteridrift og derved reducere brugen af dieselgeneratorer og manøvren i havnen, udgør cirka 500 ton brændstof og 1.500 ton CO₂. Det svarer til den mængde, som 600 personbiler udleder på årlig basis.

Hvis projektet med Stena Jutlandica viser positiv fremdrift, kan batteridriften blive aktuel på andre af Stena Lines færges. Arbejdet med næste trin er gået i gang, og målsætningen er at være oppe at køre inden for tre år.

De tekniske løsninger i første etape er udviklet af Stena Teknik i samarbejde med Callenberg Technology Group, og halvdelen af projektet finansieres af den svenske trafik administration, Trafikverket og EU.

Molslinjen får grønt lys til at købe Danske Færger

Konkurrencestyrelsen godkendte onsdag, at Molslinjen kan købe rederiet Danske Færger A/S. Sælgerne er Bornholmstrafikken Holding A/S og Clipper Group A/S

Rederiet Danske Færger A/S driver færgeruterne Als-færgen, Fanø-færgen, Langelandsfærgen og Samsø-færgen. Danske Færger A/S drev frem til 1. september i år færgeruterne Rønne-Ystad, Rønne-Køge og Rønne-Sassnitz. Disse ruter drives i dag af Molslinjen, som også driver færgeruterne Aarhus-Odden og Ebeltoft-Odden-

Molslinjen A/S vil fortsætte de fire færgeruter Bøjden-Fynshav, Esbjerg-Fanø, Kalundborg-Samsø og Spodsbjerg-Taars under navnene Als-linjen, Fanø-linjen, Samsø-linjen og Langelandslinjen og med de samme skibe og personale, der betjener ruterne i dag.

Handlen er betinget af visse øvrige sædvanlige kontraktvilkår. Når disse foreligger, vil handlen blive endelig, og indtil dette tidspunkt drives Danske Færger A/S videre under samme ledelse og efter samme forretningsprincipper som hidtil.

Enterprise Value for aktierne i Danske Færger er sat til 594.100.000 kroner.



Klik på billedet og se en film om byggeriet.

16 V-formede bropiller er sat på plads i fjorden

Kronprinsesse Marys Bro over Roskilde Fjord ved Frederikssund er for alvor blevet synlig. 16 V-formede bropiller er sat op i Roskilde Fjord i løbet af sommeren

Arbejdet med at støbe bropiller gik i gang i november sidste år, og nu 10 måneder senere står de alle færdige i fjorden. Forud har der været mange leverancer af stål til byggepladsen, betonbiler har kørt i pendulfart og brobyggere har svedt i sommervarmen for at få bropillerne støbt.

- Vi har nået endnu en stor milepæl på projektet. De 16 V-formede bropiller samt de to endevederlag på land er færdige og venter kun på, at den resterende del af brodækket bliver monteret, siger projektchef i Vejdirektoratet Henrik Vincentsen, og fortsætter:

- Når man kigger ud over fjorden, kan man nu for alvor forestille sig, hvordan den nye bro kommer til at se ud. Højbroen er designet, så den fremstår let og åben. Broen skal nemlig passe så godt ind i landskabet og den smukke natur som muligt, samtidig med at udsigten bliver bevaret.

Højbroens landfæste er 180 meter fra kystlinjen på østsiden og 90 meter på vestsiden. Det gør, at udsynet over fjordlandet er intakt, og man kan fortsat færdes frit under broen langs kysten.

Interesserede kan se en kort film om byggeriet [her](#) - eller ved at klikke på billedet øverst.

Femern-tunnelen ser frem mod en fremtid med selvkørende biler

Bygherreselskabet Femern A/S er i gang med at kortlægge, hvordan Femern-tunnelen kan understøtte de nye muligheder, som selvkørende biler kan give - hvis eller når de kommer kørende

- Mange af vores kunder kommer til at sidde i selvkørende biler og lastbiler. Dét kan vi drage fordel af, fordi den førerløse teknologi kan optimere brugen af tunnelen, forudsiger Peter Henningsen, der er designmanager for installationer hos Femern A/S.

Den teknologiske udvikling giver blandt andet mulighed for bedre udnyttelse af kapaciteten på vejene og forbedret trafiksikkerhed i den 18 km lange tunnel. Tunnelen bliver en oplyst og enkel vejstrækning uden modkørende og kryds- eller sammenfletninger og er dermed ideel for selvkørende biler.

- Vi følger især udviklingen indenfor avanceret kommunikation mellem køretøjer og infrastruktur, så vi kan få tunnelen til at kommunikere med køretøjerne, når teknologien er klar, siger Peter Henningsen.

Dén teknologi gør det muligt for tunnelen at sende relevant trafikinformation direkte ind til de førerløse biler, så personerne i de førerløse biler ikke skal bekymre sig om kørslen.

- Der er mange fordele ved at integrere og omfavne ny teknologi. Men det vigtigste er selvfølgelig, at det øger sikkerheden, siger Peter Henningsen.

