

Magasinet Bus

Torsdag 5. december 2024 - nummer 11 - 12. årgang

Regionalbus har fået dieselmotor byttet ud med el-motor

Læs mere side 24 - 34

Busrute får
ny operatør

Læs mere side 11

Den elektriske busandel
kører mod

50 procent i Aarhus

Læs mere side 14

Billig billet til fast pris har haft en positiv effekt

Læs mere side 12 - 13

Den kollektive trafik er
blevet billigere i drift

Læs mere side 4

Regional el-bus rækker
op til 500 kilometer

Læs mere side 40 - 41



Virkeligheden inspirerer til løsninger

Teori er godt, tankevirksomhed er også godt - og i kombination med den verden, vi bevæger os i, kan det inspirere til løsninger i virkelighedens verden. Det er jo ikke noget nyt. Og det sker i grunden hele tiden, selvom man ind i mellem godt kan få den tanke, at det meste skal udtænkes ved en bod bag en skærm - eller af en hvis AI.

I dette nummer af Magasinet Bus omtaler vi mindst to forhold, hvor virkeligheden har udløst initiativ eller en løsning.

Det første, vi her på denne plads vil fremhæve, er taxi-branchen tryg.taxi, som fra første færd har opbagning af flere store taxi-selskaber, der tæller omkring halvdelen af landets taxie. Initiativet tryg.taxi skal med klistermærker på taxierne signalere, at man som passager trygt kan køre med. Selvom der er noget fascinerende ved en god western - behøver taxi-området her i landet ikke udvikle sig til det vilde vesten...

Det andet, vi omtaler i dette nummer af Magasinet Bus, er elbusser i regional trafik på Sjælland, hvor operatør og bus-leverandør ved omtanke og kombination af muligheder kører med el-busser i regionaltrafik med rækkevidde ud over det, der lige står i tabellen. Så det, der syntes umuligt, alligevel var muligt.

Det er i grunden tankevækkende på den gode måde - for så lever håbet om, at vi kan køre mod en fremtid, hvor vi eksempelvis får lidt mere styr på vores CO2-belasting.

Det er også tankevækkende, at nogle af de fremskridt, vi har nået på miljø-området med hensyn til dieselmotorer er skabt i en for samspil mellem politiske ønsker og beslutninger og producenter. De sidste har nok været lidt pessimistiske og skeptiske.

For mange år siden sidst i forrige århundrede var budskabet fra en tysk motorproducent til EU's beslutningstagere ved en konference i Bruxelles, at producenten nok kunne finde en vej frem - men hvis det ikke var den rigtige vej med hensyn til krav, ville det blive udvikling med en zig-zag kurs og en tom kasse, inden man var nået i mål. Men hvis kursen var lagt af politikerne i god tid, skulle producenterne nok levere det ønskede.

En anden gang i begyndelsen af dette århundrede var en motoringeniør hos en svensk producent meget skeptisk med hensyn til en kommende EU-norm. Det ville være helt umuligt.

Resultaten var i begge tilfælde, at producenterne leverede det ønskede med hensyn til udslip - og leverede mere økonomiske motorer.

Virkeligheden er inspirerende, så god og inspirerende læselyst med dette nummer af Magasinet Bus

Jesper Christensen, journalist og 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



More **than electric.**

eDAILY



Region Midtjylland:

Den kollektive trafik er blevet billigere i drift

Passagerfremgang, stigende indtægter og faldende udgifter i første halvår tegner lovende for 2024-regnskabet hos trafikelskabet Midttrafik. Prisindekset for diesel, gas og el er faldet og giver Midttrafik et forventet mindre-forbrug på over 60 millioner kroner. Samtidig viser de seneste passagertællinger, at antallet af passagerer pr. køreplantage er stigende

Midttrafik's seneste passagertællinger, der dækker årets første seks måneder, viser, at busser, tog og letbane havde over 28 millioner rejsende. Midttrafik oplyser, at der har været passagerfremgang de steder, der er kørt fri af nedskæringer, mens der har været nedgang de steder, hvor kørslen er blevet beskåret for at spare. Midttrafik kan også konstatere, at antallet af passagerer pr. køreplantage er stigende og ikke påvirket af nedskæringer.

Flere indtægter og færre udgifter

På indtægtsiden har det stigende passagertal betydet flere indtægter og en forventning om, at årets indtægter lander en procent over budgettet for 2024 med en stigning på 9,3 millioner kroner. Midttrafiks budget blev tilbage i april opjusteret med 4,5 millioner kroner i forhold til daværende budget på grund af positive forventninger til passagertal, indtægter og faldende udgifter.

Kollektiv transport

Når Midttrafik ser på udgiftssiden, kan trafikskabet notere, at det er blevet billigere at drive den kollektive trafik i Midtjylland. Midttrafik forventer færre udgifter til busdrift på 52,2 millioner kroner og færre udgifter til flextrafik på 9,7 millioner kroner i år. Det skyldes et fald i prisindekset for diesel, gas og el - og en forventning om en lavere variabel gennemsnitsomkostning end tidligere forudsat i budgettet for 2024.

- Der bliver skrevet meget negativt om den kollektive trafik. Faktum er, at det fungerer rigtig godt mange steder. Vores passagertællinger viser for eksempel stor fremgang i Aarhus og på de regionale ruter, siger Midttrafiks bestyrelsesformand Steen Vindum (V), der er tilfreds med den positive udvikling.

- Det forventer vi vil fortsætte. Den kollektive trafik udvikler sig hele tiden. Det gælder både i forhold til den grønne omstilling, hvor der løbende kommer flere elbusser, men også inden for billettering, hvor nye landsdækkende billetter, som Rejsebillet og Rejekort på app gør det lettere for både høj- og lavfrekvente kunder at hoppe på bussen, når de har behov for det”.

Passagerfremgang trods færre køreplantimer

Midttrafiks passagertællinger viser, at 28,2 millioner passagerer rejste med bus, tog og letbane i første halvår 2024.

Det var marginalt flere end i første halvår 2023. Det for første halvår 2024 skal ses i lyset af, at der i juni 2023 blev gennemført større besparelser hos både Region Midtjylland og flere kommuner.

Når Midttrafik alligevel har fastholdt det samlede passagertal, skyldes det passagerfremgang der, hvor der ikke er gennemført besparelser. Tallene viser samtidigt, at antallet af passagerer pr. køreplantime er steget.

Passagerudviklingen varierer på tværs af kommuner og Region Midtjylland. Her fremhæver Midttrafik flere højdespringere, hvor passagertallet overstiger tallene fra forrige år:

- Aarhus Letbane: Fremgang på 19 procent (519.000 passagerer)
- Bybusserne i Aarhus: Fremgang på 3 procent (430.000 passagerer)
- Bybusserne i Struer: Fremgang på 54 procent (28.000 passagerer)
- Midtjyske Jernbaner: Fremgang på 15 procent (28.000 passagerer)

Til gengæld er der passagernedgang i Herning, Horsens og Silkeborg, hvor der er reduceret kørsel på grund af besparelser. Alle tre steder er antallet af passagerer dog steget pr. køreplantime.

På de regionale ruter er passagertallet stort set uændret på trods af besparelserne i sommeren 2023. Det skyldes, at passagerfremgang på en række af de store hovedruter opvejer tabet på de ruter, hvor der blev gennemført besparelser.

Interesserede kan se dagsordenen til bestyrelsesmødet i Midttrafik fredag 1. november **her**:

Det forventede regnskab står under Punkt 4, mens passagerudvikling står under punkt 10. Her er tal for alle kommuner og Region Midtjylland.

Trafikselskab åbner dørene for gratis cykelmedtagning i busser og letbanetog

Fra søndag 19. januar kan man tage sin cykel med gratis i Midttrafiks busser og i Aarhus Letbane's tog. Det har bestyrelsen for Midttrafik besluttet på det seneste bestyrelsesmøde, hvor politikerne også blev enige om at fjerne natbustillægget fra fredag 15. november. Tidligere har det kostet ekstra at rejse med natbus - nogle billettyper har kostet det dobbelte af en normalbillets pris

Tiltaget med billigere natbusser trådte i kraft 15. november samtidig med, at Midttrafik indsatte særlige julenatbusser flere steder i regionen. Tiltaget fortsætter i helårnatbusserne omkring Aarhus efter jul.

