

Magasinet Bus



Mandag 30. januar 2023 - nummer 1 - 11. årgang

Odense er centralt placeret i driften

Læs mere side 8 - 15

Højesteret nedsatte bøde

Læs mere side 41

Havn løfter kollektiv transport på land

Læs mere side 54

Lavere hastighed på motorvejene giver lavere CO₂-udslip og øget klimagevinst

Læs mere side 16 - 17

Prøvekørsel:

Setra TopClass og ComfortClass-busser har højdepunkterne under overfladerne

Læs mere side 26 - 33

Det går mod lysere tider - eller?

Målt på dagens længde går det ufravigeligt mod lysere tider. I skrivende stund er dagen tiltaget med 1 time og 28 minutter i Aarhus. Mod nord er der lagt lidt flere minutter tid siden solhverv, mens det mod syd er færre. Men uanset hvor i Danmark, man befinder sig, er det et tegn på, at foråret ikke er helt så langt væk.

Sådan har det været hvert eneste år - så det går mod lysere tider.

Nogle vil måske sige: Hold kæft, hvor er det let at lukke ud i en situation med energipriser, der er steget markant siden slutningen af 2021, stigende renter og en inflation, der ligger to-tre måske fire gange over det niveau, der har været herskende de seneste mange år.

Her på redaktionen har vi en stærkt tro på, at vi kan håndtere fremtiden - på godt og mindre godt. Og hvis vi husker at lære af vores erfaringer - også dem, der ligger længere væk og helt bagerst i hukommelsen - og giver dem videre til andre, er der en vej frem og løsninger på udfordringerne.

Et af de steder, hvor der bliver mulighed for at finde løsninger på udfordringerne i den kommende tid - i hvert fald på det tekniske område - er på den kommende transportmesse i Herning.

Det bliver ganske spændende at se, hvor meget de forskellige producenter vil vise frem.

Det kommer nok til at handle en del om elektrificering - men forhåbentlig også om uddannelse og arbejdsmiljø, der må være væsentlige aspekter i en tid, hvor der er kamp om arbejdskraften.

For selvom økonomer varslar om nedgang og risiko for stigende arbejdsløshed, er beskæftigelsen stadig på et meget højt niveau.

Og med udsigt til større afgang end tilgang til gruppen af lønmodtagere og selvstændige erhvervsdrivende, skal der en ret stor stigning i arbejdsløsheden til for at dæmpe kampen om arbejdskraften.

God læselyst med dette nummer af Magasinet Bus

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.

IVECO BUS

Drive the road of change



BÆREDYGTIG TRANSPORT

CROSSWAY NATURAL POWER



BIOMETHANE

MILJØVENLIG

Færre partikler, mindre NOx, mindre støj
Op til 95% mindre CO₂-udledning med biogas
Overholder by- og omegnszonernes strenge miljøkrav

IVECO
PARTS

IMPONERENDE TCO

Hurtig, ren og sikker tankning
Konkurrencedygtige serviceaftaler hos IVECO
BUS-forhandlere



UDSKIFT 1 TIL 1

Samme bushøjde, sædekapacitet og bagagerum
Cursor 9 CNG-motor med samme effekt og drejningsmoment
Samme rækkevidde op til 600 km med 4 x 320 liters CNG-tanke



CNG

EKSPERTISE I NATURGASTRANSPORT

IVECO har mere end 20 års erfaring og lederskab i CNG-teknologi
Næsten 6.000 CNG-busser i drift i hele Europa
Førende i EU inden for intercity-segmentet

Kontakt os for at høre mere:



INTERCITY 2020

Kollektiv transport



Busserne i Horsens Kommune får nye køreplaner

Horsens Kommune gennemfører fra juni ændringer i køreplanerne for byens busserne. Ændringerne omfatter afgangstider, antallet af afgang og hvor på ruterne, busserne stopper. De nye køreplaner var i offentlig høring, og interesserede havde mulighed for at komme med kommentarer til de enkelte køreplaner

Horsens Kommune har i samarbejde med Midtrafik sendt forslag til nye buskøreplaner i offentlig høring. Dermed kan man komme med bemærkninger til, hvornår busserne i Horsens Kommune skal køre fremover.

De fremlagte køreplaner viser bussernes afgangstider og hvilke steder, busserne stopper på deres ruter. Arbejdet med ændring af køreplanerne tager udgangspunkt i politisk vedtagne servicemålsætninger, men har også taget højde for faktorer som myldretid og forbindelsesmuligheder mellem ruter.

- Vi har selvfølgelig et mål om at tilpasse buskørslen efter antallet af passager på de enkelte busruter. Blandt andet bliver der med de nye køreplaner øget betjening i nogle af oplandsbyerne i form af Flexbusafgange. Tilsvarende bliver nogle ruter tilpasset, så vi bedre undgår at have tomme busser kørende på ruterne, siger Allan Lyng Hansen, der er afdelingschef for Affald, Trafik og Ejendomme i Horsens Kommune.

Horsens Kommune har - gennem længere tid - gentænkt den kollektive trafik for at sikre et mere ensartet serviceniveau i kommunen. Derfor kommer der ændringer i det samlede busnet - herunder køreplanerne. Et vigtigt pejle-

Kollektiv transport

mærke i arbejdet har været at sammentænke by-, lokal- og regionalbusser i endnu højere grad som følge af, at Horsens Kommune for et par år siden overtog en række af de busser, der tidligere blev drevet af regionen.

- Behovet for forbindelser på tværs af kommunen, og hvor ofte, hvornår og hvorfra man skal kunne komme med bussen, ændres naturligt i takt med den udvikling, der sker i vores byer. Alt dette har vi kigget ind i, siger Allan Lyng Hansen.

Midttrafik offentliggør køreplanerne og modtager høringsvar

Forslaget til de nye køreplaner var i offentlig høring i perioden fra onsdag 4. til og med mandag 17. januar, hvor alle havde mulighed for at komme med bemærkninger. Det var kun de busruter, der havde køreplanændringer, som var i høring.

Alle høringsvar vil blive sagsbehandlet og sendt til politisk vurdering i Horsens Kommune.

Nye el-busser kører nye ruter og planer ud i kommunen

Foruden de nye køreplaner kommer der samtidig også nye ruteføringer i Horsens Kommune. Ruteføringerne var i høring tilbage i 2020, og det nye busnet med ændrede ruter og køreplaner kommer til at gælde fra søndag 25. juni, hvor også Horsens bybusser udskiftes fra diesel- til elbusser.

Ændringerne i busnettet sker som følge af kommunens nye kollektive trafikplan.

I trafikplanen er der taget højde for de fremtidige ændringer i byen, herunder uddannelsesinstitutioner og nye boligområder, som vil ændre behovet for den kollektive busbetjening i kommunen. Hele rutenettet er bygget op på et ræsonnement om, at de enkelte buslinjer og busruter kører dér, hvor der er størst passagerpotentiale.

Den kollektive trafikplan udspringer af budgetaftalerne for 2018 og 2019, hvor forligspartierne har ønsket et nyt bud på en plan for den kollektive trafik. Efter at have været i offentlig høring blev den kollektive trafikplan og det nye rute-net vedtaget i Horsens Byråd i marts 2021.

Den Kollektive Trafikplan 2023 findes sammen med alt materialet relateret til høringen på Midttrafiks hjemmeside.





Lars Saltoft Kristoffersen, DSV Transport A/S, og Jess Abildskou, Abildskou A/S.

Sammensluttet transportkoncern sælger aktiviteter til bus- og godsvognmand

I februar 2020 overtog Abildskou A/S, der også er kendt som busoperatør, seks kubebiler fra DSV Transport og har siden kørt opgaven med at tømme kuber i Aarhus for DSV Transport A/S. Nu overtager Abildskou A/S alle DSV Transport A/S' kran- og kubeaktiviteter i transportkoncernens region Vest. Fremover vil DSV Transport A/S fokusere på på entreprenørkørsel, kørsel med volumegods samt vintertjeneste

På baggrund af et godt samarbejde mellem de to selskaber samt et ønske hos Abildskou om at udvikle kran- og kube-segmentet endnu mere i Aarhus området, har Abildskou A/S fra årsskiftet overtaget kran- og kubeaktiviteterne hos DSV Transport region Vest. Abildskou har i dag eget grej indenfor krankørsel og har senest vundet en kontrakt på Djursland med kubetømninger, som starter mandag 1. maj.

Kvinde forsøgte at bedrage en taxi-chauffør

Natten til torsdag 5. januar tog en kvinde i en taxi i Husum ved København og bad chaufføren om at køre hende til Sakskøbing på Lolland. Cirka halvanden time senere nåede de frem til destinationen, men nu kunne kvinden ikke finde sit betalingskort

Hun sagde til chaufføren, at hun ville gå ind på den adresse, de holdt ved, for at lede efter kortet. Hun kom imidlertid ikke tilbage, så taxichaufføren kontaktede politiet, og nogle timer senere blev kvinden, der var 35 år og fra lokalområdet, anholdt og sigtet for bedrageri.

144.611 lønmodtagere er beskæftiget under "Transport" i statistikken

Sidste år i november var 2.974.200 lønmodtagere i job. De 144.611 var beskæftiget i den statistiske kategori, der hedder Transport

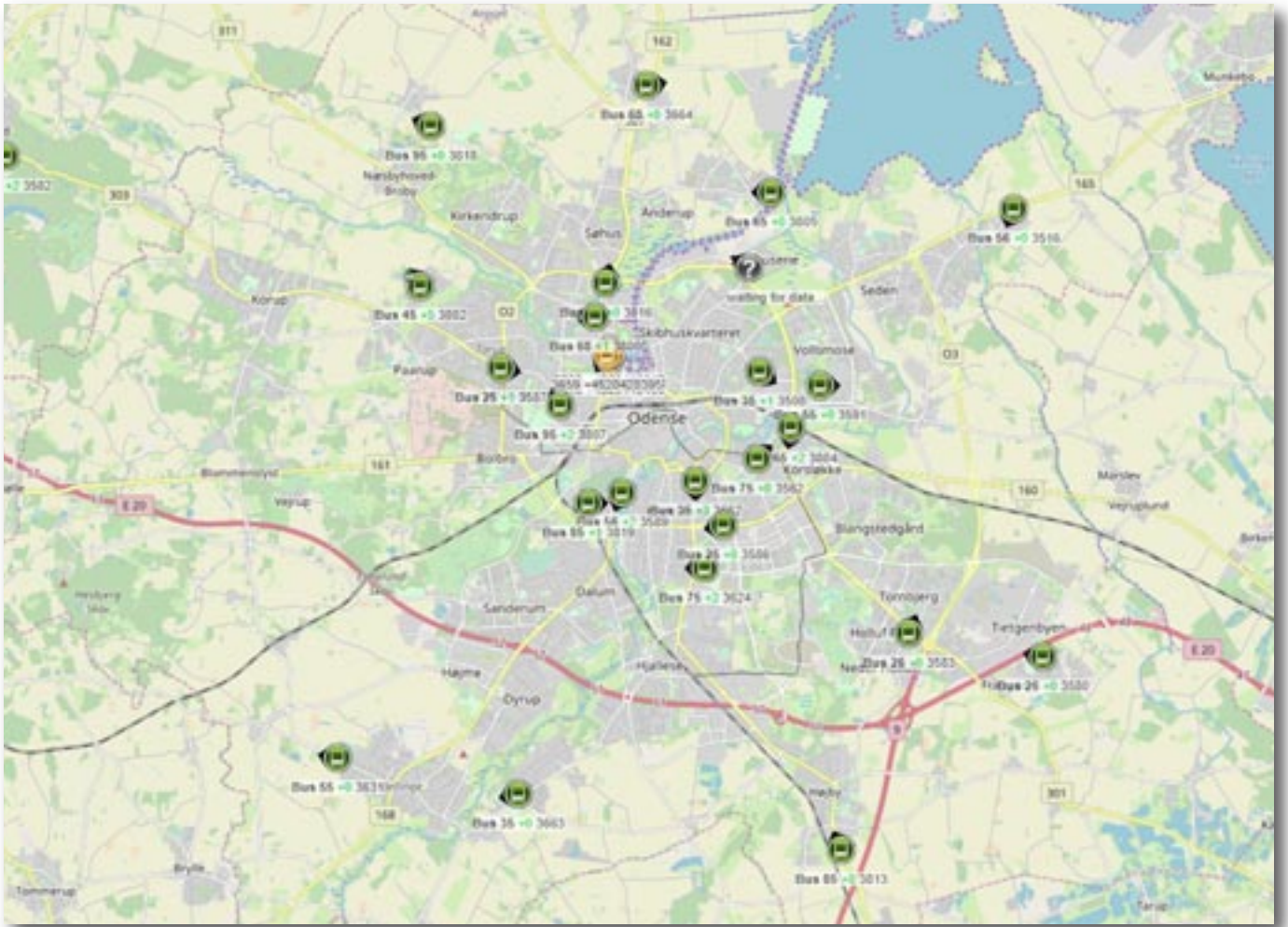
Det var en fremgang på 17 i forhold til oktober og på 394 i forhold til september.

Beskæftigede lønmodtagere under Transport:

- November 2022: 144.611
- Oktober 2022: 144.594
- September 2022: 144.217

(Kilde Danmarks Statistik)

Kollektiv transport



Odense er centralt placeret i driften

For fire år siden søsatte man hos bus- og letbaneoperatøren, Keolis, en større udvidelse af drifts- overvågningen i Odense, hvor man indlemmede de tre københavnske garager, Naverland, Stamholmen og Industriholmen, samt de tre sjællandske i Skibby, Helsingø og Slagelse. Det begyndte nytårsaften 2018 og var fra den første aften en succes - både når man måler på antallet af bøder fra trafikselskabet Movia for for sent meldte/udgåede ture og forsinkelser. Men også for chaufførerne, som en betryggende sikkerhed for, at der altid var nogen med samme baggrund at komme i kontakt med. Indtil da havde man brugt Falck som et callcenter, hvor en medarbejder ud fra et action-card skulle prøve at guide chaufføren igennem et problem

Af Rolf Brems

Det begyndte i Odense, hvor Keolis i december 2015 overtog bytrafikken efter Tide Bus. Det var ikke en helt nem start med små 100 busser og 240 chauffører. Men efter justeringer af blandt andet til- og frakørselstider i tjenestebilerne og en indkøringsperiode, som man altid må forvente, begyndte tingene at fungere. Det skyldtes ikke mindst, at nogen fra ledelsen i København rykkede til Odense i en periode, samt den håndfuld af medarbejdere, der var i Drifts- overvågningen - DO. De skulle dog også omstille sig til nye tider, noget som ikke alle var enige om, så der måtte nye folk til.

Kollektiv transport

På planlægningssiden fik man hentet en tidligere medarbejder ind til at optimere tjenesterne, der blandt andet betød en reduktion af transportbiler. Samtidig fik man ændret, at indmøde kun skulle ske på Gammelsø, som man kalder anlægget efter stedet, det ligger på. Inden da kunne en vagt også starte på den gamle banegård, hvor der var en indmøde-skranke, men ikke en form for betjening. Dette skyldtes også, at man ved indmøde til sin tjeneste skulle lave en alkotest, som ved udslag skulle håndteres af en medarbejder - enten fra DO eller driftsledelsen.