I selve designet af Femern-tunnelen er der taget hensyn til, at den teknologiske udvikling går lynhurtigt, og at det i dag er svært at forudse præcis hvilke teknologier, der skal anvendes i fremtiden. Særlige kælderetager under dele af tunnelens vejbaner rummer tunnelens teknisk udstyr, og det gør det lettere at vedligeholde og udskifte udstyr og trafikstyringssystemer i takt med at ny teknologi bliver tilgængelig.

- Mens tunnelens betonkonstruktioner holder i mindst 120 år, udvikler teknologien sig jo hele tiden. Derfor indretter vi tunnelen, så den også langt ud i fremtiden kan integrere og udnytte den nyeste teknologi, siger Peter Henningsen.

Fakta om Femern-tunnelen:

- Femern-tunnelen er danmarkshistoriens største anlægsprojekt
- Tunnelen skal bygges mellem Rødbyhavn på Lolland og Puttgarden i Tyskland
- Femern-tunnelen bliver verdens længste sænketunnel
- Tunnelen vil rumme en tosporet motorvej i hver retning med fuldt nødspor og to elektrificerede jernbanespor
- Når Femern-tunnelen er færdig, vil rejsen over Femern Bælt tage syv minutter i tog og 10 minutter i bil
- Tunnelen brugerfinansieres efter samme model som de faste forbindelser over Storebælt og Øresund
- Det vil tage cirka 8,5 år at bygge Femern-tunnelen
- Op mod 3.000 mennesker vil være direkte beskæftigede med byggeriet
- Tunnelen bygges til at kunne stå i mindst 120 år



Med transportministeren (t.h.) blandt tilhørerne afsluttede 12-årige Marie-Elisabeth Christensen, elevrådsformand Nr. Vedby Skole & Børnehus, dagens taler. *(Foto: Vejdirektoratet)*

Byggeriet af Danmarks tredje længste bro blev sat i gang af voksne og børn

Sidst i september blev byggeriet af Danmarks tredje længste bro sat i gang. Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) tog sammen med borgmestrene fra Vordingborg og Guldborgsund Kommuner og børn fra området første spadestik til den nye Storstrømsbro

- Jeg er glad for, at vi i dag tager det første spadestik til Storstrømsbroen. Det er et kæmpe projekt, der vil trække hele det østlige Danmark tættere sammen og skabe bedre og hurtigere forbindelse til Tyskland, sagde transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen i forbindelse med spadestikket.

Vejdirektoratet er bygherre på den nye bro, som forbinder Vordingborg og Orehoved på Falster via Masnedø. Det indledende arbejde med at etablere elementfabrikken og entreprenørernes arbejdsområde på Masnedø er i fuld gang, og byggeriet af selve elementfabrikken og kajanlægget til udskibning af broens elementer begynder senere på året.

Produktionen af alle broens dele sker på Masnedø. De næste otte år bliver der stor aktivitet på byggeriet, som forventes at udvikle og skabe 2-300 arbejdspladser i lokalområdet.

Faste forbindelser



Mange børn havde selv medbragt skovle til dagen. Omkring 600 voksne og børn var mødt frem for at overvære første spadestik til den kommende bro. (Foto: Vejdirektoratet)

Det første spadestik blev symbolsk foretaget nøjagtig, hvor den første bropille kommer til at stå på Masnedø. Borgmester Mikael Smed, Vordingborg Kommune, var da også tilfreds med den kommende bro og understregede betydningen for lokalområdet.

- Den nye Storstrømsbro er en nødvendig investering, som de kommende generationer vil få glæde af, og som vil bidrage til at sikre balance og mulighed for at bo og leve i provinsen - og arbejde i Hovedstaden, sagde Mikael Smed.

I Guldborgsund og Vordingborg Kommuner har man sammen sat ind i forhold til at få grebet de muligheder, som byggeriet kommer til at give i regionen, hvilket borgmester John Brædder, Guldborgsund, da også påpegede i sin tale.

- Vi har lagt os i selen for at kunne være med til at håndtere den store efterspørgsel på arbejdskraft, som et anlægsprojekt af denne størrelse kræver. Vi har blandt andet i fællesskab etableret særlige uddannelsesforløb for ledige specifikt målrettet Storstrømsbroen og de jobåbninger, der kommer som følge af byggeriet", sagde John Brædder.

Det forventes, at det første broelement til broen er klar til at sejle ud fra fabrikken til foråret. Broen forventes at være klar til biltrafik i 2022 og til tog i 2023.

Magasinet Bus

Fredag 28. september - 2018 - nummer 9 - 6. årgang

Danmarks største leverandør af liftbiler og minibusser bygger op i Kliplev

Busserne får grønt lys fra trafikforsker og trafikskole
Læs mere side 10

Hybridbus

Mercedes

blev kåret til Bus

Indtryk fra en messe:

Busserne er forbundet

- nu skal de bære

Læs mere side 34 - 38

Læs mere side 39

stadfæstede Uber-bøder

Læs mere side 60

Letbanen blev fejret

Læs mere side 66 - 67

Ny net-side bygger på

ledige bussæder

Læs mere side 50

Letbane sætter sport i Hovedstaden

Læs mere side 74

Gik du glip af Magasinet Bus 9 - 2018?
Så hent det her!