- Vi har mange nye kunder med i natbusserne, når julens fester sætter ind. Det er vores udstillingsvindue i forhold til, at de vælger den kollektive trafik en anden gang. Derfor skal det være let og gennemsommeligt at købe billet til en tur med natbussen. Men det skal også være lettere for vores faste kunder, der har enten ungdomskort eller pendlerkort. De kan nu hoppe ombord uden at skulle købe en ekstra billet, siger Midttrafiks bestyrelsesformand, Steen Vindum (V).

Natbusserne omkring juletid er særligt populære, når mange lader bilen stå for at rejse sikkert hjem med en bus.

Gratis cykelmedtagning

Tiltaget med, at man kan tage en cykel gratis med busser og letbane træder i kraft søndag 19. januar 2025 og gælder letbanetog og i de busser, hvor det er muligt at medbringe cykler.

Passagerer i Midttrafiks område kan i dag medtage cykler i alle bybusser, undtagen Aarhus, i Aarhus Letbanen, busserne på Rute 100 mellem Hornslet, Aarhus og Odder og i de regionale el-busser. I forbindelse med nye kontrakter bliver det muligt at medbringe cykler på flere regionalruter.

Passagerer med cykler skal i dag tilkøbe en cykelbillet til 13 kroner undtagen i Rute 100, hvor det er gratis på grund af et pilotforsøg. I togene hos Midtjyske Jernbaner er det gratis at medtage cykler.

Cyklerne kan dog kun medtages med det forbehold, at der skal være plads i busser og letbane.



Forsøg med gratis lokalbusser kører ud i Holstebro

Fra onsdag 1. januar bliver det som forsøg gratis at køre med alle lokalruter i Holstebro. Det oplyser trafikselskabet Midttrafik, som peger på, at tiltaget kører som et to-årigt forsøg, der skal gøre det mere attraktivt at rejse med kollektiv trafik fremfor med bil

Holstebro Kommune ønsker med forsøget at motivere flere borgere til at vælge den kollektive trafik. Derfor vil chaufførerne fra de tre lokalruter 296, 297 og 298 nøjes med at sige pænt god dag, når passagerne fra onsdag 1. januar stiger på bussen.

Lokalruterne 270 og 283 er allerede gratis at benytte nu. Fra årsskiftet vil alle lokalruter være gratis.

Midttrafiks bestyrelse godkendte på det seneste bestyrelsesmøde, at forsøget med gratis lokalruter i Holstebro bliver sat i gang.

- Midttrafik er selvfølgelig åben over for tiltag, der kan styrke brugen af den kollektive trafik og mindske solokørsel med egen bil. Det er meget positivt, at Holstebro Kommune kigger på muligheder for at begrænse belastningen på både vejnet og klima. Vi håber, at forsøget vil få mange borgere til at afprøve den kollektive trafik som et alternativ til bilen. Og at de opdager, at der også er fordele ved at transportere sig med bus og tog - for eksempel i form af afslapning og mulighed for at læse eller arbejde på turen, siger Steen Vindum, der er bestyrelsesformand i Midttrafik.

Lokalruterne i Herning har været gratis siden 1. oktober, hvor Herning Kommune satte gang i et forsøg med gratis kørsel i seks måneder. Det er endnu for tidligt at aflæse resultatet af forsøget på passagertallene.

Om kollektiv transport i Holstebro Kommune:

Udover de fem lokalruter, 17 regionale ruter og togstrækningen Holstebro-Skjern kan borgerne rejse med flextrafik i Holstebro Kommune. Kommunen har 20 knudepunkter, som borgerne kan rejse til og fra med en flextur til nedsat pris. Flextur er kollektiv trafik på bestilling og et alternativ til bybusserne, der blev nedlagt i sommeren 2024.

Puljer til fleksible transportløsninger i landdistrikterne er åbnet for ansøgninger

Trafikstyrelsen har åbnet for ansøgning til to tilskudspuljer, der skal fremme kollektiv transport i landdistrikterne. Fristen for at ansøge i første runde er søndag 1. december

SVM-Regeringen har afsat 70 millioner kroner til to nye tilskudspuljer, som skal bruges til at sikre bedre og mere fleksible transportløsninger i landdistrikterne. Trafikstyrelsen har bekendtgørelserne for de to puljer klar - og har åbnet for ansøgning om at få del i midlerne.

Tilskud fra puljen til frivilligbusser kan for eksempel bruges til minibusser, der kan drives af frivillige i lokalsamfund, hvor der er ringe adgang til kollektiv transport. Der er afsat 10 millioner kroner til puljen i første ansøgningsrunde.

Puljen til behovsstyret transport er især tiltænkt såkaldt bus på bestilling. Det er en form for flextrafik, hvor busser kører mellem et fleksibelt net af stoppesteder frem for at følge en fastlagt rute. Der er afsat 20 millioner kroner til puljen i første ansøgningsrunde.

Trafikstyrelsen gør opmærksom på, at selvom ansøgningsfristen for første runde ligger i 2024, kan der godt søges om tilskud til projekter, som først realiseres i 2025 og de efterfølgende år.

Interesserede kan læse mere om Pulje til frivilligbusser og finde bekendtgørelsen **her**:

Interesserede kan læse mere om Pulje til behovsstyret trafik og finde bekendtgørelsen **her**:

Fristen for at søge tilskud fra puljerne i første ansøgningsrunde er søndag 1. december.



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](#)!

Efter undersøgelse:

FynBus har måske Danmarks mest tilfredse buskunder

FynBus har igen spurgt kunderne - det er dem, der køber billet til trafikskabets busser - hvor tilfredse de er. Den seneste kundetilfredshedsundersøgelse melder om stor tilfredshed og fremgang på næsten alle parametre. Når man dertil lægger at kundetilfredsheden befinder sig i den høje ende af skalaen, kan resultaterne næsten ikke blive bedre, lyder det i en kommentar fra FynBus

Det er ikke fordi 2024 har været et stille år. I det forgangne år har kunderne både skullet forholde sig til ændrede busruter, nye måder at billettere på og afskaffelse af fysiske køreplaner.

Undersøgelsens resultater synes at understrege, at det ikke betyder det store, når blot man er godt informeret.

Overordnet set går FynBus frem på både tilfredshed, loyalitet og image, og under disse tal gemmer sig en fremgang på så vigtige parametre som tilfredshed med pris, information om forsinkelser og aflysninger, køreplaner og billetsystem.

Den samlede kundetilfredshed er steget fra 73,9 i september 2023 til 76,0 i september i år.

Et opslag i undersøgelsen viser, at FynBus med rette kan fremhæve, at der har været fremgang på næsten alle parametre.

De punkter - det er fire ud af i alt 21 - hvor FynBus's kunder var mindre tilfredse i september 2024 end i samme måned sidste år var indeklimaet i bussen (72,5 til 72,3), den indvendige rengøring (73,3 til 71,6), bussen overholdelse af køreplanen (74,6 til 74,1) og opbevaringsmuligheder for bagage (69,6 til 69,3).

Der, hvor FynBus ligger højest er punktet "Hvor sandsynligt er det, at du vil køre med FynBus igen?". Her er FynBus gået frem fra 92,5 til 94,0.

Undersøgelsen er foretaget i efteråret 2024 af analysebureauet Wilke, og undersøgelsens svar er baseret på 1.088 respondenter.

De seneste års undersøgelser af kundetilfredsheden med FynBus kan ses **her**:



Busterminal i København er klar til test af informationssystem

Torsdag 7. november indledte Vejdirektoratet en test af det nye trafikinformationssystem ved Københavns busterminal, der åbnede 6. juni. Med det nye trafikinformationssystem vil det blive muligt at se på skærmene, hvor og hvornår busserne kører ved busterminalen, der ligger ved Dybbølsbro i København

Det nye informationssystem skal først igennem en såkaldt integrationstest, der skal sikre, at systemet viser de rigtige informationer til passagererne. Samtidigt skal trafikselskabet Movia, som får ansvaret for den daglige drift af trafikinformationssystemet, træne sin driftsorganisation i at bruge systemet.