Men hvad DO angår, så fik man i løbet af det næste år rettet op på tidligere tiders - skal vi kalde det let lemfældige tilgang - til indmeldinger af forsinkelser og udgåede ture til trafikkselskabet Fynbus, så bødernes størrelse faldt betragteligt.

Men en godt DO alene gør det ikke. Der blev også lavet et stykke målrettet arbejde med at optimere værkstedet samt indmeldinger af fejl på busserne og efterfølgende dokumentation for det udførte, så man altid kunne se servicehistorikken på den enkelte bus.

Nye busser

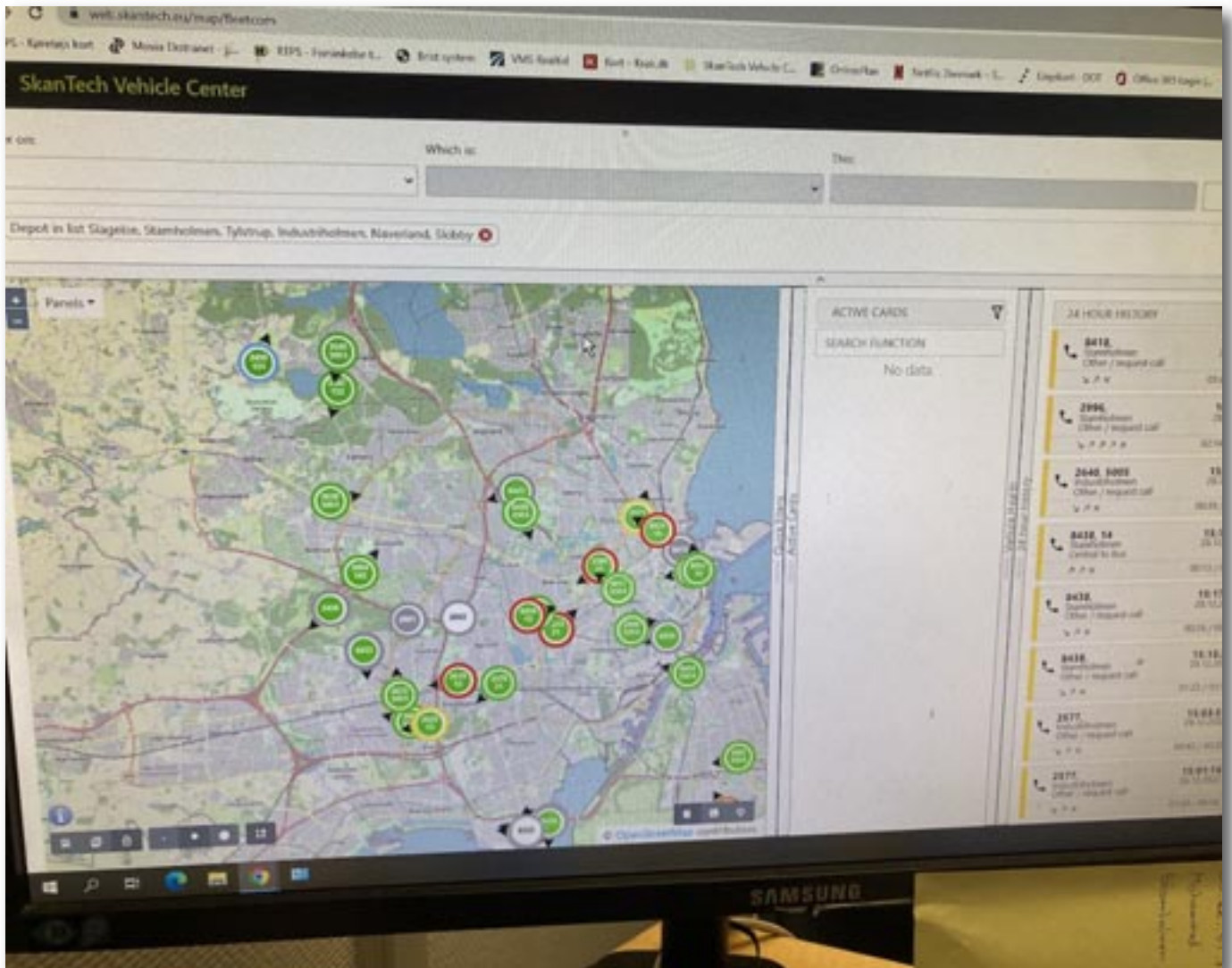
Da Keolis indgik kontrakten med Fynbus var kravet, at der skulle indsættes busser, som udledte mindre CO2. Til at opfylde det krav blev der indkøbt 12 Volvo hybrid-ledbusser og 6 Scania hybrid-busser. Den sidste store pakke var Iveco 13 meter konventionelle busser med Euro 6 motorer. Og det skal ingen hemmelighed være, at både Volvo'erne og Scania'erne voldte en del problemer i starten, der gav mekanikerne grå hår i hovedet, men med bistand fra de respektive busproducenter fik man elimineret de fleste, og oftest forekommende drilske problemer.



En af hybridbusserne foreviget foran Odens Banegaard i 2018.

(Foto: Jesper Christensen)

Kollektiv transport



På skærmen hos DO i Odense får medarbejderne overblikket over den aktuelle situation i København

Da man i ledelsen hos Keolis havde erfaret, at en god medarbejder i DO faktisk kan tjene sin egen løn hjem, optimerede man i løbet af 2016 og 2017 bemandingen, således at den garagevagt, som ofte var lidt tilfældigt udvalgt blandt chaufførerne, nu indgik i en oplæring i DO. Og de faste folk i DO kom nu ud bag rattet - noget som ikke alle var lige begejstrede for, men man kan nu bedst hjælpe den chauffør, der har et problem med en bus, billetsystem eller sin rute, ved selv at kende til det hele. For at holde folkene i DO opdaterede, blev de sendt ud på værkstedet en dags tid for at lære busserne og løsningen på de forskellige skavanker at kende.

Femfinger-løsningen

Inden man ved årsskiftet til 2019 overgik til en centraliseret DO, var der en del forberedelse på de fem garager. Udover de rent fysiske rammer, hvor man i små hold introducerede DO-medarbejderne fra Odense til de forskellige anlæg - med deres ofte lige så forskellige kultur - skulle alle IT-systemer snakke sammen. Også kaldeanlægget til busserne skulle kunne betjenes fra Odense. Da det kun var i aftalte tidsrum, at Odense overtog driftsovervågningen fra de respektive anlæg - typisk fra mellem klokken 18 den ene aften til klokken 04 den næste morgen - skulle der også laves nogle lokalaftaler her. Odense skulle kun stå for, hvad man kan betegne som busdriften, mens personaleansvaret forblev lokalt.

DO i Odense gik nu fra at være en lille lokal enhed på en større garage med køretøjer og chauffører, som man lærte at kende i den daglige omgang, til at skulle servicere et anlæg på hver finger, om man så må sige - med chauffører,

Kollektiv transport

man kun kunne se pr. navn, og køretøjer, man ikke kendte med deres forskellige skavanker. I Odense var man vant til ved fejl og nedbrud at sende garagevagten ud at bytte bus, gerne oppe på banegården, men vigtigst, man kendte byen og kunne hurtigt sende erstatning ud.

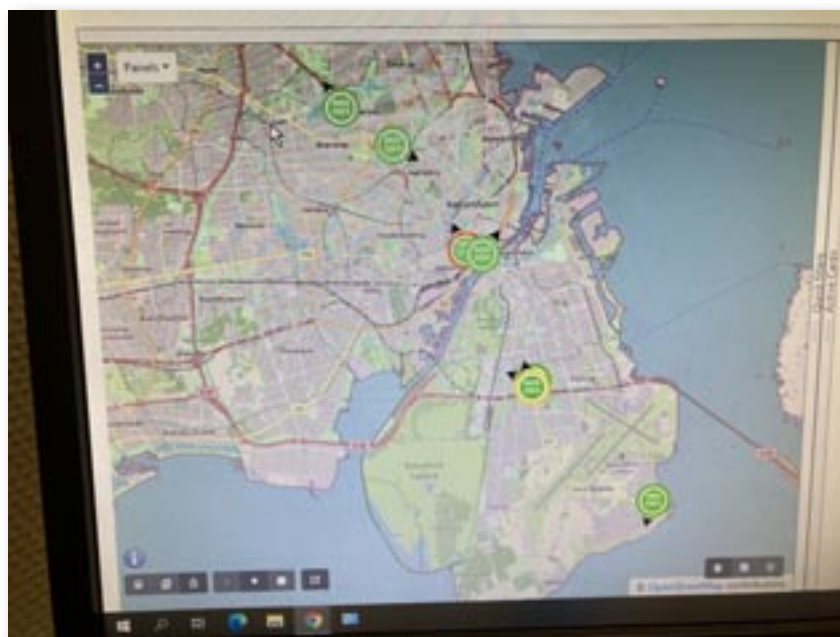
Nu skulle man operere i et for de fleste totalt ukendt terræn med ukendte ruter. Undertegnede, som kommer fra Kgs. Lyngby og har kørt taxi i København, kunne sagtens være med i geografien og visse busruter, men det var stadig en stor opgave, og personligt var jeg glad for at have den ballast. Nogle kolleger kunne i starten med deres fynske ophav ikke udtale visse byer korrekt. Dragør blev til Dra-gør og Buddinge blev til Bu-dinge. Mangen en chauffør har sikkert grinnet indvendigt af nogle af udtalelserne og busbytninger, som Odense foreslog, når det kom til geografiske afstande. Man har også prøvet den følelse af afmagt, når man bare ikke har kunne finde en løsning - og en tur måtte udgå. Det var stort set et ukendt begreb i Odense.

Løsningen sidder forrest

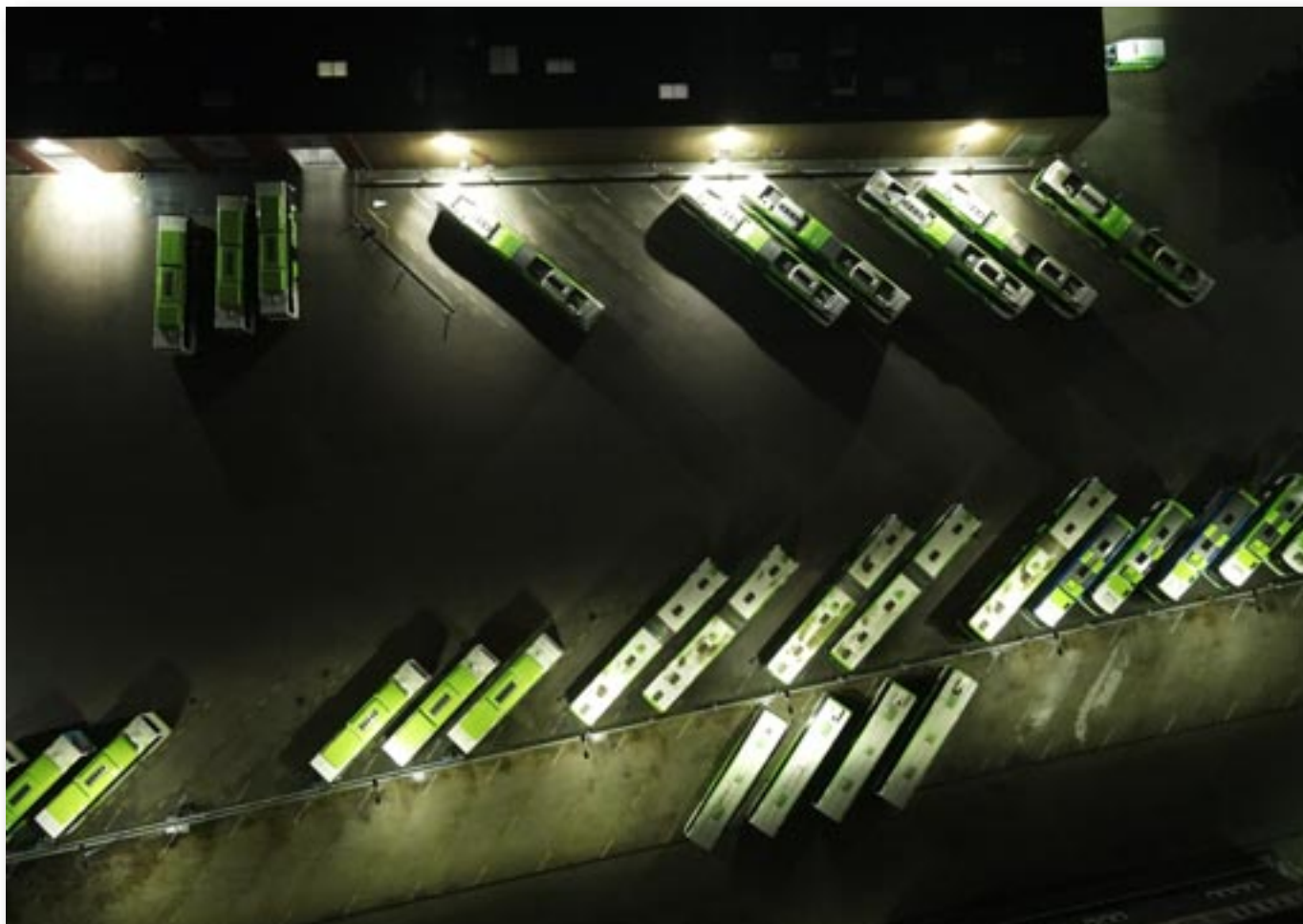
Havde man så ikke selv en løsning, oplevede man næsten altid en stor hjælpsomhed fra chaufførerne, og samtidig mærkede man en helt anden form for sammenhold i de forskellige garager.

Mange af chaufførerne kører altid de samme ruter, og hvis man for eksempel har et nedbrud på en linje 250S, ved chaufføren, hvem det er, som kører den efterfølgende bus. Derfor har de også tit en løsning, da de ved, hvornår der er tomkørsel, og netop på linje 250S er problemerne ofte til at overse på grund af frekvensen af busser. Her lærte DO i Odense et nyt ord - busspring - som betød, at ved for eksempel en punktering, hoppede chaufføren i den pågældende bus ud, og tog den efterfølgende bus indtil der var skiftet hjul eller ny bus kunne indsættes i løbet.

Selvom det er nævnt, at DO i Odense ikke besætter vognløb, kan det ikke undgås, at hvis man bytter en bus, der er på et dele-løb, så skal man huske at besætte et eventuelt natløb med en anden bus. Med miljøzoner er det ikke alle busser, der må køre alle steder, ligesom visse ruter har deres egne farver på bussen. Det giver nogle udfordringer, og man skal holde "tungen lige i munden".



Kollektiv transport



Hos DO i Odense har de et overblik over de busser, som Keolis opererer. De har også en medarbejder med dronercertifikat, som kan tage et overbliksbillede - også når det er mørkt. (Foto: Rolf Brems)

Med el-busser på vognløb kan bussernes aktionsradius ændrer sig fra dag til dag. Har det for eksempel regnet en hel dag, begynder de at løbe tør for strøm før end beregnet - og skal skiftes. DO har ikke kapacitet til at følge alle busserne, så her er det vigtigt at chaufførerne selv har styr på forbruget og giver et kald før det bliver kritisk.