Systemet består af skærme, signaler og videokameraer. Skærmene viser, hvornår de enkelte busser ankommer og kører, og fra hvilken platform. Signalerne viser buschaufførerne, hvilken platform de skal køre til, mens videokameraer blandt andet bruges til at følge trafikafviklingen på terminalen. Derudover kan passagerer, som er ankommet med bus, se de kommende togafgange fra den nærliggende S-togsstation Dybbølsbro og den nye metrostation Havneholmen.

- Testen starter torsdag morgen, og vi forventer, at den varer tre uger. Hvis testen viser problemer med systemet, bliver det slukket, indtil fejlene er udbedret, så passagerer ikke risikerer at modtage forkert information, siger projektchef Mette Menne Vikjær, Vejdirektoratet.

Når testen er gennemført og godkendt, vil trafikinformationssystemet efter en prøvedriftsperiode overgå til almindelig drift.

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

København-Bornholm

Busrute får ny operatør

Vikingbus overtager mandag 2. december Kombardo Expresse-ruten mellem København og Rønne. Samtidig skifter ruten navn til Bornholm Expressen.

Kombardo Expressen, der har kørt mellem Rønne og København via Ystad siden 1. september 2018, har har været drevet i et samarbejde mellem Molslinjen og Herning Turist. Efter skiftet vil Herning Turist fokusere på Kombardo-ruterne via Kattegat - stadig under navnet Kombardo Expressen.

- Skiftet er en del af vores løbende indsats for at forbedre vores service. Vikingbus' ekspertise og moderne busflåde giver os mulighed for at tilbyde en endnu mere komfortabel og effektiv rejseoplevelse. Passagererne kan forvente samme høje standarder for sikkerhed og service, som de kender fra vores tidligere ture, men med et nyt og forbedret setup, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Samtidig med skiftet af leverandør ændres Kombardo Expressen til Bornholm Expressen. Busserne vil skifte navn og udseende over de kommende måneder:

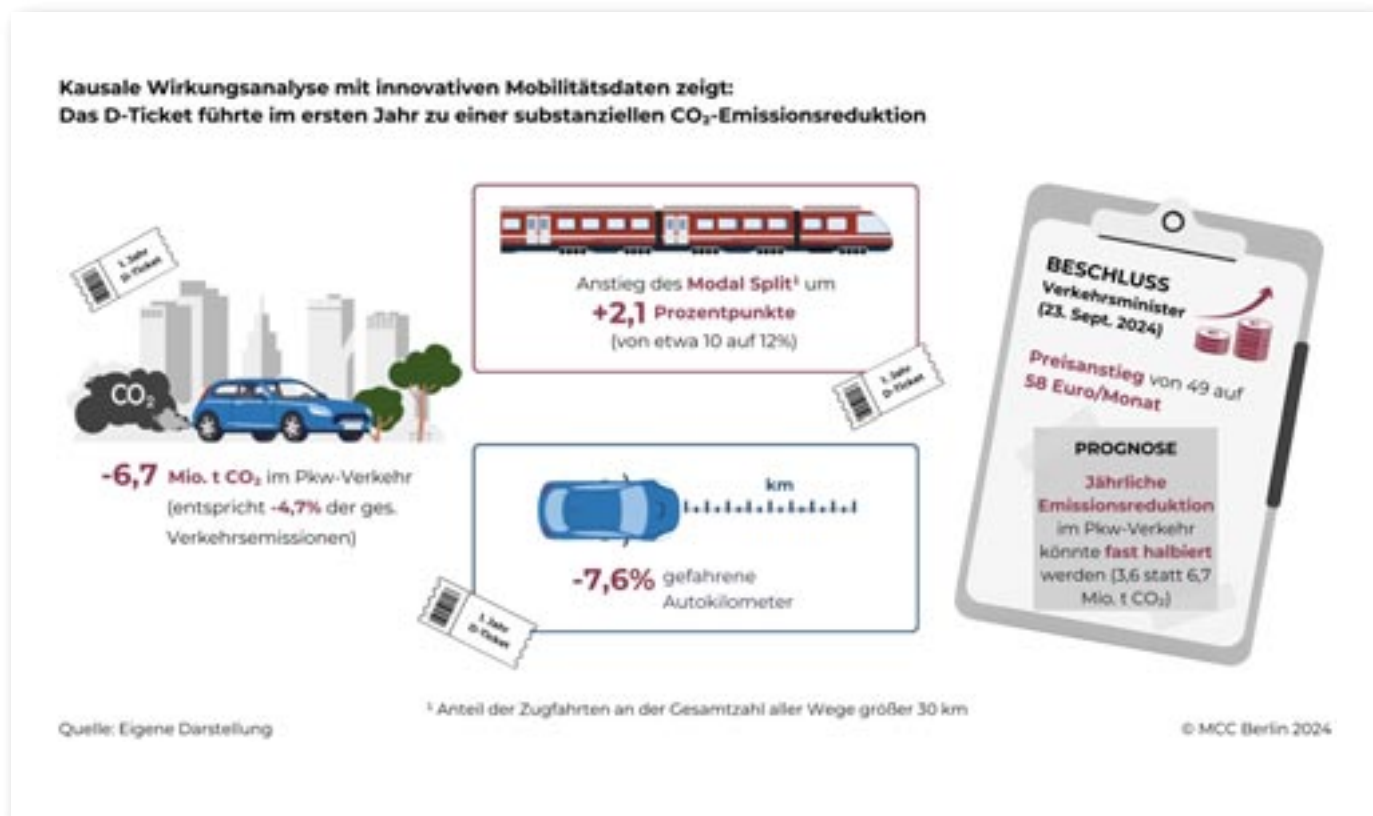
- Med det nye navn ønsker vi at fremhæve vores tætte relation til Bornholm og vores rolle som en vigtig transportforbindelse for både lokale og besøgende. Bornholm Expressen vil fortsætte med at tilbyde fleksible og direkte afgang, der gør det nemt at rejse mellem Bornholm og resten af Danmark, siger Jesper Skovgaard.

Vikingbus kommer til at stå for busser, chauffører og logistik, og det betyder, at det lokale Gudhjem Bus fortsat vil køre en del af busserne på den Bornholmske side af ruten.

- Vi glæder os til at service bornholmere og besøgende med vores komfortable dobbeltdækkere - og vi ser frem til at være med til at udvikle trafikken til og fra øen med vores koncept, siger Lars Larsen, der er driftsdirektør i Vikingbus.

Molslinjen fremhæver, at leverandørskiftet ikke vil få indflydelse på hverken priser eller bestilling af billetter. Det vil fortsat ske via den sædvanlige hjemmeside og app.





Billig billet til fast pris har haft en positiv effekt

Den tyske "Deutschland-Ticket" til 49 euro - cirka 365 kroner - der giver adgang til at rejse med lokale og regionale busser og tog i hele Tyskland i en måned, har ført til et markant skift i trafikken fra vej til jernbane. Det viser en analyse fra klimaforskningsinstitut MCC (Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change), der har hjemsted i Berlin

MCC har analyseret "Deutschland-Ticket", der er et Ariadne energiomstillingprojekt finansieret med støtte fra Bundesforschungsministerium.

Forskerholdet har set på de første 12 måneder efter indførelsen af Deutschland-Ticket 1. maj 2023 og har statistisk evalueret mobiltelefon- og bilbevægelighedsdata for Tyskland samt data fra en kontrolgruppe bestående af otte andre europæiske lande. På den måde har forskerne fra MCC fastslået effekten af Deutschland-Ticket på folks mobilitetsadfærd.