Den vagthavende sidder med fem skærme på arbejdspositionen, og to skærme til radioanlæg, som kører på et andet system placeret på et andet bord. Så når en chauffør kalder ind, skal DO-vagten lige skifte om til den pågældende garage og kan så se alle oplysninger på bussen og dens løb, samt chaufførens vagt.

To af skærmene er normalt sat op som kort over Sjælland. Det ene system er det samme, som det Movia kan se, det andet er Skantech. Her kan man vælge, at det viser en valgt linie og de busser, der kører på ruten - en god hjælp ved nedbrud, når man skal have fat i den efterfølgende bus. Men også ved pludseligt opstået omkørsler.

Hovedstaden lægger jo desværre asfalt til visse begivenheder, når uanmeldte demonstrationer standser trafikken, eller fodboldkampe, hvor kampen for visse grupper foregår uden for grønsværen. Her kan busserne blive taget som gidsler i en menneskemængde, hvor vi med hjælp af vores kort kan gelejde bussen væk. Systemet levner også mulighed for at sende et fælleskald til alle busser på den enkelte linje eller direkte til den enkelte bus - både via tekstbesked og med lyd til chaufføren.

Udfordringen i dagligdagen har været kaldeanlægget til busserne. Det foregår på den måde, at chaufføren giver DO et kald, dette opkald kan ses på skærmen og giver en audio-alarm. DO aktiverer så selve opkaldet, når der er tid - for

Kollektiv transport

eksempel efter en telefonsamtale. Alarmopkald overruler alle opkald og vises på skærmen med kamera fra bussen. Heldigvis er det oftest et fejloplevelse, og vi kan se, at chaufføren sidder roligt bag rattet - eller rengøringsfolk tører instrumentbordet af.

Men er det ikke et fejloplevelse, sættes et beredskab i gang alt efter omfanget og typen af alarmer. Der er i systemet et action card eller en liste, man skal følge, som ender med - i de alvorlige sager - at sikkerhedschefen og til sidst den øverste ledelse adviseres. Det sidste er mest med henblik på pressen og udtalelser hertil.

Højt mod nord

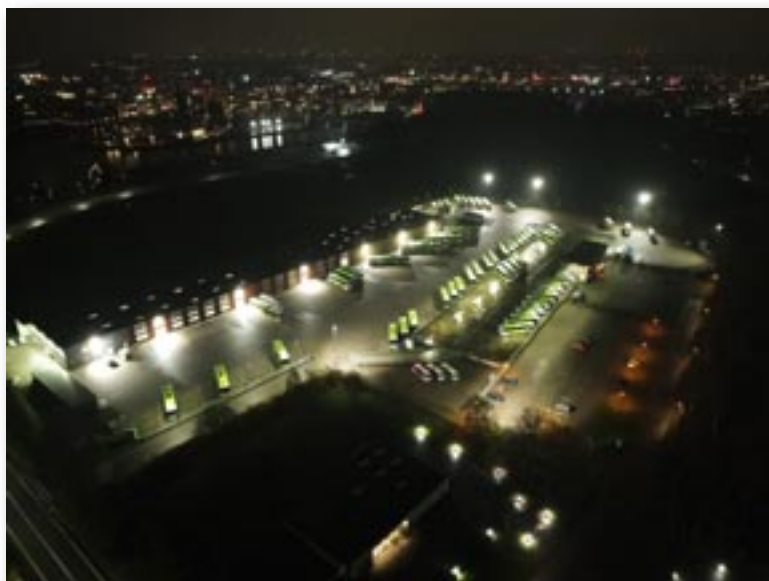
I 2020 vandt Keolis så mere kørsel i Nordjylland, men allerede inden da, var den fynske DO koblet på Hinnerup afdelingen som kører til blandt andet Billund og Aarhus lufthavne. Men også på Sjælland vandt man mere kørsel, i Nykøbing Falster samt mere kørsel til Slagelse med tilhørende satellit anlæg i Korsør, Skælskør og Næstved.

Det var for en stor del med Yutong-elbusser, som Odense også fik fra april 2021, men også Scania. Internt blev DO i Odense opgraderet med nye medarbejdere, men man måtte også se i øjnene, at det for nogle var for stor en mundfuld. Oplæringen af de nye, som i starten af forløbet var koncentreret på udkørslen i Odense, løb - om ikke skrigende væk, når det kom til det sjællandske - men valgte ikke at fuldføre forløbet, og hoppede tilbage i førersædet.

Selvom problemerne med den dårlige kvalitet på kaldeanlægget efterhånden blev løst, har man stadig de sproglige problemer. Vi kommer ikke udenom, at mange chauffører er af anden etnisk herkomst end dansk, og ikke alle er lige gode til sproget. Her skal man som DO-medarbejder væbne sig med tålmodighed og ikke altid være for hurtig til at fastslå, hvad der egentlig menes. Jeg husker et problem, hvor jeg spurgte, om det var en VDL-bus som chaufføren sad i, hvilket han bekræftede. Men når jeg foreslog, hvad han skulle trykke på, kunne han ikke finde de knapper, jeg omtalte. Og det han sagde, kunne jeg ikke få til at give mening. Da jeg til sidst lige får tænkt over den bus og det interne nummer, han befandt sig i, faldt 10-øren - han havde hørt det som en EL-bus og ikke en VDL-bus. Og inden længe rullede han videre.

Ro på

Man skal være god til at bevare roen, og man skal være god til at sætte sig i chaufførens sted. Nogle gange kalder folk i dyb panik, og man kan ikke få et fornuftigt ord ud af dem. Men efter at have prøvet at berolige dem, får man som regel lokaliseret problemet. Kan de ikke få gang i bussen, og man begynder at foreslå noget, siger de som regel "jeg har prøvet det hele".



Kollektiv transport

Men hvad er "det hele"? En ny chauffør kender ikke så mange kneb, og derfor beder vi altid chaufføren om at følge vores anvisninger uanset, at han siger, de er prøvet før. Vi er så garvede, at ved for eksempel med en dørfejl på Iveco ikke helmer, før vi kan høre dørbremse-alarmen, selvom nogen chauffører påstår, de har slået dørbremsen fra. I ren panik siger de, at de har gjort det, måske fordi de ikke kan finde knappen.

Som chauffør har du aldrig lært på AMU, eller hvor man nu har taget kortet, at håndtere det pres, det er lige pludselig at sidde alene med ansvaret for et stort køretøj der ikke virker - og passagerer som har en deadline. Derfor kan situationen godt løbe løbsk nogle gange, og man må til sidst sige, at hvis du vil have min hjælp, så snakker vi pænt, og du gør som jeg siger. Det første man beder om ved telefonopkald, er at finde ud af, hvilken garage de er fra. Når chaufføren bruger kaldeanlægget, kan vi se det. Men efterhånden kender den vagthavende de forskellige busnumre, og hvor de hører til.

Mellem klokken 21 og 04 sidder man alene i DO, men ellers er det sådan, at alle kan og har alle funktioner - det vil sige, at garagevagten kan springe til og besvare telefoner og kaldeanlæg.

I skrivende stund lakker anlæggene i Skibby og Helsingør mod enden. Dem tabte Keolis til DitoBus og Nobina, men stadig er det et stort geografisk område, man forvalter i DO. Det ene øjeblik har du en bus i Gedser, der behøver din hjælp, det næste øjeblik er det i Frederikshavn. Og det er ikke alene på de forskellige garager, der er kulturforskelle, det er også i de respektive trafikselskaber som nu tæller Nordjysk Trafikselskab, Midttrafik, Fynbus og Movia.



Farvel til en respekteret kollega

Den i DO, som har været med i længst tid, var Kaj Lund. Han begyndte i Odense Bytrafik dengang, det var kommunalt, og har taget hele turen med.

- Da jeg startede i bytrafikken i 1997, vendte chaufføren sin nummerbrik på tavlen som hang i mødelokalet - fra rød til grøn, så kunne man se, at chaufføren var mødt. Men man stak alligevel hovedet ind på trafikmesterens kontor. På samme måde var der brikker for, hvilken bus man skulle tage, og brikker for, hvilke busser der betjente hvilke ruter. Datidens DO, som var betjent af en vagtmester, havde op til seks garagevagter stand-by ved sygdom og nedbrud...

Kulturen omkring alkohol har også ændret sig. Kun lys øl kunne købes i kantinen, da Kaj Lund begyndte. Få år forinden kunne man dog købe almindelig øl i kantinen. I dag skal alle hos Keolis blæse ved indmøde, og Keolis har nul tolerance med hensyn til alkohol og andre rusmidler.

- Det har selvfølgelig af og til været en udfordring at skulle følge med alt det nye, at man lige pludselig skulle sidde at disponere busser i København - og nu i det meste af Danmark, fortalte Kaj Lund.

- Også busserne har taget en rivende udvikling, bagerst ligger der ikke en larmende dieselmotor, men en lydløs elmotor og en masse elektronik. Men det er ikke uden en vis stolthed at kunne gå hjem efter en nattevagt, hvor man fik "snakket" en bus i gang der holdt ved Rigshospitalet klokken 02:00 fuld af passagerer, der kun ønskede at komme hjem.

- Men vi sidder jo ofte med den samme bus eller bustype, som har de samme problemer, fortsatte Kaj Lund.

- Vi begynder at kende de forskellige busser, ligesom vi i DO deler informationer og løsninger på de forskellige fejl.

Driftsovervågningen i Odense er i konstant udvikling. Det sidste nye er indmeldinger til trafikselskabet, når der er forsinkelser på visse flyankomster i Aarhus, hvor der er videre korrespondance med busser.

Men også letbanens åbning i Odense giver DO arbejde. Her har man en aftale med letbanen om at kunne indsætte erstatningsbusser ved driftsforstyrrelser, noget som man nu har prøvet en snes gange siden åbningen sidst i maj 2022. Her bliver alle - fra folk i ledelsen til vicevært - sendt på gaden, hvorefter DO begynder at ringe chauffører ind, eller forlænger deres vagt med en time eller to.

DO har i dag 11 medarbejdere, alle tidligere buschauffører - og 2 chefer som har fordelt kompetencen i drift og personale. DO er til stede på anlægget døgnet rundt alle ugens dage.

Søndag 15. januar indløb der den triste og helt uventede besked, at Kaj Lund var afdøet ved døden på en jagt i Polen - en hobby som fyldte en stor del af Kaj Lunds liv, og hvor han gjorde en kæmpe indsats med vildtpleje på de hjemlige skove og marker.

Men Kaj Lund var også en god, vellidt og stabil kollega som vil blive savnet. Kaj Lund blev 64 år.

Æret være hans minde.

Rolf Brems



Lavere hastighed på motorvejene giver lavere CO2-udslip og øget klimagevinst

Bilister på vejene i Danmark kørte med lavere hastighed i 2022. Det kan ses i Vejdirektoratets hastighedsbarometer, hvor der ikke tidligere er registreret lavere gennemsnitsfart på motorvejene. Det lavere brændstofforbrug begrænser udgifterne til brændstof og gavner klimaregnskabet, hvor der ifølge Vejdirektoratet er sparet CO2 svarende til den årlige udledning fra 19.000 personbiler

Vejdirektoratets hastighedsbarometer viser, at der sidste år både er sat ny rekord for laveste gennemsnitshastighed på motorveje med en hastighedsgrænse på 110 og 130 km/t.

Mere konkret er der blevet kørt med en gennemsnitlig hastighed på 111,6 og 118,5 km/t, når man renser tallene for perioder med kødannelse og andre forhold, som kan være årsag til en ikke-selvalgt hastighedsnedsættelse. Det er to-tre km/t langsommere end de foregående år.

- Hvis man ser på tallene for de enkelte måneder, så knækkede kurven i marts, hvor priserne på benzin og diesel for alvor begyndte at stige og toppede hen over sommeren. Siden er priserne faldet igen, men de gode vaner med at spare på brændstoffet er holdt ved, siger projektleder i Vejdirektoratet, Niels Moltved.

- Det skyldes formentlig den generelle inflation i samfundet, hvor mange sidder hårdt i det og søger genveje til lidt luft i økonomien. Men det handler nok også om, at man lige skal have de gode vaner ind under huden. Der er jo blevet lavet flere gode kampagner om de mange fordele ved at sænke farten, men krisen var måske det skub, der skulle til for, at bilisterne for alvor satte hastigheden ned, siger han videre.

Stor klimabesparelse

Ifølge Vejdirektoratets beregninger har den lavere hastighed ført til en besparelse på cirka 41.000 ton CO2 alene for kørsel på motorvejene, hvis man sammenligner med 2019 - året før corona. Det svarer til den årlige CO2-udledning fra 19.000 biler.

Og selv om inflationen og brændstofpriserne er begyndt at flade en smule ud, er der ingen tegn på, at hastigheden på motorvejene vender tilbage til normalen lige med det samme. Kurverne har nemlig pil nedad, og der er aldrig blevet registreret en lavere gennemsnitsfart på motorvejene end i den netop overståede december. Her kørte bilisterne med et snit på rekordlave 110,0 og 116,3 km/t. for motorveje med en hastighedsbegrænsning på henholdsvis 110 og 130 km/t.

- Det er lette penge at spare, og så kan det godt være, at man kommer et par minutter langsommere frem, men det lever de fleste nok med, når først de har opdaget, at de kan spare op mod 500 kroner om måneden. Og det er på ingen måde urealistisk for en pendler, der kører langt. Derfor tror jeg også, at vi kommer til at se, at hastigheden vil være på et fortsat lavere niveau i 2023. Når først man har vænnet sig til at køre økonomisk og med et øje på speedometret, så kan man jo lige så godt fortsætte, siger Niels Moltved.

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



Omstilling til emission-neutral flextrafik: Movia afholdt stormøde for operatører i flextrafikken

Hos trafikkselskabet Movia er busserne godt på vej mod en grønnere fremtid. I dag kører 25 procent af Movia's busser på el, og målet er 100 procent emissionsfri drift i 2030. En lignende målsætning gælder køretøjerne i flextrafikken, hvor Movia nu lægger op til, at alle nye personbiler i denne del af den kollektive transport fra 2025 skal være emissionsfrie, mens det senest i 2030 skal gælde alle personbiler i flextrafikken. Ved et stormøde 16. januar blev der sat fokus på, hvordan Movia i fællesskab med operatørerne får opsat de rammer, der skal til for at nå derhen

Movia har sammen med kommuner og regioner i Movia's område sat som mål, at flextrafikken betjenes af el-biler i 2030. Movia vil derfor stille krav om, at nye personbiler i flextrafikken fra 2025 skal være emissionsfrie - uden udledning af CO2 og lokal luftforurening - hvilket på nuværende tidspunkt bedst løses med elbiler. I 2030 skal alle personbiler i flextrafikken være emissionsfrie. Op mod 80 operatører indenfor flextrafikken mødte mandag 16. januar 2023 op for at tage del i dialogen om at få fastlagt rammerne for den grønne omstilling - i første omgang med fokus på personbilerne, der kører ca. 40 procent af turene i Movia's flextrafik.