Ifølge undersøgelsen øgede Deutschland-Ticket antallet af togrejser på over 30 kilometer med 30,4 procent sammenlignet med, hvad der ville have været tilfældet uden ordningen. Til gengæld var den personlige transport markant mere moderat på tværs af alle afstande med 7,6 procent færre kørte bilkilometer.

Da Deutschland-Ticket ifølge analysen ikke har ændret det samlede antal rejser på tværs af alle transportformer - inklusive cykel, fly, bil og tog - betyder det, at andelen af togrejser ("modal split") steg fra omkring 10 procent til 12 procent. Det har så ført til en besparelse på omkring 6,7 millioner ton CO₂-emissioner, svarende til 4,7 procent af de samlede emissioner fra transport i Tyskland.

Baseret på analyser baseret på indsamlede data forudser forskerne også, hvordan en annonceret prisstigning på 9

euro - cirka 67 kroner - fra 49 til 58 euro for månedsbilletten vil ændre folks mobilitetsadfærd og dermed emissionerne.

Forskerholdet fra MCC vurderer, at antallet af togrejser kan falde med 14 procent som følge af prisstigningen, og at de kørte bilkilometer kan stige med 3,5 procent. Resultatet kan blive, at prisstigningen kan halvere den reduktion i emissioner, der blev opnået med 49-euro billetten i det første år.

Interesserede kan læse mere om MCC's analyse af "Deutschland-Ticket" [her](#):

Punkter fra analysen:

Effekterne af "Deutschland-Ticket" i det første år:

- Med D-Ticket (Deutschland-Ticket) er antallet af togrejser steget med 30,4 procent ved rejser over 30 kilometer, brugen af biler er faldet med 7,6 procent (færre kørte bilkilometer), men den samlede mobilitet er forblevet relativt stabil
- D-Ticket har ført til en trafikflytning fra vejtransport til jernbane, hvor andelen af togrejser ud af den samlede mængde rejser over 30 kilometer ("modal split") er steget fra cirka 10 procent til 12 procent
- D-Ticket har ført til en reduktion i CO₂-udledningen fra biltrafik med omkring 6,7 millioner ton, hvilket svarer til en reduktion på cirka 4,7 procent af de samlede missioner fra trafikken i Tyskland
- Den nyligt vedtagne prisstigning på D-Ticket fra 49 til 58 euro fra 2025 vurderes at betyde, at togtrafikken vil falde med cirka 14 procent, mens bilkørslen vil stige med cirka 3,5 procent. Det vil føre til en halvering af de emissionsbesparelser, der hidtil er opnået med D-Ticket



Den elektriske busandel kører mod 50 procent i Aarhus

Busselskabet AarBus er i øjeblikket ved at indkøbe 31 nye el-busser som erstatning for eksisterende diesel-busser i Aarhus. De 31 nye batteri-elektriske busser bliver leveret af polske Solaris, er alle 18 meter ledbusser og er en del af et samlet indkøb af i alt 56 el-busser, hvor de resterende 25 el-busser bliver leveret i foråret 2025

I dag har AarBus 62 batteri-elektriske busser i drift. Med de 31 nye elektriske ledbusser fra Solaris, der bliver sat i drift i løbet af oktober, november og december, vil antallet stige til 93, hvilket er omkring halvdelen af AarBus' busser.

Indkøbet af de 31 elektriske busser og de 25, der følger efter i løbet af foråret næste år, er skridt imod Aarhus Kommunes mål om, at alle 149 bybusser i drift skal være CO₂-neutrale i 2027, mens reservebusserne skal være det i 2030.

- Vores kollektive trafik skal være et velfungerende og grønt alternativ til bilen. Med endnu flere el-busser på vejene får aarhusianerne en bedre og mere behagelig oplevelse, når de hopper på bussen. De kommende år giver vi den

kollektive trafik en økonomisk indsprøjtning, så aarhusianerne vil opleve, at busser og letbane kører så ofte i myldretiden, at køreplaner bliver overflødige, siger Nicolaj Bang (K), der er rådmand for Teknik og Miljø.

El-busser giver gode kundeoplevelser

Midttrafik oplever at flere og flere tager den kollektive trafik i Aarhus. September blev en rekordmåned for både bybusser og letbane med 3.070.592 passagerer. Det er 109.234 flere passagerer end i september sidste år.

- Vi er inde i en positiv udvikling, hvor flere vælger den kollektive trafik til. Med de nye el-busser og Letbanen, der også kører på el, gør vi det endnu lettere for aarhusianerne at vælge en grøn og CO2-neutral rejse. Dertil kommer gode kundeoplevelser i form af støjsvage busser, let indstigning, stort flexareal og elektriske kørestolsramper. El-busserne vil også bidrage til, at støjniveauet i bybilledet generelt vil blive mindre til glæde for alle i og omkring Aarhus by, siger Lars Berg, der er direktør i Midttrafik.

Hos busselskabet AarBus, som står for driften af bybuskørslen i Aarhus, har man set frem til at få de nye el-busser ud at køre.

- Det er utroligt spændende og vigtigt for os at være med til at gøre Aarhus til en grønnere og renere by, og vi glæder os over samtidig at kunne forbedre den oplevelse, kunderne får i vores busser, siger AarBus' direktør Hans Jørgen Østergaard.

Han tilføjer, at de nye el-busser kører væsentligt længere på en opladning end de el-busser, AarBus i forvejen har, og det har stor betydning for at sikre en driftssikker kollektiv trafik.

De første batteri-elektriske busser blev kørt ind i den kollektive transport i Aarhus i august 2019, hvor busselskabet i Aarhus tog fire batteri-elektriske Volvo-busser i brug. Efterfølgende købte busselskabet flere busser hos Volvo. De seneste indkøb er sket hos Solaris, hvor de nyeste busser har både længere rækkevidde pr. opladning og elektroniske spejle.

Fakta om de nye el-busser:

- AarBus har indkøbt i alt 56 el-busser. 31 af busserne leveres og sættes i drift løbende fra oktober til december 2024. De resterende 25 busser kommer på gaden i løbet af foråret 2025
- AarBus råder i forvejen over 62 el-busser, så med de 31 el-busser vil 50 procent af AarBus i alt 188 busser fra december køre på el
- Busserne har en væsentlig længere rækkevidde end tidligere indkøbte el-busser. Det forventes, at de kan køre et helt driftsdøgn på en enkelt opladning, som finder sted på et af AarBus' anlæg om natten
- Busserne er 18-meter busser af mærket Solaris og har 47 faste siddepladser, hvoraf de 39 vender fremad. Dertil kommer 3 klapsæder og 88 ståpladser
- Busserne er støjsvage
- Busserne har god tilgængelighed med lav indstigning, stort flexareal og elektriske kørestolsramper
- Busserne har elektroniske sidespejle, hvilket giver bedre udsyn og større sikkerhed

Aarhus Kommune har et mål om, at driftsbusser skal være CO2 neutrale i 2027, mens reservebusser skal være CO2 neutrale i 2030.

Færdselsstyrelsen:

Køre- og hviletidskontrollen bliver udvidet og forbedret fra 1. januar

I overensstemmelse med EU-reguleringen skal EU-landene fra onsdag 1. januar næste år fordoble kontrolperioden i køre- og hviletidskontrollen. Det betyder, at politiet ved en vejkontrol vil udvide perioden for kontrol af køre- og hviletidsdata fra de seneste 28 dage til de seneste 56 dage udover kontroldagen

Samtidig udvider Færdselsstyrelsen perioden for den administrative virksomhedskontrol fra én til to måneder.

De forlængede kontrolperioder skal sikre en mere effektiv kontrol, da hver kontrol indeholder flere arbejdsdage. Færdselsstyrelsen oplyser, at da det samlede antal kontrollerede arbejdsdage ikke øges, vil færre virksomheder blive udtaget til kontrol.

Tilføjelse af intelligente takografer

Fra onsdag 1. januar næste år skal alle køretøjer, der skal overholde køre- og hviletidsreglerne, og som udfører international transport, være udstyret med en intelligent takograf. Betegnelsen "intelligente takografer" er derfor tilføjet, hvor det er relevant i bekendtgørelsen.