På mødet redegjorde Movia's administrerende direktør, Dorthe Nøhr Pedersen, for Movia's grønne ambitioner i flextrafikken. Med træk på erfaringer fra omstillingen til el-busser i Movia's område satte hun scenen for stormødet.

- Vi skal tale sammen om, at vi har et mål, men vi har jo også et operatørmarked, der skal kunne levere. Det er gået stærkt med omstillingen af busser på el, og det tror vi også, det kan i flextrafikken. Derfor sætter vi i gang nu. I skal også blive gode til at køre med el. Det bliver en del af konkurrencen i fremtiden, sagde Dorthe Nøhr Pedersen, der opfordrede til, at operatørerne hjælper Movia med input om deres tanker, erfaringer og udfordringer i forhold til den grønne omstilling.

Ladestruktur og grøn omstilling i flextrafikken

Herefter fulgte indlæg om den fremadrettede udvikling af ladestrukturen for lynladere i Danmark, de praktiske erfaringer i forhold til at skifte til el-biler fra flextrafikoperatører og kravspecifikationer på de nyeste eldrevne liftbiler. På scenen var Jeppe Hartmann, politisk chef i Drivkraft Danmark, Tommy Andersen fra firmaet Tommy D Andersen, Karina Højvang fra Bo's Taxi, Ali Zeb fra Ali Zeb Transport, Dan B. Pedersen, administrerende direktør i VBI Group og Rune Olsen, afdelingschef for Vikingbus.

Stormødet blev rundet af med en paneldebat ved ordstyrer Per Rystrøm fra Operate, hvor dagens pointer blev flittigt debatteret. I panelet var Tommy Andersen fra firmaet Tommy D Andersen; Trine Wollenberg, vicedirektør hos Dansk Persontransport; Jens Peter Langberg, flextrafikchef i Movia; Jeppe Hartmann, politisk chef i Drivkraft Danmark og Karina Højvang, kørselskoordinator fra Bo's Taxi.

Movia har videofilmet mødet, og alle input fra stormødet vil blive grebet og taget med videre i arbejdet for den grønne omstilling af flextrafikken. Movia agter senere at dele videoen på web-stedet moviatrafik.dk/flexvognmand.

Udover stormødet og dialogen med kolleger på kryds og tværs var der også ved stormødet 16. januar mulighed for at få sin nysgerrighed tilfredsstillet på en udstilling af de eldrevne biler, der vil kunne udgøre fremtidens flextrafik. Både personbiler og minibusser stod klar til inspektion og inspiration, og flere deltagere tog bestik af fremtidens køretøjer.

Omstillingen af flextrafik vil stille krav til operatørerne såvel som Movia for at lykkes med målsætningen om 100 procent eldrevne personbiler i flextrafikken i 2030.

Movia har undersøgt mulighederne for at omstille flextrafikken til elbiler, og på den baggrund besluttet at stille krav til, at nye personbiler fra 2025 skal være emissionsfri. For så vidt angår de minibusser, som anvendes i flextrafikken, vurderer Movia, at det er nødvendigt at afvente yderligere markedsmodning og erfaringer fra forsøg, inden der bliver stillet krav til omstilling af denne type biler.



Flådestyringsvirksomhed er blevet solgt

Den nordiske investeringsfond, Alder II AB, der har fokus på udvikling af bæredygtige virksomheder, har erhvervet alle aktierne i r2pTracking ApS fra r2p Gruppen, der har hjemsted i Flensburg. Alder er dermed blevet majoritetsejer af r2pTracking ApS og vil i samarbejde med grundlæggeren og bestyrelsen drive virksomheden videre med vækst som mål

Virksomheden, r2pTracking ApS, blev grundlagt i 1997 og leverer egenudviklede softwareløsninger inden for tracking- og flådestyringsløsninger i Danmark. Virksomheden, der har hovedkontor i Viborg, har 31 ansatte og en historik med god vækst med en årlig omsætning på ca. 40 millioner kroner og omkring 45.000 tilsluttede enheder på tværs af en række kundegrupper.

Efter mange års vækst er r2p's ledelse og bestyrelse enige om, at forskellen i forretningsområderne i de to virksomheder er nået til et punkt, hvor en strategisk adskillelse er gavnlige for begge virksomheders fremtidige succes. I fremtiden vil r2p gruppen strategisk fokusere fuldt ud på området offentlig transport, mens r2pTracking vil fokusere på områderne tracking, flådestyring og turplanlægning.

- Jeg er glad for, at r2pTracking nu har fundet en investor i Alder, som vil fortsætte med at udnytte virksomhedens fulde potentiale og målrettet fortsætte succeshistorien. Jeg ser virkelig frem til at følge deres succeser i fremtiden, siger Flemming Kær, der er administrerende direktør for r2p Group.

Keiward Pham, der er investeringsdirektør hos Alder, peger på, at investeringsfonden kender r2pTracking ApS og teamet godt fra tidligere og ser frem til at samarbejde med Bjarne Nielsen og hans team igen.

- Som den nye majoritetsejer vil Alder stille kapital og erfaring til rådighed for at støtte virksomheden i at accelerere sin vækstrejse gennem geografisk ekspansion, M&A og yderligere udvikling af organisationen, siger Keiward Pham.

Bjarne Nielsen, der er administrerende direktør i r2pTracking ser frem til at samarbejde med Alder og få fuld fokus på det, r2pTracking er bedst til - nemlig tracking, flådestyring og turplanlægning.

Om Alder:

- Alder II AB er en nordisk investeringsfond med AUM på 1,5 milliarder svenske kroner og med det mål at skabe de bedst mulige betingelser for langsigtet udvikling af bæredygtige teknologi- og servicevirksomheder
- Med en blanding af industriel og finansiel ekspertise og med interessen for iværksætteri som drivkraft, vil Alder skabe profitabel vækst i tæt fællesskab med sine virksomheder

Om r2p Group:

- r2p Group muliggør Smart City Transportation ved at designe og udvikle intelligente teknologisystemer med de højeste kvalitets- og sikkerhedsstandarder for den mobile transportsektor
- CCTV, Automatic Passenger Counting, Passenger Information Systems og network audio solutions med dataoverførsel i realtid til jernbaner, vejtransport, samt løsninger til fast infrastruktur som perroner og stationer
- r2p Group har hovedkontor i Flensburg og opererer internationalt i 45 lande med kompetencecentre i Australien, Malaysia, Danmark og Storbritannien med yderligere datterselskaber og salgskontorer i Canada, Spanien, Italien, Schweiz og Brasilien

Besøg Skandinaviens førende transportmesse

Transport 2023 samler endnu en gang udstillere fra hele transportbranchen i MCH Messecenter Herning den 20.-22. april. Oplev de seneste produktnyheder, inspirerende konferencer og spændende aktiviteter.





Der var taler fra både Clever, Kvix og Thisted Kommune til indvielsen, og humøret var højt trods regn og blæst.

70 år gammel tankstation skifter benzin og diesel ud med el

Som den første tankstation i Danmark har Kvix på Østerbakken i Thisted valgt at stoppe salget af benzin og diesel for i stedet at genopstå som en lynladestation med seks lynladepunkter. Den nye "gamle" tankstation er indviet sammen med Clever, der har leveret standerne og lynladestationens karakteristiske udseende. Indtil nu har stedet i 70 år fungeret som en almindelig tankstation med benzin- og dieselstandere

Den nye lynladestationen ved Kvix kan levere lynhurtig opladning til seks biler på samme tid, så man på under 30 minutter kan få strøm nok på bilen til at komme et godt stykke videre.

- Da vores aftale med brændstofleverandøren stod til at udløbe, tænkte jeg, hvorfor ikke slå to fluer med et smæk og droppe salget af benzin og diesel, få rensset op i den forurening, der var på stedet og så i stedet lade det genopstå med lynladestanderne og i grønne omgivelser, siger Claus Sørensen, der ejer Kvix.

Hos Danmarks største ladeoperatør tror man på, at fremtiden er elektrisk, og derfor blev de glade, da Claus Sørensen henvendte sig tidligere på året.

- Det er i den grad positivt, når en fossil tankstation som Kvix genopstår som en ren lynladestation – det gør både hverdagen for elbilisterne nemmere, og så gavner det den grønne omstilling. Skal vi nå regeringens mål for 2030,

skal vi også turde satse på de grønne løsninger og gå foran, hvor det er muligt. Det er samarbejdet med Kvix et fantastisk eksempel på. Og her har Claus ambitionen til at lade Kvix genopstå i den grønne omstillings navn. Det er fremsynet, og det er modigt, siger Clevers direktør, Casper Kirketerp-Møller.

Stort potentiale i fremtiden

Selvom omdannelsen af Kvix er den første af sin slags i Clever's portefølje, er den ikke den sidste. I begyndelsen af det nye år planlægger selskabet første spadestik til omdannelsen af endnu en tankstation.

- Rigtig mange tankstationer rundt om i landet ligger på gode trafikale knudepunkter. Jeg tænker, at der ligger en synergi i at omdanne dem til gavn for elbilisterne, så folk fortsat kan lade der, hvor de er. Vi skal alle sammen før eller siden vinke farvel til de fossile biler, så hvorfor ikke lade os samarbejde om at få omdannet de gode lokationer til rene lynladestationer med grøn natur omkring sig. Jeg tror på, at det er en tendens, vi kommer til at se mere af i de kommende år, siger Casper Kirketerp-Møller.

Med lynladestationen i Thisted runder Clever 100 lynladepunkter på tværs af landet. I løbet af 2023 bliver det tal markant højere, da selskabet forventer mindst en syvdobling af antallet af lynladepunkter. Nogle af dem vil man kunne finde på lynladestationer ved Nørresundby, Aabenraa og Maribo eller ved forskellige Føtex-, Bilka- og Nettoforretninger.

Tysklands ambassadør besøgte hos MAN Danmark

Som et led i en erfaringsudveksling med den tyske ambassade i Danmark, havde MAN Danmark sidst i november inviteret Tysklands ambassadør, Pascal Hector, på besøg

Ambassadøren var meget interesseret i at høre, hvordan MAN arbejdede med temaet "grøn teknologi", samt hvor langt MAN Danmark var med hele digitaliseringsprocessen.

Ambassadøren havde stor interesse i at høre om udrolningen af MAN's strategi for eldrevne busser, varebiler og lastbiler. Det faktum, at MANs el-busser allerede fragter københavnske passagerer i de danske byer, afledte mange gode spørgsmål til MANs tekniske specialister.

Ambassadøren fremhævede Danmark, som et af foregangslandene, når det gælder hele omlægningen til digitale arbejdsprocesser. Det blev derfor til præsentation og en god snak om, hvordan MAN arbejder med digitale løsninger i hverdagen. Dels hvordan den digitale "revolution" havde gjort sit indtog i køretøjerne, samt hvordan selve servicearbejdet på værkstederne er blevet digitaliseret, og hvor computeren i dag er et af mekanikernes vigtigste værktøjer.

Dagen bød på en rundvisning på MAN's værksted og blev afsluttet med testkørsler i både MANs lastbiler og busser.

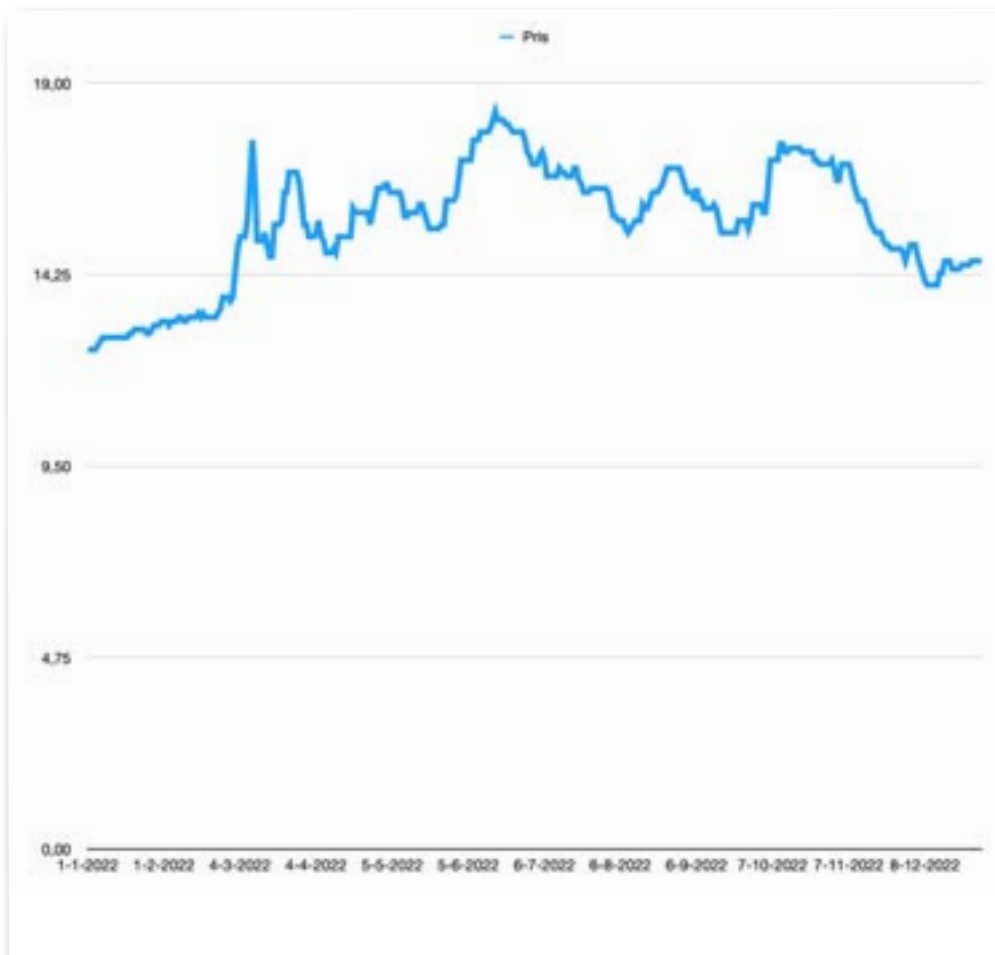
Især turen i den elektriske bus, vakte stor opmærksomhed, som et synligt og nærværende bevis på, at den grønne omstilling ikke blot er noget, der tales om, men som rent faktisk er godt i gang med at blive kørt ind i virkelighedens verden.



Dieselpriisen svingede 5,90 kroner i 2022

Ved indgangen til 2022 var listepriisen på en liter diesellole hos energiselskabet OK 12,39 kroner inklusiv. moms og afgifter. Ved udgangen af året var den på 14,59. Men i løbet af året var den oppe på 18,29 kroner

Tager man udgangspunkt i OK's priser på diesellole gennem 2022, får man en gennemsnitlig literpris på 15,55 kroner.



Grafen viser prisudviklingen på diesellole gennem 2022 inklusiv moms og afgifter.
(Kilde: Energiselskabet OK)

Den nye SETRA er landet!
Ring og book en
prøvekørsel på 42 99 40 63



Hvis du har spørgsmål eller kommentarer, er du velkommen til at kontakte os via hjemmesiden eller tlf. 56 37 00 00
© 2023 Evobus Danmark A/S. Alle rettigheder forbeholdes

SETRA



TopClass med glastag til venstre, ComfortClass med klimaanlæg på taget til højre

Prøvekørsel:

Setra TopClass og ComfortClass-busser har højdepunkterne under overfladerne

Som vi omtalte i *Magasinet Bus 11 - 2022*, der kan hentes [her](#) - har Daimler Buses præsenteret en stærkt revideret Setra 500-serie på det europæiske marked. I slutningen af 2022 fik fagpressen - og dermed også *Magasinet Bus* - mulighed for at se bag den smukke facade på Setra-familiens opdaterede TopClass og ComfortClass-modeller S 516 HDH og S 515 HD og prøvekøre dem på lande- og motorveje i og omkring Lissabon i Portugal

Og som det ofte gælder, når Setra opdaterer sit modelprogram, gemmer de virkelige højdepunkter i produktudviklingen sig under overfladen på de elegante karosserier. Vi koncentrerede os om at afprøve de omfattende assistance- og sikkerhedssystemer, der er videreudviklet til et endnu højere niveau.

Active Drive Assist 2 – ADA 2

Køreoplevelsen starter allerede inden afgang. De nye busser har naturligvis nøglefri start/stop-funktion, så når man har låst dørene op med fjernbetjeningen og sat sig til rette bag det ergonomisk justerbare rat, kan det gå løs.



Magasinet Bus' udsendte prøvekører Setra S 515 HD i og omkring Lissabon i Portugal

Allerede på vej ud fra parkeringspladsen fik vi en forsmag på det nye Active Drive Assist 2-system (ADA 2), der uden at overdrive kan opfattes som begyndelsen på autonom kørsel. Active Drive Assist 2 bremser, accelererer, holder afstand og holder vognbane. Det kan systemet, fordi den hydrauliske styring er blevet suppleret med en elmotor, og fordi den adaptive fartholder (ART) samt vognbaneassistenten samarbejder og er blevet opdateret. Derudover fungerer Active Drive Assist 2 i henhold til specifikationerne for Predictive Powertrain Control-systemet (PPC), hvilket skulle muliggøre brændstofbesparelser. Det havde vi dog ikke mulighed for at få bekræftet.

Afsted det gik ad snævre gader og snoede veje med tæt trafik og mange lyskryds. Lissabon er en kuperet by med en del stejle stigninger, og her havde vi stor glæde af Hill Hold-funktionen. Med let fugtige håndflader kom vi gennem trafikken uden episoder, og snart kom vi på motorvej med let til moderat trafik. I modsætning til mange motorvejsstrækninger i Danmark var vejmarkeringerne på ruten i god stand, så det var muligt at udfordre vognbaneassistentens evne til at holde kursen. Det klarede den med bravour, men selve kørslen krævede dog tilvænning, da styretøjets indgriben for at holde kursen var både mærkbar og kontant.

Faktisk blev vi flere gange en smule nervøse, fordi den kontante indgriben gav en følelse af manglende kontrol. Forsøgte man at provokere systemet ved bevidst at køre for tæt på striberne, blev man hurtigt sat på plads. Og insisterede man på at køre direkte på striberne, krævede det en del armkræfter at modarbejde automatikken. Som altid med ny og moderne teknik, er det nok blot en tillidssag, indtil man tør stole på systemet og lade det korrigere køreretningen.

Setra oplyser, at forhjulsophænget inklusiv støddæmpere også er opgraderet og forfinet på den nye 500-serie. På trods af diverse ujævnheder, niveauforskelle på vejbanen på viadukter og broer, sporuller samt huller i asfalten på

Materiel

grund af slitage på det portugisiske vejnet var kørslen altid stabil og komfortabel. Om de annoncerede ændringer på forhjulsophænget har givet forbedrede køreegenskaber i forhold til forgængerne, skal vi ikke gøre os til dommere over. Dog kan vi bekræfte, at Setra stadig leverer nogle af de mest velkørende busser på markedet.

Active Brake Assist - ABA 5

De nye Top- og ComfortClass er også udstyret med Active Brake Assist 5 (ABA 5) nødbremsesystemet som standard. Det gør busserne i stand til automatisk at bremse til fuldt stop - for både stillestående og gående fodgængere. Systemet er, som navnet antyder, på det femte udviklingstrin, siden det blev introduceret i 2008. Vi var heldigvis ikke ude for, at systemet greb ind under vores prøvekørsel, selv om den tætte trafik i den portugisiske hovedstad nok bød på flere farlige situationer med dødsforagtende fodgængere på vejbanen. Af erfaring ved vi, at man skal holde på hat og briller, hvis det automatiske bremsesystem bliver aktiveret af en blød trafikant, der er kommet for tæt på bussen. Systemet er nemlig aktivt ved hjælp af fartholderen helt op til 50 km/t.

360-graders kamera

Setra har endnu ikke fundet kamera-teknologien moden til erstatning for de traditionelle sidespejle. Til gengæld er kameraløsninger til 360-graders udsyn over bussen fra førerpladsen introduceret som standard. En ny, stor kamera-monitor, som er placeret ved førerpladsen på venstre A-stolpe, viste sig mod forventning at være en rigtig god hjælp i den tætte trafik. Et udvendigt kamera på alle fire sider af bussen giver et fint 360-graders udsyn hele vejen rundt.



Afdæmpet elegance

Materiel

Der er frit valg mellem forskellige display - fra fugleperspektiv til den ene eller anden side af bussen i forhold til aktivering af højre eller venstre blinklys samt bag bussen, når den sættes i bakgear. Der er også mulighed for at se vejens forløb umiddelbart foran busser med kurver, kryds og rundkørsler. Det giver bestemt mere tryghed, når man på den måde kan eliminere de blinde vinkler og "kan se om hjørner" et pænt stykke foran bussen og planlægge sin kørsel i god tid.

Og apropos førerplads, så vil de allerfleste chauffører kunne finde sig rig godt til rettet bag det store rat, som også anvendes i mange af Daimler-koncernens andre tunge køretøjer, herunder Actros- og Arocs-lastbilerne.

Blandt andre nyheder på busserne er nye LED-for- og -baglygter. Vi havde ikke selv mulighed for at køre busserne i mørke, men fra et par tyske journalist-kolleger, der var inviteret til at køre Top- og ComfortClass-busserne fra Madrid til Lissabon, kan vi viderebringe stor begejstring for de nye LED-forlygter. Især fik de stor ros for at skabe et dagslyslignende lys, som modvirker træthed hos chaufføren. Også den automatiske nedblændingsfunktion fungerede ifølge de tyske journalister rigtig godt. Den er aktiv fra 35 km/t og op samt ned til 27 km/t ved deceleration.

Ens drivliner - næsten

Oplevelsen af de to bussers drivliner var meget ens. Alt andet havde også været en overraskelse, da den eneste forskel var, at den tre-akslede TopClass var udrustet med den store 12,8-liters OM471-motor på 510 hk, mens den let-



Forskellen mellem Comfort- og TopClass ses bagfra nemmest ved, at ComfortClass kun har ét kølegitter mod TopClass' to.

Materiel

tere to-akslede ComfortClass var udrustet med den lidt mindre 10,7-liters OM470-motor på 456 hk. Ved prøvekørslerne var begge busser kun lastet med 10-15 europæiske journalistkolleger inklusiv lidt bagage, så de kom på intet tidspunkt på hårdt arbejde.

Setra i Danmark

Den danske registreringsstatistik for busser er ikke særlig brugbar til at vurdere markedsandele for de forskellige mærker på det danske marked. Dog fremgår det af tallene, at Setra og Mercedes-Benz sidder tungt på markedet i det segment, hvor TopClass og ComfortClass huserer.

- Hvis man ikke kender til hver eneste turistbushandel på det danske marked, giver tallene ingen mening. Historisk set er et normalmarked for turistbusser i Danmark på ca. 100 enheder, men i 2022 blev det kun på 22, siger Søren Christensen, der er Sales & Marketing Manager for Setra & Mercedes-Benz.



En fremragende førerplads.

Materiel



Interiøret i TopClass med glastag er hentet fra øverste hylde.

Setra er endnu ikke klar til at pensionere de traditionelle bakspejle til fordel for kamera-løsninger



Materiel

- De store udsving skyldes blandt andet, at flere importører og forhandlere måtte for-registrere et antal demo- og lagerbusser på grund af en ny forordning om brandsikkerhed i turistbusser. Dermed talte de med som nyregistreringer i tidligere år, selv om de ikke var kundesolgte på registreringstidspunktet, forklarer han.

Søren Christensen vurderer, at det danske marked for turistbusser i et "normal-år" uden corona-restriktioner, ændrede lovgivningskrav og andre forstyrrende forhold ligger på 80-100 enheder.

- Af dem forventer vi en markedsandel til Setra/Mercedes-Benz på ca. 40 procent - nogenlunde ligeligt fordelt på de to mærker. Og med 12 eksemplarer af de nye Setra Top- og ComfortClass i ordrebogen allerede, hvoraf den første blev registreret i 2022, og de resterende registreres i 2023, ser det ikke urealistisk ud, siger Søren Christensen.

De nye LED-forlygter er ens på Top- og ComfortClass



Også LED-baglygterne er ens på de to nye Setra-modeller



Specifikationer på de prøvekørte busser:

Setra ComfortClass S 515 HD: allround turistbus i Denim Blue metallic. Drivline med 6-cylindret 10,7-liters OM 470-motor på 335 kW/456 hk, 8-trins Mercedes GO 250-8 PowerShift-gearkasse, Active Brake Assist 5, Predictive Powertrain Control, Active Drive Assist 2, Driver Score, Lane Assist, Sideguard Assist, 360-graders kamera, LED-forlygter, l x b x h: 12,3/2,55/3,77 meter og plads til 44 + 1 passagerer.

Setra TopClass S 516 HDH: luksus turistbus med samme specifikationer som ComfortClass bortset fra 6-cylindret 12,8-liters OM 471-motor på 375 kW/510 hk, l x b x h: 13,3 x 2,55 x 3,88 meter og plads til 48 + passagerer.



Kässbohrer-logoet lever videre på Setra-busserne som hyldest til den første Kässbohrer Setra S8-bus med selv bærende karosseri (på tysk: SEIbstTRAgend) fra 1951

Interesserede kan læse mere om historien om Setra og Kässbohrer i Magasinet Bus 6 - 2021, som kan hentes [her](#):

Bussen er kommet hjem efter en make-over

Madsen Turist, der har hjemsted i Ørsted på det nordvestlige Djursland, har fornyligt fået deres nye MAN-bus tilbage efter en make-over, hvor den fik den rigtige Madsen-farve og -logo

Bussen har 57 luksus pladser og indeholder alt, hvad en moderne turistbus skal have.



MAN Lions Coach



MAN Lions Coach - 1. reg. marts 2016 - Km. 398.494

Euro 6 - Automat gear - 54+1+1 pass.

Fartpilot, aircon., toilet, køkken, justerbare sæder, sovekabine, beslag til skiboks

Pris: 725.000 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

CEO: Dan B. Pedersen • Tlf. +45 4035 6252 • E-mail: dbp@busimport.dk

Svend K. Pedersen • Tlf. +45 4017 4791

El-busser er på vej til skoler

I efteråret havde alle skoler mulighed for at ansøge om midler til udstyr og materiel, som skal fremme arbejdet med bæredygtighed, grøn omstilling og klimatilpasning. Nu har fire skoler indenfor transportområdet har fået bevilliget tilskud til el-busser.

Børne- og undervisningsministeriet offentliggjorde op til jul, at der er bevilliget midler til fire skoler til at erhverve el-busser til undervisning på erhvervs- og arbejdsmarkedsuddannelserne inden for kollektiv trafik.

Til sammen dækker de fire skoler Danmark geografisk. Skolerne er AMU Juul, AMU Nordjylland, Dekra Syddjylland og Tradium.

Erhvervelsen af el-busser til undervisning understøtter det stigende antal af el-busser på vejene. Derfor glæder det TUR - Transporterhvervets Uddannelser, at man i fremtiden kan inddrage el-busser på uddannelsen

Der findes allerede et et-dagskursus som teoretisk gennemgår kørsel med el-lastbil. Det omfatter blandt andet sikkerheden omkring batterikøretøjer og viden om de faktorer, der påvirker el-forbruget. I løbet af januar forventer TUR at få godkendt et tre-dagskursus, som er praktiskorienteret om kørsel med el-busser.

I det nye år vil TUR se nærmere på at udvikle undervisningsmaterialer til brug indenfor el-busser.

TUR oplyser derudover, at CELF på Falster har fået midler til at erhverve en el-lastbil, mens AMU-Fyn har fået midler til to simulatorer til transportområdet.



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!

Stor busoperatør får ny mand i spidsen

Vikingbus A/S, der har over 1.500 medarbejdere i en række afdelinger rundt i Danmark, har ansat Thomas Wandahl som ny administrerende direktør. Med ansættelsen ønsker Vikingbus at styrke selskabet, der er det største busselskab med mini-, rute og turistbuskørsel her i landet

Thomas Wandahl overtog posten som administrerende direktør mandag 1. januar 2023 og afløste dermed den hidtidige administrerende direktør, Mogens Pedersen, som fortsætter i direktionen.

Thomas Wandahl kommer fra Falck Global Assistance, hvor han har været de seneste syv år - både som kommerciel direktør og senest som administrerende direktør. Thomas Wandahl har over 20 års international ledelseerfaring fra blandt andet transport- og teleindustrien, hvor han har bestrebet en række ledende stillinger i virksomheder som SAS, TDC, og 3, ligesom han har været administrerende direktør for mobilselskabet Telmore.

Thomas Wandahl er oprindeligt uddannet fra Copenhagen Business School og har sideløbende med erhvervs-karrieren gennemført lederuddannelser på IMD i Schweiz og Cranfield Business School i Storbritannien.

Ifølge bestyrelsesformand Søren Jespersen er den rolle, man har som administrerende direktør anderledes i forskellige faser af en virksomheds udvikling og størrelse. Søren Jespersen fremhæver Thomas Wandahl, som den helt rette til at fortsætte væksten for Vikingbus som én samlet virksomhed samt styrke busselskabets strategiske position på markedet i de kommende år.

- Thomas kommer med en stor faglig værktøjskasse og et stærkt kundefokus kombineret med en stor forståelse for drift og forretningsudvikling. Vi er i bestyrelsen sikre på, at han med sin moderne ledelsesstil og stærke kompetencer kan styrke vores position og indfri det store markedspotentiale," siger Søren Jespersen.

Thomas Wandahl bor syd for Malmø sammen med sin hustru og tre børn.