Bedre overblik over reglerne

Den tidligere bekendtgørelse havde syv ændringsbekendtgørelser, som nu er sammenskrevet til én bekendtgørelse, hvilket skal give et bedre overblik over reglerne. Derudover er struktur og sprog justeret.

Færdselsstyrelsen ser med den nye bekendtgørelse frem til at udvide datagrundlaget, så virksomhedskontrollen kan målrettes mere end det er muligt i dag.

Interesserede kan se den nye bekendtgørelse [her](#):

Fagforening fik godt 5,5 millioner kroner hjem til berørte medlemmer

3F Københavns Chauffører og Vestegnen skaffede i august og september i alt 5.551.828 kroner hjem i faglige sager til berørte medlemmer

Beløbet betyder, at 3F Københavns Chauffører og Vestegnen i årets første tre kvartaler har skaffe i alt 11.898.956 kroner hjem i faglige sager - eksempelvis sager om manglende overtidsbetaling, pensionsindbetaling og manglende løn.

Teori- og køreprøver kan gennemføres på fire sprog - plus et mere

Fra onsdag 1. januar 2025 gælder nye regler om de sprog, en køreprøve kan gennemføres på. Reglerne gælder for både teoretiske og praktiske prøver og for elever i alle kørekortkategorier. Teoriprøver og køreprøver kan gennemføres på fire sprog - og et femte, hvis man bor i Sønderjylland

Fra onsdag 1. januar 2025 kan elever tage en køreprøve på følgende sprog:

- Dansk
- Engelsk
- Færøsk
- Grønlandsk
- Tysk (for personer med bopæl i Haderslev, Tønder, Aabenraa og Sønderborg kommuner)

De nye regler betyder, at elever fra årsskiftet ikke længere kan tage en teoretisk eller praktisk prøve med tolk.

Reglerne gælder også for elever, der har et aktivt køreuddannelsesforløb hen over årsskiftet. Som eksempel kan elever, der har bestået teoriprøven med tolk på eksempelvis persisk inden 1. januar 2025, ikke tage den praktiske prøve med tolk på persisk efter 1. januar 2025.

Færdselsstyrelsen oplyser, at der i uge 1 og 2 næste år kun afvikles praktiske prøver på dansk.

Kørelærere skal være opmærksomme på at ombooke køreprøver, der er booket til uge 1 og 2 til elever, der ønsker køreprøver på engelsk, til uge 3 og frem, eller afbestille prøverne.

Prøver, der er booket på engelsk med afvikling i uge 1 og 2, aflyses.

De nye regler er en udmøntning af initiativ nummer 8 i den initiativpakke, som transportministeren indgik med kørelærerbranchen i december 2023.

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

Arbejdsskader udløste godt 46 millioner kroner på to måneder

3F Københavns Chauffører og Vestegnen fik i august og september i alt 46.216.996 kroner hjem i sager om arbejdsskader

Beløbet betyder, at 3F Københavns Chauffører og Vestegnen i årets første tre kvartaler har skaffe i alt 66.816.694 kroner hjem i sager om arbejdsskader.

Transportministeren skal i samråd om lovændringer om buskørsel

I et kommende samråd ønsker Folketingets Transportudvalg en drøftelse af følgende spørgsmål til lovforslag L107 med transportminister Thomas Danielsen (V). Lovforslaget handler om regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport

Samrådsspørgsmålet lyder:

"Vil ministeren redegøre for, hvorfor ministeren ikke finder det vigtigt at informere Folketinget om politiets advarsler vedrørende L 107 - lovforslaget om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven? Der henvises til artiklen "Transportministeriet undlod at oplyse Folketinget om Rigspolitiets advarsler mod omstridt lovforslag" bragt af Altinget.dk 29. november 2024"

Folketingets Transportudvalgt har stillet transportministeren spørgsmålet efter ønske fra Mai Mercado (K), Stinus Lindgreen (R), Nick Zimmermann (DF), Kenneth Fredslund Petersen (DD), Leila Stockmarr (EL) og Mads Olsen (SF).

Lidt om lovforslag L 107:

Da transportminister Thomas Danielsen fremsatte lovforslaget 20. november sagde han:

"Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Regelforenkling for vejtransportvirksomhed og forlængelse af tilladelser til sygetransport).

Formålet med lovforslaget er at gøre det lettere at være transportvirksomhed i Danmark og være konkurrencedygtig på EU-niveau. Det sker ved at fjerne, forenkle og ændre krav, som overimplementerer EU-retten, ikke længere er nødvendige og ikke bidrager til hverken høj færdselssikkerhed eller sunde konkurrencevilkår. Eksempelvis ved at fjerne nationale dokumentationskrav, forenkle krav til chauffør- vikarvirksomheder og ændre definitionen for erhvervs-mæssig buskørsel.

Herudover vil lovforslaget sikre, at gyldighedsperioden for allerede udstedte tilladelser til sygetransport forlænges med 18 måneder dog maksimalt til og med den 31. december 2027.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og de ledsagende bemærkninger, skal jeg hermed anbefale lovforslaget til det Høje Tings velvillige behandling".

Lovforslaget L107 kan findes **her**:

I forbindelse med, at lovforslaget har været i høring, sendte en række organisationer et høringssvar. Organisationerne Dansk PersonTransport, DI Transport, 3F Transport og Dansk Erhverv Transport skrev blandt

Arbejdsforhold

andet, at de var stærkt bekymrede over dele af forslaget. I opsummeringen i høringssvaret skrev de fire organisationer:

Regeringens forslag til ændring af busloven (L 107) ændrer definitionen af erhvervsmæssig buskørsel, så alle tre kriterier skal være opfyldt samtidig, før der kræves en tilladelse. Det åbner for, at aktører kan udføre buskørsel mod betaling uden erhvervstilladelse, hvis buskørsel ikke er deres primære formål.

Vi er dybt bekymrede for, at det vil føre til omgåelse af reglerne, skævvridning af konkurrencevilkår, sikkerhedsproblemer og forringede arbejdsvilkår.

Som repræsentanter for branchen har vi ikke kunnet få klarhed over, hvem der har efterspurgt denne ændring. Det er ikke os, og vi er heller ikke bekendt med, at nogen aktører har ønsket det. Derfor har vi nogle klare anbefalinger til Transportudvalgets medlemmer, som vi håber I vil tage med i jeres behandling af lovforslaget”.

Det fulde høringssvar kan ses [her](#):

Interesserede kan læse artiklen "Transportministeriet undlod at oplyse Folketinget om Rigspolitiets advarsler mod omstridt lovforslag", som Altinget bragte 29. november, [her](#):

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Færdselsstyrelsen har taget nye systemer til kontrol af køre- og hviletid i brug

Færdselsstyrelsen har udviklet to nye systemer - Tempus, der aflæser data fra takografer og førerkort, og Virksomhedsportalen, hvor man som vognmand skal indsende materiale, hvis man blive indkaldt kontrol af køre- og hviletidsreglerne

Begge systemer er i brug, hvilket betyder, at en vognmænd eller hans repræsentant, der indkaldes til kontrol af køre og hviletidsreglerne, fremover skal bruge Færdselsstyrelsens nye Virksomhedsportal til at indsende data og dokumentation for den periode, som kontrollen handler om.

Indkaldes ens virksomhed bliver indkaldt til kontrol, modtager man information om upload af materiale og link til brug af virksomhedsportalen i indkaldelsesbrevet. Man skal logge på Virksomhedsportalen med MitID erhverv for at kunne indsende data. På færdselsstyrelsens web-side kan man finde en vejledning til Virksomhedsportalen

Hvis man har køretøjer i ens flåde, der er udstyret med en analog takograf, skal man forsat udfylde og indsende diagramarkene til styrelsen med post.

Hvis man logger på som tredie-part, skal man bruge sin egen virksomheds MitID og angive, hvilken virksomhed, man uploader for.