*Thomas Wandahl er den nye administrerende direktør i Vikingbus A/S.
(Foto: Evan Hemmingsen)*

Om Vikingbus:

- Vikingbus er en dansk landsdækkende leverandør af mini-, rute og turistbuskørsel til kunder i Danmark og Europa inklusiv rejsebureauer, private virksomheder, foreninger samt offentlige kunder, der serviceres inden for skolekørsel, handicap- og sygetransport samt rute- og bybuskørsel
- Vikingbus har over 1.500 engagerede medarbejdere, som driver forretningen fra afdelinger rundt i Danmark
- Polaris ejer 60 procent af selskabet, mens de oprindelige stiftere ejer 40 procent af selskabet



Uopmærksomhed og for kort afstand udløser kraftig irritation blandt andre bilister

Når vi som bilister bevæger sig ud i trafikken, oplever et overvældende flertal af os, at vi bliver irriteret over andre bilister. Ifølge en ny undersøgelse, som Kantar Gallup har foretaget for forsikrings-selskabet, Gjensidige, vækker en række dårlige vaner i trafikken - eksempelvis uopmærksomhed og for kort afstand til den forankørende - mere vrede end andre

Få ting kan få pulsen så meget op hos os bilister, som andre bilisters køreevner. For mens de fleste af betragter sig selv som dygtige, forudseende og ordentlige bilister, så fører andre bilisters køreevner ofte til voldsom irritation hos over otte ud af ti bilister. Det viser en ny undersøgelse, som Kantar Gallup har foretaget for forsikrings-selskabet, Gjensidige. Her løfter bilisterne samtidig sløret for, hvad der for alvor er en kilde til irritation, når de kører rundt på vejene.

Undersøgelsen viser, at det især er adfærd, der øger risikoen for ulykker, som får pulsen op hos den enkelte. På en noget nær delt førsteplads over irritationsmomenter blandt bilister på de danske veje finder man uopmærksomme bilister, der roder med enten GPS eller taler i håndholdt mobiltelefon - skarpt forfulgt af bilister, der ikke holder ordentlig afstand.

Selvom det måske kan virke som to vidt forskellige handlinger i trafikken, så har de ifølge Henrik Sagild, der er direktør for skade i Gjensidige, flere ting til fælles.

- For det første er begge ting ulovlige og giver et klip i kørekortet, men vigtigere endnu, så er begge handlinger blandt

de mest hyppige årsager til, der sker ulykker på vejene, og derfor giver det god mening, at andre bilister bliver frustrerede, når de oplever det, siger han.

På de efterfølgende pladser er det især fart - eller mangel på samme - der bliver udpeget som irriterende adfærd hos medtrafikanterne. Fire ud af ti peger nemlig på de bilister, der bliver liggende i ydersporet, mens hver tredje af de adspurgte specifikt bliver generet af bilister, der kører under den tilladte hastighedsgrænse.

Henrik Sagild peger på, at det til trods for, at langsom kørsel kan virke som en god ting i forhold til at undgå ulykker, så er det i begge situationer ikke nødvendigvis tilfældet.

- Et godt flow i trafikken er med til at højne trafiksikkerheden, og når bilister begynder at bryde det flow ved eksempelvis at køre væsentligt langsommere end tilladt, så er det med til at skabe uforudsete hændelser for andre bilister, der dermed risikerer at skulle agere hurtigt og usikkert, siger han.

Om undersøgelsen

Undersøgelsen er foretaget blandt 1.711 repræsentativt udvalgte borgere over 18 år af Kantar Gallup for Gjensidige i november og december 2022.

Skiltevasker kører ud i Kolding

En mekanisk skiltevasker er sat på opgaven med at sikre renere og lettere aflæselige vejskilte i Kolding Kommune. Ambitionen er, at alle skilte i hele Kolding Kommune fremover får besøg af skiltevaskeren mindst hvert tredje år

Hidtil er kommunens vejskilte ikke blevet rengjort systematisk, men mere ved enkeltstående lejligheder - og med håndkraft.

Entreprisechef i Kolding Kommune, Knud Høeg Rasmussen, forklarer, at den nye vaskedel er af samme mærke som eksisterende udstyr, så det kan kobles til en "robotarm" fra et køretøj, som entreprenøraftdelingen råder over i forvejen.

Den foreløbige brug af den mekaniske skiltevasker viser høj effektivitet, og med noget tilpasning i opstarten forventes det, at selve robotarmen kan blive endnu mere bevægelig.

Knud Høeg Rasmussen forudser, at skiltevaskeren er en god investering, da den formentlig vil betyde færre udgifter til løbende vedligeholdelse.



(Foto: Kolding Kommune)

Politiet på Midt- og Vestsjælland beslaglagde sidste år over 300 biler

Bilisters grove overtrædelser af Færdselsloven på de midt- og vestsjællandske sidste år betød, at politiet beslaglagde i alt 332 biler. 50 af dem blev beslaglagt som følge af vanvidskørsel

Spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet på over to promille var grundlaget i 36 af sagerne om vanvidskørsel, mens hastighedsovertrædelser på over 100 procent over den tilladte hastighed var baggrunden i 13 sager. I en enkelt sag kunne kørslen i et motorkøretøj anses som særlig hensynsløst.

- Politiet har fokus på at gribe ind over for de bilister, der har optrådt uansvarligt eller hensynsløst i trafikken, hvilket de mange beslaglæggelser i disse sager om vanvidskørsel viser, siger vicepolitiinspektør Thomas Tarpgaard fra Færdselsafdelingen hos Midt- og Vestsjællands Politi.

De øvrige beslaglæggelser uden for reglerne om vanvidskørsel var typisk i tilfælde med gentagne kørsler uden at have erhvervet et kørekort, eller ved frakendelse af kørekortet.

- Vi tager bilerne fra dem som et middel blandt flere til at holde de farligste bilister væk fra vejene. Hvis man vælger at se stort på Færdselslovens regler, så risikerer man altså, at man får bilen beslaglagt, siger vicepolitiinspektør Thomas Tarpgaard.

Oven i antallet af beslaglagte motorkøretøjer kommer også et mindre antal sager om vanvidskørsel på knallert. Disse sager omfatter typisk spirituskørsel på knallert med en alkoholkoncentration i blodet på over to promille.

De skærpede regler med flere muligheder for beslaglæggelser af køretøjer i forbindelse med vanvidskørsel trådte i kraft den 31. marts 2021. Reglen om beslaglæggelse af et køretøj i sager om spirituskørsel med en promille over to samt efter gentagne kørsler uden førerret har været gældende i længere tid.



Højesteret nedsatte bøde

Den samlede bøde for flere overtrædelser af taxiloven skulle fastsættes under anvendelse af princippet om modereret kumulation. Det har Højesteret afgjort i en sag, hvor en person havde benyttet sin personbil til taxikørsel, selv om bilen ikke var godkendt og registreret hertil og ved under samme kørsel at have ført bilen i erhvervsmæssigt øjemed uden at have erhvervet chaufførkort og uden tilladelse til erhvervsmæssig persontransport.

Med afgørelsen fastsatte Højesteret bøden til 40.000 kroner for overtrædelserne, hvor Landsretten havde fastsat en bøde på 54.000 kroner. For Højesteret angik sagen alene straffastsættelsen.

Højesteret har i sin dom lagt vægt på, at der i forarbejderne til taxiloven er redegjort for de bødeniveauer, der forudsættes anvendt ved overtrædelser af de enkelte bestemmelser. Bøden for manglende godkendelse og registrering af bilen til persontransport fastsættes som udgangspunkt til 15.000 kroner, bøden for manglende chaufførkort for chauffør fastsættes til 4.000 kroner, og bøden for manglende tilladelse til at udføre erhvervsmæssig persontransport i biler fastsættes til 35.000 kroner.

Landsretten havde fundet det bevist, at den tiltalte - uanset sit ansættelsesforhold hos selskabet UrbanGo - ved sin kørsel, selvstændigt havde overtrådt kravet om godkendelse og registrering af bilen til persontransport og kravet om tilladelse til erhvervsmæssig persontransport.

Landsrettens bevisresultat indebar, at den tiltalte var anset for at have drevet vognmandsvirksomhed i personligt regi i relation til den persontransport, som sagen angik, og at persontransporten således ikke var udført som led i hans ansættelse hos UrbanGo. Det forhold, at persontransporten blev bestilt via UrbanGos app, og at betaling for turen skete til UrbanGo, kunne ifølge Landsretten ikke begrunde en fravigelse af de bødeniveauer, der var angivet i forarbejderne.

Højesteret fastslog, at i tilfælde, hvor der foreligger flere overtrædelser af taxilovgivning til samtidig pådømmelse, må det i overensstemmelse med de almindelige regler for straffens fastsættelse og efter forarbejderne til taxiloven bero på en konkret vurdering, om den samlede bødestraf bør fastsættes ved sammenlægning af bødetaksten for hver enkelt overtrædelse eller under anvendelse af princippet om modereret kumulation.

Efter karakteren af overtrædelserne, herunder at overtrædelserne var begået under én kørsel og havde en nær sammenhæng, måtte den samlede bødestraf ifølge Højesteret fastsættes ud fra princippet om modereret kumulation.

Højesteret nedsatte efter sagens omstændigheder derfor bøden til 40.000 kroner.

Interesserede kan læse følgende dokumenter på domstol.dk:

Højesterets afgørelse - klik [her](#):

Landsrettens afgørelse - klik [her](#):

Byrettens afgørelse - klik [her](#):

Arbejdsforhold

Nyledige er tilbage i job efter 3, 6, 9 og 12 måneder				
	3 mdr. efter	6 mdr. efter	9 mdr. efter	12 mdr. efter
Alle aldersgrupper	38,3 pct.	53,8 pct.	61,5 pct.	56,0 pct.
20-24 år	45 pct.	58,1 pct.	62,7 pct.	56,9 pct.
25-29 år	41,0 pct.	56,1 pct.	64,8 pct.	59,3 pct.
30-34 år	38,7 pct.	54,4 pct.	63,7 pct.	58,2 pct.
35-39 år	38,9 pct.	55,0 pct.	62,5 pct.	57,4 pct.
40-44 år	39,4 pct.	55,9 pct.	63,4 pct.	57,5 pct.
45-49 år	39 pct.	55,4 pct.	63,4 pct.	59,3 pct.
50-54 år	38,6 pct.	55,5 pct.	63,2 pct.	58,4 pct.
55-59 år	35,7 pct.	52,9 pct.	60,9 pct.	54,7 pct.
60-64 år	28,7 pct.	41,7 pct.	47,8 pct.	40,5 pct.

Tabellen viser andelen af nyledige i perioden fjerde kvartal 2020 til tredje kvartal 2021, som er kommet i arbejde inden for det første år.
Kilde: AE på baggrund af Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering (STAR), jobindsats.dk. STAR definerer beskæftigelse som fire uger uden offentlige ydelser.

Analyse:

Ledige over 60 har sværest ved at komme tilbage i arbejde

Mens 6 ud af 10 i aldersgrupperne 25-29 år og 45-49 år er tilbage i arbejde efter et halvt år, gælder det omvendte for gruppen af 60-64-årige. Her står 6 ud af 10 endnu uden arbejde efter seks måneder. Det viser en ny analyse fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd. Seniorerne halter dermed efter de andre aldersgrupper på arbejdsmarkedet og ender oftere i langtidsledighed.

Hvis man som 60-64-årig bliver ledig, er vejen tilbage i beskæftigelse længere end for de yngre aldersgrupper på arbejdsmarkedet.

Det viser ny analyse fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, der er udarbejdet på baggrund af data fra Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering.

Arbejdsforhold

Et halvt år efter de 60-64-årige er blevet ledige, er 42 procent tilbage i beskæftigelse. Til sammenligning gælder det for 54 procent på tværs af alle aldersgrupper. Og lige knap 60 procent i aldersgrupperne 25-29 år og 45-49 år.

- Virksomhederne bliver ved med at skrike efter arbejdskraft, men tallene tyder på, at der sker et fravalg af seniorerne, og det er ikke godt nok. Hvis virksomhederne virkelig mangler arbejdskraft, må de blive bedre til at holde fast i seniorerne og sørge for at ansætte dem, der går ledige, siger Emilie Agner Damm, der er chefanalytiker i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd.

Hun peger på, at det er erfaren arbejdskraft, som virksomhederne ser bort fra ved at undlade at ansætte ledige i den ældste aldersgruppe.

Analysen fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd viser, at de 60-64-årige halter efter de øvrige grupper allerede efter tre måneders ledighed. Analysen viser også, at de 60-64-årige er overrepræsenterede i forhold til langtidsledighed. Man er defineret som langtidsledig, når man har været ledig i mindst 80 procent af tiden inden for de seneste 12 måneder.

I oktober var knap 24 procent af de arbejdsløse 60-64-årige langtidsledige mod 16 procent på tværs af alle aldersgrupper.

- Vi kan godt være bekymrede for, at ledige seniorer oplever aldersdiskrimination, der fører til langvarig ledighed. I værste fald forlader de arbejdsmarkedet permanent, og det er spild af evner og arbejdskraft, som virksomhederne ellers siger, at de mangler. Derfor er det vigtigt, at arbejdsgiverne giver de ældre chancen, siger Emilie Agner Damm og fortsætter:

- Det er positivt, at der i det nye regeringsgrundlag lægges op til at modarbejde diskrimination af seniorer, der ufrivilligt holdes ude af arbejdsmarkedet

Interessere kan læse analysen [her](#):

Analysens hovedkonklusioner

- Knap hver fjerde arbejdsløse mellem 60 og 64 år er langtidsledig, mens det kun gælder for 16 procent af alle arbejdsløse.
- Selvom beskæftigelsen aktuelt er rekordhøj, har de ældste grupper på arbejdsmarkedet fortsat sværere ved at finde vej tilbage i job end de yngre.
- Næsten fire ud af ti nyledige er tilbage i beskæftigelse efter tre måneder, men blandt 60-64-årige er kun 28 procent tilbage i beskæftigelse efter tre måneder.
- Selv i gode tider har seniorer svært ved at komme tilbage i arbejde, når de er blevet ledige. For seniorer kan langvarig ledighed føre til et tidligere exit fra arbejdsmarkedet. Når arbejdsgiverne melder om mangel på arbejdskraft, bør de derfor satse mere på at rekruttere de ældste ledige – både for virksomhedens, for seniorernes og for samfundsøkonomiens skyld. Derfor er det også positivt, at regeringen vil sætte fokus på diskrimination af seniorer på arbejdsmarkedet.

Pensionskasse leverede trods tab det bedste i branchen

Trods flere sammenfaldende kriser kom PensionDanmarks medlemmer, der eksempelvis omfatter en stor del af landets chauffører, ud af 2022 med begrænsede tab takket være en vellykket investeringsstrategi. PensionDanmarks 2022-resultatet er det bedste i branchen, og set over de seneste fem år er de gennemsnitlige afkast i pænt plus med 4-6 procent

2022 blev et år, der vil gå over i verdenshistorien med Ruslands invasion af Ukraine, der udløste krig i Europa og blev katalysator for flere samtidige kriser, der prægede de finansielle markeder året igennem.

Udviklingen med stigende renter, inflation og høje energipriser afspejlede sig i afkastene af de pensioner, som lønmodtagere i Danmark betaler til.

For de godt 800.000 medlemmer i PensionDanmark, der er landets største arbejdsmarkedspensionselskab, sluttede 2022 med begrænsede tab. Medlemmer under 46 år fik et afkast på -6,5 procent, mens medlemmer på 67 år fik et afkast på -4,3 procent.

Afkastene placerer PensionDanmark øverst blandt de danske pensionselskaber i størstedelen af alderspuljerne. Set over de seneste fem år, er det gennemsnitlige årlige afkast for PensionDanmarks alderspuljer positivt med mellem 4 og 6 procent.



Illustration: PensionDanmarks virksomhedspræsentation 2022.

Arbejdsforhold

- Enkeltstående år med negative afkast er et vilkår, når man investerer. Det er aldrig rart, men vi er glade for, at vi med en langsigtet og dedikeret investeringsstrategi har kunnet begrænse tabene for vores medlemmer, så de fortsat har pæne flerårige forrentninger af deres pensioner, siger administrerende direktør i PensionDanmark, Torben Möger Pedersen.

De beherskede minusser skyldes en vellykket investeringsstrategi, hvor PensionDanmark har haft en meget aktiv styring af porteføljens aktieandel og rentefølsomhed. Samtidig har det bidraget positivt til afkastet, at PensionDanmark har haft en relativt høj andel af unoterede investeringer og en tilsvarende lavere andel af børsnoterede aktier. Det har været til medlemmernes fordel, da de børsnoterede aktier faldt med 13 procent i 2022, mens særligt de unoterede infrastrukturinvesteringer klarede sig godt og steg 21 procent i værdi.

PensionDanmarks afkast (middel risiko) i 2022:

Alderspuljer (2022 / 5 års gennemsnit):

- 45-års-puljen: -6,5 procent / +5,8 procent
- 55-års-puljen: -5,9 procent / +5,5 procent
- 60-års-puljen: -5,2 procent / +4,8 procent
- 67-års-puljen: -4,3 procent / +3,7 procent

Forskellen i alderspuljernes afkast skyldes, at yngre medlemmer med længere tid til pensionsalderen har en højere investeringsrisiko og derfor en større del af deres opsparing investeret i aktier i forhold til medlemmer, som har kortere tid til pensionsalderen.

Om PensionDanmark:

- PensionDanmark, der blev stiftet for godt 25 år siden, er ejet af en række fagforbund og arbejdsgiverforeninger for at administrere de aftaler om pension, som fra 1987 har været en del af overenskomsterne, og som sikrer alle omfattede lønmodtagere ret til pensionsbidrag indbetalt til PensionDanmark
- PensionDanmark har 800.000 medlemmer beskæftiget på 23.000 private og offentlige virksomheder
- Medlemmerne er omfattet af overenskomster mellem 11 fagforbund og 28 arbejdsgiverorganisationer
- Omkring en fjerdedel af medlemmerne er fra Transport- og Handel

Færre og færre lønmodtagere deltager i voksen- og efteruddannelse

Siden 2010 er deltagelsen i offentlig videre- og efteruddannelse cirka halveret blandt ufaglærte og faglærte, viser ny analyse fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd. Det gælder især brugen af erhvervsrettede kurser, hvor faldet er bredt funderet på tværs af brancher. - Det er paradoksalt, når man hører virksomhederne ofte skrigende på mere kvalificeret arbejdskraft, siger Lars Andersen, der er direktør i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd

Ifølge analysen, som Arbejderbevægelsens Erhvervsråd har udarbejdet på baggrund af data fra Danmarks Statistik og Eurostat, deltog cirka 26 procent af de faglærte og 25 procent af de ufaglærte i offentlige videre- og efteruddannelseskurser (VEU) i 2010. I 2021 var det henholdsvis 12 procent og 14 procent. Deltagelsen falder også, hvis man tæller efteruddannelse i privat regi med.

- Den negative udvikling sker på trods af et stigende behov for at opkvalificere og efteruddanne lønmodtagerne. Der er nemlig et øget kompetencebehov på arbejdsmarkedet, og det vil uden tvivl fortsætte, siger Lars Andersen, der er direktør i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd.

- Vi mener helt bestemt, at der er et stort uforløst potentiale her. I 2030 kommer vi til at mangle cirka 100.000 faglærte, samtidig med at antallet af ufaglærte job falder. Derfor er det spildt, at man ikke formår at udnytte muligheden for opkvalificering og efteruddannelse i større grad, end vi ser, siger Lars Andersen videre.

Analysens hovedkonklusioner:

- Deltagelsen i offentlig videre- og efteruddannelse (VEU) er faldet blandt ufaglærte og faglærte lønmodtagere. I 2010 deltog omkring hver fjerde ufaglærte eller faglærte lønmodtager i offentlig VEU. De seneste tal fra 2021 viser, at deltagelsen pr. år er faldet til omkring det halve
- Det er især brugen af erhvervsrettede kurser, der er faldet. Faldet er bredt funderet på tværs af brancher
- Faglærtes brug af videregående VEU er dog steget hen over perioden, selvom niveauet fortsat er lavt. I 2009 deltog 1,2 procent af de faglærte lønmodtagere i videregående VEU. I 2021 var tallet steget til 2,3 procent
- Tal fra Eurostat viser, at deltagelsen også er faldet blandt ufaglærte og faglærte, når man anvender en bredere definition på efteruddannelsesaktiviteten end de offentlige kurser

Arbejdsforhold

Både for ufaglærte og faglærte er det især brugen af erhvervsrettede kurser, der er faldet siden 2009. Tallene viser, at mindre end hver tiende deltog i mindst ét erhvervsrettet offentligt VEU-tilbud i 2021.

Samtlige brancher oplever fald

Den faldende deltagelse i erhvervsrettet videre- og efteruddannelser gør sig gældende for samtlige brancher. Faldet er særligt stort inden for "industri, råstofindvinding og forsyningsvirksomhed", hvor deltagelsen er faldet med cirka 17 procentpoint i perioden 2009 til 2021.

Inden for "bygge og anlæg" og "handel og transport" er faldet ligeledes stort.

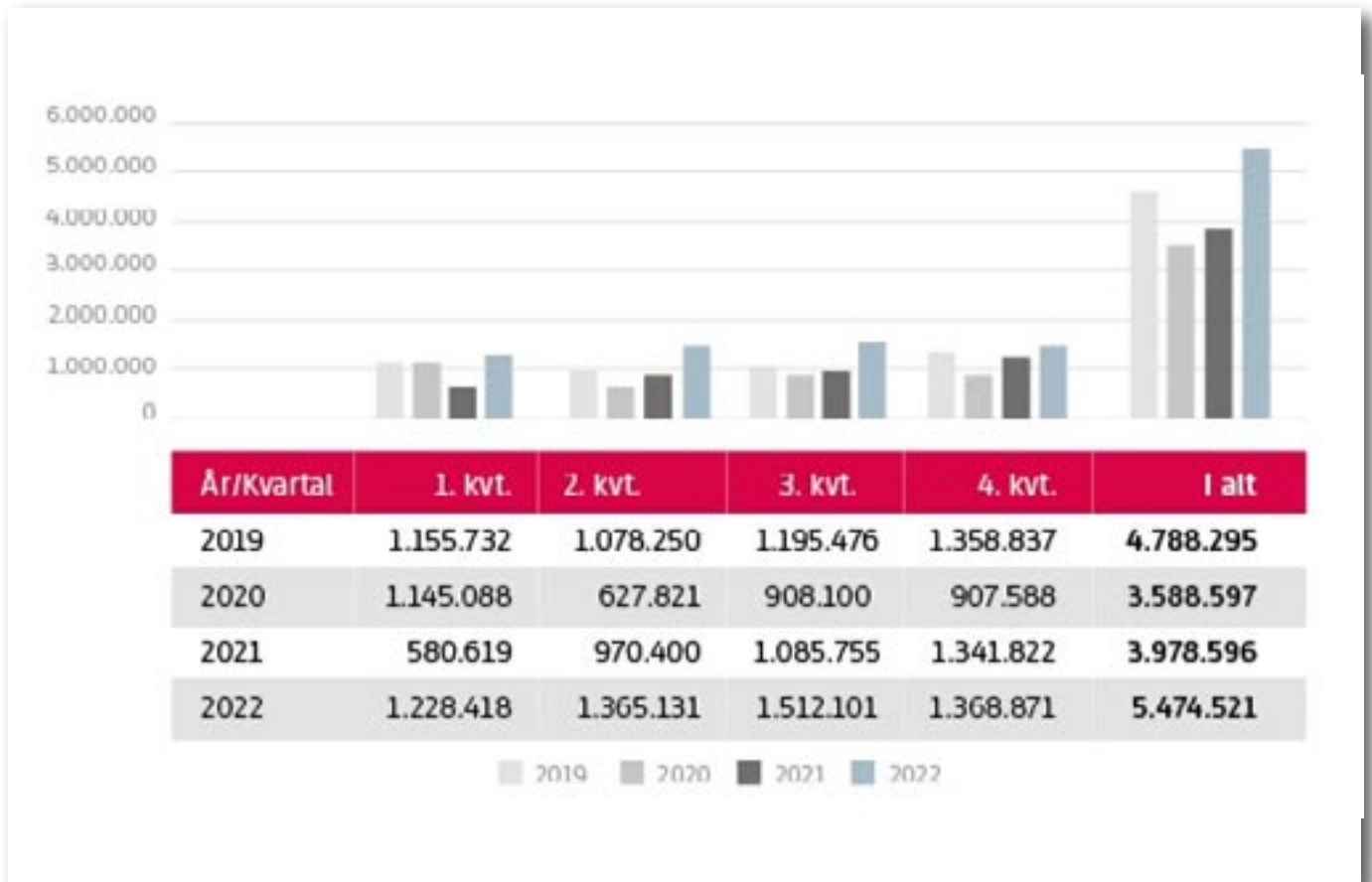
- Vi ved, at manglende motivation fra både medarbejderne og virksomhederne er en barriere for efteruddannelse. Mange virksomheder siger ligefrem, at de ikke ser et behov for det. Det er paradoksalt, når man hører virksomhederne ofte skrive på mere kvalificeret arbejdskraft, siger Lars Andersen.

Udviklingen i deltagelsen i offentlig VEU

Oversigten viser andelen af lønmodtagere mellem 30 og 50 år, som har deltaget i et offentligt VEU-kursus i løbet af året.

År	Ufaglærte	Faglærte
2009	24,3 procent	24,3 procent
2010	25,1 procent	26,2 procent
2011	21,9 procent	22,4 procent
2012	20,2 procent	19,5 procent
2013	18,6 procent	17,9 procent
2014	18,1 procent	17,1 procent
2015	17,5 procent	16,1 procent
2016	16,5 procent	14,9 procent
2017	16 procent	14,5 procent
2018	16,8 procent	14,8 procent
2019	17,7 procent	15,6 procent
2020	15,5 procent	13,3 procent
2021	14,1 procent	12,2 procent

Kilde: AE på baggrund af Danmarks Statistik



Passagertallet på letbane nåede nye højder

For fjerde kvartal i træk satte passagertallet i togene på Aarhus Letbane rekord. Dermed nåede det samlede passagertal for 2022 op på 5.475.521, hvilket er det hidtil bedste resultat

Passagertallet på de 5.475.521 er godt 14 procent mere end tallet for 2019 - året før corona-tiden - hvor passagertallet nåede op på 4.788.295.

I fjerde kvartal 2022 tog 1.368.871 passagerer med letbanens tog. Hos Aarhus Letbane peger man på, at mange af de nye passagerer kører med L1 mellem Aarhus H og Grenaa, men der er også en stigning i passagertallet på L2 mellem Odder og Aarhus H samt Aarhus H og Lystrup/Lisbjerg via Universitetshospitalet.

- Den passagervækst, vi har oplevet i 2022, er meget positiv, siger Mie Krog, der er formand for bestyrelsen i Aarhus Letbane.

- Passagererne er ikke bare vendt tilbage efter COVID 19, men der er også kommet flere til. Der er kommet flere afgange i morgenmyldretiden på Grenaabanen, og det kan heldigvis også ses på tallene. Vi er kommet tættere på at nå vores strategiske mål om at øge antallet af passagerer. Vi er utrolig glade for det flotte resultat og sender en stor tak til alle de passagerer, der har valgt Letbanen til i 2022, siger hun videre.

Aarhus er populær

Med et samlet passagertal på knap 5,5 millioner betyder det, at der i dag er over 17.000 passagerer, der dagligt rejser med Letbanen. 81 procent af dem rejser i hverdage.

Letbaner

Passagertallene viser også, at den mest populære strækning er L2 mellem Aarhus H og Universitetshospitalet. Her rejser over halvdelen af passagererne.

I gennemsnit rejser en passager 10 kilometer pr. rejse. Gennemsnittet er noget lavere for passagerer, der rejser med L2 mellem Aarhus H og Lystrup/Lisbjerg via Universitetshospitalet og dobbelt så højt for passagerer, der rejser på L1 mellem Aarhus H og Grenaa.



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



Femern-entreprenør når tre millioner arbejdstimer uden alvorlige ulykker

Byggeriet af Femern Bælt-tunnelen er kommet godt fra start. Også når det gælder målsætningen om at skabe en sikker arbejdsplads for de mange ansatte på projektet. Det viser en ny opgørelse over antallet af arbejdsulykker med fravær hos tunnelkonsortiet FBC, der udgraver tunnelrenden og udfører hovedparten af det marine arbejde i forbindelse med det store tunnelbyggeri. I januar 2023 rundede FBC tre millioner arbejdstimer i træk på projektet uden ulykker med alvorlige skader

Dermed er Femern Bælt-tunnelens byggeplads, som i øjeblikket er den største i Danmark, også én af de sikreste.

Opgørelsen, der følger byggebranchens metode, ser på det samlede antal arbejdstimer målt op mod antallet af hændelser med mere end en dags fravær.

Ifølge Dansk Arbejdsgiverforenings branchestatistik for "Bygge og Anlæg" er gennemsnittet på byggepladserne i Danmark godt 78 arbejdsulykker for den tilsvarende arbejdsomfang.

Faste forbindelser

- Vi er tilfredse med, at vi generelt har en særdeles lav ulykkesfrekvens på vores projekt. FBC er gået til opgaven med det samme mål som os, nemlig at være Danmarks sikreste byggeplads. Sammen holder vi et konstant fokus på forebyggelse og en stærk sikkerhedskultur, der er en del af vores DNA på Femern-projektet, siger Gintaras Vagelas, der er Health & Safety manager i Femern A/S.

På den anden side af skrivebordet hos FBC bemærker Safety Manager, Michiel Klaui, også de positive resultater.

- Vi har stor erfaring med de store anlægsprojekter til søs og har opbygget en god sikkerhedskultur hos os. Vi er glade for, at vores indsats giver resultat, og vi fortsætter naturligvis samarbejdet med både vores underentreprenører og Femern A/S om sikre og forbedre forholdene, siger Michiel Klaui.