Færdselsstyrelsen har udviklet systemerne af flere årsager:

- De nye intelligente takografer, der har medført et behov for udvikling af et nyt system
- Udvidelse af kontrolperioden til to måneder
- Fra sommeren 2026 skal Færdselsstyrelsen også kontrollere køre-og hviletid for varebiler, der udfører international godskørsel
- Ønske om at forenkle sagsbehandlingen

Færdselsstyrelsen oplyser, at Tempus også kommer til at understøtte kontrollen af arbejdstid.

Interesserede kan læse mere om kontrollen af køre- og hviletidsreglerne **her**:



Fra øverste hylde. Klar til levering.

En ny rejsesæson står for døren, og kun det bedste er godt nok. Med SETRA og Mercedes-Benz busser giver du din chauffør de bedste arbejdsforhold og de rejsende en uforglemmelig oplevelse i særklasse. Kan du ikke vente? Bare rolig. De første lagerbiler er allerede ankommet, og er klar til deres første rejse. Vi ses hos Hessel Bus i Køge.



HESSEL BUS

Hessel Bus A/S | Centervej 3, 4600 Køge | info@hesselbus.dk | +45 56 37 00 00



Hollandske dieselmotorer skal drive polske bybusser i Rom

DAF Components skal levere 110 lydsvage Paccar MX-11 motorer til den polske busproducent, Solaris, der skal bruge dem i et tilsvarende antal Urbino MH-bybusser, som skal køre i Roms gader. Busserne, der har en mild-hybrid drivline, bliver leveret til transportvirksomhed Atac, som løbende sætter dem i drift i løbet af de kommende måneder op til fejringen af jubelåret 2025

De 110 Paccar MX-11 motorer yder 270 kW/370 hk og har en flad momentkurve, der sikrer jævn kørsel og maksimal passagerkomfort - også på veje med stigninger og i busbanerne i og omkring Rom. De offentlige transportvirksomheder i Rom råder i dag over 720 Solaris-busser med motorer fra Paccar.

Solaris Urbino MH er en bybus med lav indstigning, hvor Paccar MX-11 motor er kombineret med en særlig automatisk transmission til tomgang uden emission ("start-stop") og elektrisk støtte ved acceleration. Denne mild-hybrid løs-

Materiel

ning opsamler energi ved opbremsning - og bruger den opsamlede energi til at sætte i gang uden hjælp fra bussens dieselmotor. Systemet kendes også fra andre busproducenter - eksempelvis MAN.

Strøm-enhederne bliver fremhævet for deres pålidelighed, effektivitet og lave vedligeholdelsesomkostninger. Derudover sikrer en vedligeholdelsesplan med kun ét serviceinterval om året maksimal opetid for busserne.

I 2025 vil Rom fejre, at "Håbet skuffer aldrig", som proklameret af Pave Frans. I anledning af Pavens jubelår for Håbets pilgrimme forbereder byen sig til ankomsten af omkring 35 millioner pilgrimme.

DAF Components er en førende uafhængig leverandør af komponenter som motorer, aksler og førerhuse til producenter af busser, specialkøretøjer samt skibe over hele verden.





En flot bus rullede ind på scenen.

Regionalbus har fået dieselmotor byttet ud med el-motor

Fornyligt havde Daimler inviteret fagpressen til en præsentation af sin nye elektriske udgave af regionalbussen Intouro. Med et "e" foran Intour markerer Daimler, at der er tale om den kendte Intouro-model i en elektrisk udgave

Tekst og foto: Rolf Brems

Præsentationen foregik et meget velvalgt sted - nemlig i den gamle Berliner-banegård for jernbanelinjen mod Dresden.

Under de smukke og rustikke rammer havde Daimler medbragt en eCitaro, eCitaro K-model og en eCitaro G, altså en med brint som energibærer og i en 18 meter ledbus-udgave. Brintbussen prøvekørte vi tidligere på året i Madrid på Jaramarbanen.

Lillebror i serien er eCitaro K, som med sine 10,6 meter er velegnet til byer med begrænset plads. Men begrænset plads kan man ikke klandre den for. Den har med sine 29 sæder plads til i alt 84 passagerer. Bussen har med en akselafstand på 4.400 mm en venderadius på 17,3 meter.

Materiel

Med en opgradering fra NMC3-batteripakker til NMC4-batteripakker øger man under gunstige forhold rækkevidden fra 400 kilometer til 500 kilometer.

I den anden ende af skalaen har vi som storebror eCitaro'en i en 18,10 meter led-version med brændselsceller, som omdanner den lagrede energi i brinten til elektricitet. Brændselscellen er på 60 kW og anden generation fra Toyota. Den giver energi til to 125 kW motorer, en på hver bagaksel. Brintbussen kræver et større stationært tankanlæg med brint.

Men den store nyhed var eIntouro'en, som vi vil fokusere på her.

Der er tale om en højgulvsbus baseret på den dieseldrevne Intouro, der i stedet for en dieselmotor med tilhørende tanke og andet tilbehør er blevet udstyret med en batteri-elektrisk drivline. Dermed kan Daimler i sin busserie tilbyde elektrisk mobilitet til regionalruter, skolebusruter og kortere langdistanceture.

Den nye eIntouro tilbydes i to længder på henholdsvis 12,18 meter og 13,09 meter - med et varierende antal siddepladser fra 50 til maksimalt 63.

Jern-forbindelse i stedet for nikkel

Den nye Mercedes-Benz eIntouro tilbydes med en eller to batteripakker - hver med en kapacitet på 207 kWh, så den maksimale samlede kapacitet ligger på 414 kWh. Den første batteripakke er placeret på tværs i bussens bredde i rummet bag forakslen og sikrer en god vægtfordeling, hvilket må siges at være et klogt valg. Den anden- og i princippet ekstrabatteriet - er placeret der, hvor dieselmotoren skulle have siddet. Det er måske ikke helt så smart, da man med batteriet har placeret en vægt på ca. 1,5 ton i venstre side bag bagakslen. Det kan godt være, at det ikke betyder det store, men jeg syntes, at man kunne se den ekstra vægt på dækkene i venstre side.

Der er ikke de store designmæssige forskelle på den batteridrevne Intouro og den dieseldrevne.



Materiel

På en forespørgsel til Daimler, om man har planer om at ændre batteriets placering, svarer de, at det har man ikke. Vægt og balancemæssigt vil batteriet have en bedre placering på tværs af bussen foran bagakslen, men det ville så gå ud over bagagepladsen.

Daimler oplyste, at batterierne og mange af højspændingskomponenterne i den nye eIntouro er gennemprøvede - med succes - i den batterielektriske Mercedes-Benz eActros langdistancelastbil.

Batterierne er baseret på lithiumjernfosfat-teknologi (LFP) og leverer en driftsspænding på 800 volt. Daimler oplyste endvidere, at LFP-cellekemi skulle klare sig godt med hensyn til kalender-ældning, hvilket betyder en forventet levetid på op til 15 år. Det afhænger dog af forbrugs- og lademønstre og de individuelle applikationer for batterierne.

I modsætning til andre battericelleteknologier kan mere end 95 procent af kapaciteten i LFP-teknologien udnyttes, hvilket giver mulighed for længere rækkevidde med den samme installerede batterikapacitet.

Når den er udstyret med to batteripakker, kan eIntouro køre op til 500 kilometer uden opladning afhængig af kørerstil, topografi og vejrforhold.

Batterierne kan oplades på ladestationer med CCS-type 2-stik med en lade kapacitet på op til 300 kW. Operatører, der allerede har eCitaro-busser i deres flåde, kan bruge den eksisterende ladeteknologi forudsat, at den har en udgangsspænding på mindst 900 volt.



Fronten med stjernen.. eller stjerne i front.

Materiel

Man kan vælge mellem fire forskellige positioner for ladestikkene på eIntouro - foran eller bagpå, til højre eller venstre bag forakslen. Der kan dog maksimalt installeres to ladestik på hvert køretøj.

Nu med gear

Daimler Buses har udstyret drivlinen i eIntouro med gennemprøvede komponenter, hvor elmotoren er det centrale i et 320 kW Cetrax-drev fra ZF. Drivkraften overføres til Mercedes-Benz RO 440-bagaksel via en fuldautomatisk tre-trins transmission integreret i driv-enheden.