(Foto: Femern)

Fakta om FBC på Femern-projektet:

- Fehmarn Belt Contractors (FBC) har til opgave at udgrave tunnelrenden og udføre andre gravearbejder til søs samt at opføre de to arbejdshavne på dansk og tysk side. Dertil kommer de nye landområder, der opstår som følge af udgravningen, og inddæmning af områderne til de fremtidige tunnelportaler på dansk og tysk side
- FBC har løbende haft 200-500 ansatte på byggeriet af Femern Bælt-tunnelen
- FBC forventes at være tilknyttet projektet i 2020-2024

FBC består af følgende virksomheder:

- Boskalis International B.V. (Holland)
- Van Oord Dredging and Marine Contractors B.V. (Holland)

Rådgivere:

- Sweco Danmark A/S (Danmark)

Om Femern Bælt-tunnelen:

- Femern-tunnelen, der anlægges som en 18 kilometer lang sænketunnel, bliver verdens længste sænketunnel
- Femern-tunnelen rummer en tosporet motorvej i hver retning og to elektrificerede jernbanespor
- Det vil tage syv minutter at køre fra Danmark til Tyskland i tog og ti minutter i bil
- Elektriske tog kan køre gennem tunnelen med 200 km/t.
- Bilister kan køre 110 km/t i tunnelen
- Anlægsrammen for Femern-forbindelsen er på 55,1 milliarder kroner i 2015-priser
- Femern Bælt-tunnelen forventes at stå færdig i 2029

Faste forbindelser



(Videoptagelse. Vejdirektoratet)

Brodrager blev sejlet ud i Storstrømmen ... og hejst op

I dagene 9. og 10. december blev den første brodrager til den nye Storstrømsbro sejlet ud i Storstrømmen mellem Sjællens og Falster og hejst op på to bropiller

Brodrageren havde længde på 73 meter og en vægt på 4.000 ton, og operationen blev udført tålmodigt og med stor præcision.

Brodragerne er de elementer, som forbinder bropillerne og bærer selve kørebanen og jernbanen. Bortset fra de to nordligste og de to sydligste nærmest land, bliver de alle bygget på Masnedø, inden de skal sejles ud og hejses op.

I de kommende par år skal der sejles yderligere 43 brodragere ud af samme størrelse plus fire særlige brodragererementen til de to gennemsejlingsfag.



Evaluering af motorvejsbyggeri i Vestjylland: Vejen er billigere og bedre end forventet

Vejdirektoratet har evalueret den 18 kilometer lange motorvej mellem Herning og Holstebro, der åbnede i september 2018. Motorvejen, der er en del af Rute 18 og har fået navnet, Holstebromotorvejen, sparer ifølge evalueringen trafikanterne for 1,3 millioner timer om året

Den fuldt udbyggede motorvej mellem Holstebro og Herning betyder, at man som bilist kan tilbagelægge strækning mellem de to byer på 17 minutter mod 31 minutter tidligere. Det giver ifølge den nye evaluering fra Vejdirektoratet en årlig tidsbesparelse på 1,3 millioner timer.

Prisen for motorvejen er også blevet væsentligt lavere end forudsat, og samlet set giver det en samfundsøkonomisk forretning på 11,1 procent mod de forventede 5,1 procent.

- Det er glædeligt, når vi lykkes med at gennemføre store infrastrukturprojekter, der både er til gavn for mange og kommer i mål til tiden. I det her tilfælde endda til en noget lavere pris, end forventet, siger transportminister Thomas Danielsen (V), der stammer fra Holstebro.

Hver dag er der omkring 20.000 køretøjer på strækningen. En stor del af trafikken fra den gamle hovedvej er flyttet, så godt 80 procent af trafikken mellem Herning og Holstebro nu kører på motorvejen,

Prisen på motorvejen blev omkring 2,5 milliarder kroner, hvilket er cirka en milliard billigere end forventet. Årsagen er primært, at projektbevillingen blev fastlagt i en periode, hvor markedet var præget af relativt høje priser, og projektet blev udført, inden de seneste års prisstigninger satte ind. Licitationen førte til lavere priser end forventet og dermed lavere omkostninger.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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



(Foto: CMP)

Havn løfter kollektiv transport op på land

CMP - Copenhagen Malmö Port - udfører hvert år omkring syv løft af de københavnske el-drevne havnebusser, når de skal gennemgå den regelmæssige kontrol.

Løftesystemet, som mandskabet hos CMP bruger, er designet og produceret af Max Fodgaard A/S specielt til at kunne løfte havnebusserne, som drives af Arriva. Systemet består af tre løftebomme, der samlet kan løfte 70 ton.

Det er et fleksibelt system, der også kan bruges til andre løft i terminalen.

De kraner, som CMP bruger til at løfte havnebusserne, er ligesom havnebusserne emissionsfrie.

Havnebusserne er et populært transportmiddel i København, hvor man kan udforske byen fra vandsiden. CMP har en fleksibel aftale med Arriva, som sikrer en hurtig og effektiv drift, der er afgørende for havnebussernes daglige aktiviteter.



Færgerne til og fra Bornholm nåede nye passagertal i 2022

2022 satte rekord for færgerne på de tre ruter til og fra Bornholm. Ifølge Molslinjen A/S, der driver færgeforbindelserne fra og til Bornholm, blev 2022 det hidtil bedste år opgjort på antal passagerer, biler og lastbiler

De seneste tal for transporten af passagerer, biler og lastbiler, der dækker hele 2022, viser, at der var 1.948.140 passagerer med frem og tilbage på tre ruter, som Molslinjen A/S driver fra og til Bornholm. Det var knap 90.000 flere end i det hidtidige rekordår 2019.

Antallet af biler kom op på 573.126 i 2022, hvilket var knap 40.000 flere end i bilernes hidtidige rekordår i 2021.

Når det gælder antal transporterede lastbiler endte tallet på 47.443 i 2022, hvilket var knap 1.000 flere end i lastbilernes hidtidige rekordår 2021.

- Bornholm er et stærkt brand, som hele vejen gennem corona-perioden har klaret sig flot, og det er meget tilfredsstillende at se, at øen er kommet så stærkt tilbage i det første år efter den store pandemi", siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

2023 bliver året, hvor færgekapaciteten til Bornholm bliver væsentligt større. Derfor er der håb hos rederiet om, at 2022 ikke bliver det sidste rekordår for øens færgetrafik.

- Med Express 5 som hovedfærge det meste af næste år vil der være kapacitet til at udvikle trafikken yderligere til gavn for turismen og alle de tilknyttede erhverv - og selvfølgelig også for de bornholmere, som bare gerne vil billigt frem og tilbage, siger Jesper Skovgaard.



Fragt- og passagerfærge, Hammershus, var en af de færger, som i 2022 var med til at bringe passagerer, biler og lastbiler fra og til Bornholm. (Foto. Molslinjen A/S)



Fjord Line indsatte i 2013 og 2014 to nye færger med motorer, der kørte på gas. Nu skal motorerne bygges om til også at kunne sejle på almindelige marise-diesel. (Foto: Jesper Christensen)

Norgesfærger skal kunne sejle på andet end gas

På grund af energikrisen har det norske færgerederi, Fjord Line, der sejler mellem Hirtshals og en række havne i det sydlige og vestlige Norge, besluttet at ombygge sine to gasdrevne færger »Stavangerfjord« og »Bergensfjord« fra singel-fuel LNG-motorer til dual-fuel LNG/MGO-motorer. Ombygningen betyder, at rederiet indstiller driften midlertidigt på ruterne ruterne Bergen-Stavanger-Hirtshals og Hirtshals-Langesund

Efter to år med pandemi og myndighedspålagte rejserestriktioner har Fjord Line indtægtsmæssigt haft selskabets bedste højsæson i 2022. Men Ruslands invasion af Ukraine har medført ekstraordinære høje og meget svingende priser på LNG (Liquified Natural Gas), som udløser en situation for Fjord Line, som ikke er bæredygtig rent økonomisk.

Prisudviklingen har været langt højere end for traditionelle og mindre bæredygtige energikilder, der anvendes til skibsdrift. Fjord Line modtager desuden ingen offentlig energistøtte i forbindelse med energikrisen. Det betyder, at brændstofomkostningerne for Fjord Lines to skibe, der opereres med LNG, har haft en drastisk stigning langt over et økonomisk bæredygtigt niveau.

Siden starten af efteråret, er afgangene med LNG-skibene fra Vestlandet i Norge, Danmark og Langesund i Norge reduceret og sejltiden er forlænget for at spare på energien.

Fjord Line har gennem længere tid arbejdet på at vurdere alternative og langsigtede løsninger for at kunne opret-

Flydende forbindelser

holde sine normale kundetilbud på ruten mellem Vestlandet og Danmark samt ruten mellem Langesund og Hirtshals. Fjord Line har nu besluttet at udskifte single-fuel LNG-motorerne på de to LNG-skibe »Stavangerfjord« og »Bergensfjord« med dual-fuel LNG/MGO-motorer i løbet af foråret. MGO står for Marine Gas Oil.

Ombygningen af de to færger betyder, at de ud over LNG kan sejle på MGO (Marine Gas Oil), hvilket vil sikre en økonomisk bæredygtig drift, indtil LNG-priserne er tilbage på et normaliseret niveau.

Fjord Line markerede sig som pionerer indenfor LNG-skibdrift med de to prisbelønnede LNG-skibe, da de blev søsat i 2013 og 2014.

- Det er vemodigt at være nødsaget til at gennemføre en ombygning, for også at kunne sejle på MGO, selvom Marine Gas Oil har betydelig lavere svovludslip end traditionelt brændstof som HFO (Heavy Fuel Oil). Ombygningen er dog helt nødvendig for at kunne opretholde vores kundetilbud, sikre arbejdspladser og sikre Fjord Lines fortsatte udvikling, siger Fjord Line's administrerende direktør, Brian Thorsted Hansen.

- Ombygningsplanen medfører desværre, at vi i perioden 8. februar til 25. maj 2023 ikke vil kunne opretholde vores kundetilbud på ruterne Bergen-Stavanger-Hirtshals, og Hirtshals-Langesund. Vi beklager meget overfor vores privat- og firma-/fragtkunder, som bliver berørt af ændringer, og som er vant til at benytte Fjord Line på disse vigtige færgeforbindelser mellem Norge og kontinentet, siger Brian Thorsted Hansen videre.

Ombygning af LNG-skibene

Ombygningen af »Stavangerfjord« går i gang i januar og vil være afsluttet ved udgangen af marts. »Bergensfjord« bygges om i perioden fra februar til midt i juni. Ruterne som vil blive påvirket af ombygningerne er Bergen-Stavanger-Hirtshals og Hirtshals-Langesund. Fjord Line's øvrige ruter på Sandefjord-Strömstad og Kristiansand-Hirtshals vil ikke blive påvirket af ændringerne og vil sejle som normalt.

Skibene bliver ombygget på Fosen Yard og motorerne leveres af Wärtsilä.

Fjord Line har i forbindelse med ombygningen og den pågående energikrise gennemført en refinansiering, hvor ejere og lånegivere sammen sikrer, at Fjord Line kan sejle videre.

Gennem corona-tiden og energikrisen har ejerne sammen bidraget med 500 millioner norske kroner i form af ny egenkapital til selskabet.

Kunder der har booket med Fjord Line, og som er påvirket af ændringer, vil få deres rejse/transport refunderet, eller de kan vælge at blive ombooket, eller få en voucher.

I ombygningsperioden vil Fjord Line investere i medarbejderne gennem fortsat kompetenceudvikling for at bygge videre på rederiets fundament og udvikling.

- Vi glæder os til at byde kunderne velkommen tilbage på de berørte ruter, når ombygningerne er gennemført, siger Brian Thorsted Hansen.

Fjord Line har sejlet forrest i den grønne omstilling og er det eneste norske rederi, som transporterer passagerer og gods internationalt på to skibe, der er drevet af flydende naturgas. Ved at bruge naturgas opnår Fjord Line en CO₂-reduktion på op til 25 procent og en kraftig reduktion i udslippet af svovl- og nitrogenoxider.

- Det er vi stolte over, og vores ambitioner om at være markedsledende i den grønne omstilling er uforandret, og det vil vi fortsat arbejde for, siger Brian Thorsted Hansen.

Passagerer er blevet mere tilfredse med færgerne til og fra Bornholm

Tilfredshedsundersøgelsen for Bornholmslinjen i højsæsonen 2022 viser, at de rejsende til og fra Bornholm er godt tilfredse med turen, og at tilfredsheden er højere end i samme periode året før

Når turen går til eller fra Bornholm, rejser mange med færgerne mellem Ystad og Rønne eller Køge og Rønne. Og den tur er der generelt stor tilfredshed med, viser tilfredshedsundersøgelsen for højsæsonen 2022.

Samlet set giver de rejsende deres tur med færgerne på de to ruter til og fra Bornholm en gennemsnitlig karakter på 4,1 ud af fem, hvilket er en stigning på 0,1 i forhold til 2021.

De rejsende på ruten mellem Rønne og Køge giver 4,2 i karaktergennemsnit.

- Færgerne er den primære transportform til og fra Bornholm, og det er vigtigt, at passagererne er tilfredse med det tilbud, de har. Derfor er det godt at se, at passagerernes tilfredshed er høj og endda er steget i forhold til sidste år, siger transportminister Thomas Danielsen (V).

Analysen er foretaget af Analyse Danmark for Molslinjen A/S, der driver færgefarten til og fra Bornholm. Analysen, der er en del af Transportministeriets kontraktopfølgning med Molslinjen A/S, udarbejdes på baggrund af spørgeskemaer, som 7.008 passagerer har udfyldt i perioden 2. juli til 5. august 2022.

Analysen måler på fem kategorier:

- Den samlede oplevelse
- Personlig betjening
- Rengøring
- Adgang til færgerne
- Information og billetkøb

I forhold til højsæsonen 2021 er der inden for stort alle kategorier sket en stigning i tilfredsheden blandt passagererne.

Også set i forhold til lavsæsonen 2022 er der samlet set en stigning i tilfredsheden inden for alle fem kategorier i undersøgelsen for højsæsonen 2022.

Interesserede kan se "Kundetilfredshed Bornholmslinjen - Højsæson 2022" [her](#):





Hurtigfærge bliver forsinket

Byggeriet af Molslinjens nye hurtigfærge »Express 5« hos Austal i Filippinerne nærmer sig sin afslutning. Men leveringen af hurtigfærgen, der skal sejle på Bornholmslinjen, er trukket ud, så værft og rederi er i dialog om en ny dato for levering. Forsinkelsen betyder, at færgen ikke som planlagt kan sættes ind i påsketrafikken til og fra Bornholm

Express 5 bliver forsinket i levering fra værftet i Filippinerne. Det ligger fast efter teknikere fra Molslinjen netop har været på besøg på værftet

Planen er - efter at teknikere fra Molslinjen har besøgt værftet og kunne konstatere, at færgen ikke kunne leveres til den aftalte tid - at færgen leveres til Bornholmslinjen i slutningen af februar. Det sker på værftet i Filippinerne, hvorefter færgen sejles til Rønne, hvor den skal godkendes og synes af myndighederne, inden den kan sættes i drift.

»Express 5« optræder lige nu i sejlplanerne på Bornholm fra 20. marts.

- Det er usikkert, om vi kan nå det til den dato. Derfor er vi desværre nødt til at arbejde med et alternativ, hvor »Express 5« først sættes i sejlplan efter påske, siger Molslinjens administrerende direktør, Carsten Jensen



Magasinet Bus

Fredag 23. december 2022 - nummer 12 - 10. årgang

100-års busjubilæer har mod på mere

Læs mere side 28 - 33

Østjysk busvognmand
tur med en ny generation af bus

Læs mere side 18

Undersøgelse:

Kollektivtransport skal være
billigere og mere attraktive

Læs

Busvognmand i Aalborg er kørt i Skifteretten

Læs mere side 7

Busoperatør har testet elektriske turistbusser
- og har investeret i flere

Læs mere side 12 - 13