Konfiguration betyder, at en høj andel af komponenter deles med dieseludgaven af Intouro. En del af værkstedsbesøgende kan måske undgå i fremtiden, for med eIntouro er Daimler blevet den første busproducent i Europa til at præsentere en bus, der er kompatibel med trådløse opdateringer via mobiltelefonnetværket. Opdateringskapaciteten er ikke begrænset til krævede sikkerhedsopdateringer, men gør det også muligt at installere generelle softwareopdateringer og ændre indstillinger i eksempelvis dørstyringssystemet.

Den ligner sig selv.

Vi fik ikke mulighed for at komme ind i bussen, endsige prøve at teste den, men det man kunne se ind i kabinen var velkendt. Udefra er der meget lidt, der adskiller eIntouro fra dieselmodellen. Daimler siger selv, at den har et praktisk og funktionelt karrosseridesign, og deri må jeg give dem ret. Jeg syntes personligt, det er en flot og en majestætisk bus, selvom den med sit firkantede - men også rummelige design, måske ikke helt ligner - og godt for det - en "moderne" batteribus.



Der er stadigvæk rummelige bagagerum, så bussen eksempelvis også kan udnyttes til kørsel med skoler, når de skal til idrætsstævner og andet godt, der kræver fælles transport.

Batteridelen er gennemgående på tværs af bussen.



Materiel

Modellen kan udstyres med både enkeltfløjet for- og bagdør, hvis opgaven er mere tourkørsel, den sparede plads ved bagdøren kan så bruges til et toilet i stedet. En kørestolslift i højre side fås som ekstraudstyr til begge længdeva-
rianter.

Præmiere-modellen var udstyret med konventionelle spejle, men den vil kunne bestilles med digitale spejle.

Coach-standard cockpit

Som sagt var der ikke adgang i bussen, men Daimler oplyser at chaufførområdet på eIntouro er ergonomisk perfekt og designet til at fokusere på føreren.

Gearvælger sidder på ratstammen og instrumenterne er designet til de display, der er kendt fra eCitaro. En effektmåler erstatter omdrejningstælleren og angiver det aktuelle effektbehov eller regenerering. Chaufføren modtager også information om batteriernes ladeniveau og kan også hente informationer om rækkevidde, strømtilgængelighed og en ladeindikator via det centrale display.

Nyeste assistance- og sikkerhedssystemer

Sikkerhedsudstyret i den nye eIntouro omfatter et væld af state-of-the-art assistentsystemer. Den valgfri nødbremse-assistent Active Brake Assist 6 (ABA 6) kan reagere på cyklister og personer, der krydser vejen, nærmer sig køretøjet eller går i køretøjets vognbane med automatisk nødbremse. Sideguard Assist 2 overvåger både passager og førersiden. Ved hastigheder over 30 kilometer/t påtager Sideguard Assist 2 også rollen som vognbaneskiftassistent. Den giver føreren besked om en genstand på enten førersiden eller passagersiden op til den maksimalt tilladte hastighed. Frontguard Assist overvåger trafikområdet foran køretøjet og kan advare føreren om personer eller forhindringer, når han trækker væk.



El-motoren er placeret samme sted, som motoren i en diesel-Intouro.



Bagagerummet åbnet i venstre side.

eIntouros standardudstyrspakke omfatter også den intelligente fartbegrænsningsassistent Traffic Sign Assist, Tire Pressure Monitoring-systemet (TPM), Attention Assist-systemet (AtAs), en platform til brug af alkoholtestere for chaufføren og et bakkamera. Som et alternativ til bakkameraet kan operatøren vælge et 360 graders kamerasystem.

Big Benz watching you

Som sagt tilbyder Daimler eIntouro'en hele udvalget af Omniplus-tjenester, som kan udnytte bussens teknologiske potentiale bedst muligt. Tjenesterne omfatter også forskellige reparationspakker og vedligeholdelse af køretøjet og dets højspændingskomponenter.

Overvågningen af en individuel bus - eller en hel flåde, som systemet er forberedt til - gør det muligt at overvåge hvert sekund af bussens drift, forbrug, kørestil, men også lade og batteritilstand.

Den nye eIntouro'en vil nok i Danmark finde sit marked blandt operatører som kører regionalruter, men også operatører, som kører for højskoler, efterskoler og ren skolekørsel. Til skolekørsel med ophold i kørslen kan man nøjes med en batteripakke, som skulle - under kolde og våde forhold - give en rækkevidde på 200 kilometer. Med en enkelt batteripakke sparer man 1,5 ton i vægt i forhold til to batteripakker. Vægtbesparelsen giver øger rækkevidden for de ene batteri, så der er ikke tale om en halvering i forhold til en eIntouro med to batterier.

Ny eCitaro

Daimler præsenterede også den seneste version af sin eCitaro. Den første version blev præsenteret i 2018, men siden er der sket meget på den elektriske del. Den første eCitaro var udstyret med NMC1-batterier, som på en god dag gav en brugbar rækkevidde på 180 kilometer. Det blev hurtigt ændret til anden generation NMC2, siden til den nuværende NMC3-batteritype. Det næste skift til fjerde generation af lithium-nikkel-mangan-kobolt-batterier - NMC4-batterier - vil blive brugt i eCitaro, eCitaro G, eCitaro K og eCitaro brændselscelle fra begyndelsen af 2026.

Materiel

Den nye batterigeneration NMC4 har en højere energitæthed, som muliggør ikke alene en længere rækkevidde, men også en længere levetid.

Det er en anden cellekemi-sammensætning som fører til en næsten seks procent højere energitæthed i NMC4-batteriet sammenlignet med NMC3 - og dermed en højere lagerkapacitet i samme batteri.

Mens en fuldt opladet NMC3-batteripakke indeholder 98 kWh energi, har NMC4-batteriet 111 kWh energi. Derudover kan en højere andel af den lagrede energi bruges til kørsel. NMC4-batteriet kommer fra batterisystemeksperten BMZ Poland.

I modsætning til NMC3-batterier er de enkelte celler i NMC4-batteriet ikke cylindriske, men prismeformede. Tolv celler udgør hver et modul, og 15 moduler udgør en batteripakke.

Udformningen af NMC4-batteripakkerne svarer til NMC3-batterierne, der bruges i øjeblikket og er derfor kompatibel med de eCitaros, der kører på gaden i dag - uden nogen justeringer af køretøjet.

Daimler fremhæver den længere levetid for NMC4-batteriet og det deraf følgende længere kilometertal for eCitaro. Færre batteriudskiftninger og mindre nødvendig genbrug bidrager til bæredygtighed og sænker de samlede driftsomkostninger for eCitaro.



Batteridelen i venstre side - også med ladestik.

Materiel

Batteriet opnår sin længere levetid trods en mindre skånsom opladning med maksimalt 150 kW, her er cellekemien i det nye batteri klar til opladninger med op til 300 kW ladeeffekt. Daimler Buses tager det som en mulighed for at garantere en levetid på otte år for de nye NMC4-batterier og til valgfrit at tilbyde en udvidet garanti med en varighed på tolv år.

Citaroen har siden den første model kom på gaden i 1997, rundet 70.000 stykker, hvoraf de 1.000 er på batteri.

Historien om Station-Berlin, som åbnede i 1875, er i sig selv spændene. Fra stationen udgik jernbanelinjen til Dresden, og stationen betjente også de gennemgående luksuriøse tog der fortsatte til Wien og Prag. Stationen blev genindviet i 1907 og fungerede som Postbanegård, der forsynede Berlin med pakker og varer importeret fra hele verden i efterfølgende 90 år. I efterkrigstiden, hvor Tyskland blev opdelt i øst og vest, fik banegården en særlig betydning: Den var endestationen for en af de vigtigste forbindelser, der forbandt Vestberlin med Vesttyskland.

Selv i dag kan man se en masse strukturelle detaljer, som minder om Station-Berlins fortid. Det er eksempelvis de massive porte, som damplokomotiverne tøffede igennem, og det nyligt restaurerede tag over Hal 7 samt markeringerne på vægge, døre og gulve.

Interesserede kan se mere
om Station-Berlin [her](#):

Tysk:

Engelsk:

*Bagagerummet med
ekstra forstærkning.
Det er højspændings
kabler, der er gemt
bag den langsgående
kasse.*



eCitaro



eCitaro Fuelcell



eCitaro K





Batteriproduktionsfacilitet i Nürnberg skaber knap 350 nye arbejdspladser

MAN Truck & Bus har holdt rejsegilde for koncernens nye batteriproduktionsfacilitet i Nürnberg i det nordlige Bayern, hvor tyske delstat eksempelvis finansierer videreudvikling og forskning inden for batteriteknologi med omkring 30 millioner euro, hvilket blandt andet gør det muligt at integrere innovative laser-svejeceller i batteriproduktionen

MAN Truck & Bus har investeret omkring 100 millioner euro i produktionsfaciliteten, hvor der vil være op mod 350 nye arbejdspladser, når storskalaproduktionen af batterier til fuldelektriske MAN-busser og -lastbiler går i gang fra april næste år.

- Etableringen af vores egen batteriproduktion er en milepæl for MAN og et vigtigt signal for Bayern og Tyskland som industrilokation, lød det fra MAN's administrerende direktør, Alexander Vlaskamp, ved rejsegildet fornylig.

Byggeriet af batteriproduktionsfaciliteten i Nürnberg gik i gang for et år siden. Og rejsegildet, der fandt sted få uger efter leveringen af den første MAN eTruck til en kunde markerer en milepæl for den MAN Truck & Bus, der har hovedsæde i München, selvom koncernen blev skabt ved en sammenlægning i 1898 af Maschinenfabrik Augsburg

fra 1840 og maskinfabrikken Klett & Comp i Nürnberg fra 1841, der fra 1873 hed Maschinenbau-Aktiengesellschaft Nürnberg. Ved en forening i 1898 kom de to virksomheder til at hedde Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg A.G., som blev til Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG - og i 1908 til M.A.N.

Produktion på 17.000 kvadratmeter

Fra april næste år vil MAN Truck & Bus producere højvoltsbatterier industrielt i Nürnberg ved hjælp af de nyeste produktionsmetoder. Produktionen ventes at komme til at beskæftige op mod 350 medarbejdere.

MAN bliver den første producent af erhvervskøretøjer, der starter egen serieproduktion af batterier i Tyskland. Investeringen i det nye byggeri, inklusive investeringer i logistik, infrastruktur, bygninger og produktionsfaciliteter, beløber sig til omkring 100 millioner euro.

I øjeblikket produceres batteripakker til MAN's fuldelektriske køretøjer i små serier på Nürnberg-anlægget. Med starten af storskalaproduktionen vil småserieproduktionen gradvist blive omstillet til udvikling af næste generation af batterier og genoparbejdning af batterier. Fra april 2025 vil de leverede moduler blive samlet i batterilag under storskalaproduktionen. Disse lag vil blive stablet for at danne en batteripakke, som derefter gennemgår omfattende test.

Over 50 manuelle og automatiserede montageområder samt syv testbænke til kvalitetssikring vil blive installeret på de 17.000 kvadratmeter. Installationen af de første produktionssystemer er gået i gang. Fra april 2025 vil der i første udvidelsesfase blive produceret op til 50.000 batterier om året. Afhængigt af markedsudviklingen kan kapaciteten udvides til op mod 100.000 højvoltsbatterier inden 2030.

Med en højde på over 35 meter bliver den nye bygning den højeste produktionsbygning på anlægget.

- Overgangen til elektromobilitet er et afgørende skridt ind i fremtiden for vores anlæg. Vi har årtiers erfaring med udvikling og produktion af motorer og er nu også ideelt positioneret til at etablere os som et center for alternative drivlinjeteknologier, siger Ingo Essel, der er leder af MAN-anlægget i Nürnberg.

Delstaten Bayern støtter videreudvikling og forskning inden for batteriteknologi med omkring 30 millioner euro, hvilket blandt andet har gjort det muligt at integrere innovative laser-svejseceller. Lasersvejsning er ifølge MAN Trucks & Bus den mest innovative, effektive og skånsomme produktionsteknologi inden for batterimodulkonstruktion. Med en kraftfuld 8 kW disk-laser, robotstyret optik og ultrafine sensorer bliver individuelle battericeller forbundet elektrisk med høj præcision og kvalitet. Sammen med det tekniske universitet i München forsker MAN i videreudviklingen af teknologien, som vil blive anvendt i fremtidige generationer af batterier.

Når den nye batteriproduktionsfacilitet i Nürnberg står klar, bliver MAN Truck & Bus den første producent af erhvervskøretøjer i Tyskland med egen serieproduktion af batterier.





31 batteri-elektriske enkeltbusser betjener dagligt ni ruter i Køges byområde og opland i den østlige del af Sjælland.

Danmarks længste elektriske bus-rute: Splitvagter knækkede koden til 500 kilometer elektrisk kørsel

Vikingbus opererer med 31 batterielektriske busser på ni ruter i Køge og opland. Nogle af de elektriske eCitaro-busser fra Mercedes-Benz skal køre på en rute, der er 50 kilometer lang og dermed Danmarks længste rute, der bliver betjent med batterielektriske busser. For at holde energien oppe på busserne, der skal køre op mod 500 kilometer om dagen, lagde Vikingbus en særlig strategi med splitvagter, hvor busserne blive ladet op forskudt af hinanden

Vikingbus indsatte ved årsskiftet 2023-2024 31 batteri-elektriske eCitaro-busser på ruter i Køge og opland. Busserne kører fra klokken 05.00 om morgenen og frem til klokken 01.00 om natten i hverdagene og nogle gange døgnet rundt i weekenderne. De lange daglige driftstider og den omfattende daglige kørsel var en logistiske udfordring for Vikingbus ved overgangen fra diesel-drift til el-drift.

Selvom en eCitaro har en batterikapacitet på op til 588 kWh, er en driftstid på op til 20 timer om dagen og rækkevidde på 500 kilometer uden opladning en krævende opgave. Ikke desto mindre valgte Vikingbus at undgå mellem-ladninger og i stedet anvende opladning på depotet. Og her skulle der findes en løsning. Løsningen blev splitvagter, hvor busserne begynder dagen i forskudte intervaller om morgenen og vender tilbage til depotet til opladning efter klokken 09.00, når morgentrafikken er aftaget. I mellemtiden overtager andre fuldt opladede eCitaro-busser kørslen

Materiel

på ruterne. Takket være en ladeeffekt på 150 kW er batterierne på få timer tilstrækkeligt opladet til at klare eftermiddagsskiftet og fortsætte kørslen til langt ud på natten.

Med splitvagter som den centrale ladestrategi kan Vikingbus fra sin base i Køge betjene lange ruter i Køges opland med de batteri-elektriske busser - blandt andet på Danmarks hidtil længste elbusrute mellem Køge og Stevn, der ligger omkring 25 kilometer syd for Køge. For at kunne dække daglige kørestrækninger på 500 kilometer og derover tilstrækkeligt, selv om vinteren med opvarmning eller om sommeren med aircondition, har Vikingbus installeret en ekstra ladestation for enden af ruten. Det gør det muligt for eCitaro-busserne på denne linie at oplade under planlagte pauser.

- Denne opladningsstrategi har vist sig at være en succes i praksis, opsummerer projektleder og indkøber hos Vikingbus, Brian Thrige, erfaringerne fra de første måneder.

- eCitaro kører fuldstændig problemfrit. Og med en batterikapacitet på 588 kWh samt mellemladning på depotet kan vi nemt klare selv de mest krævende ruter i Køge, siger han.

Brian Thrige er overbevist om, at eksemplet fra Køge vil bane vejen for flere elbusser i Vikingbus' flåde. Han forventer, at andre eCitaro-busser snart vil være i drift i andre danske byer.

Køge, som er ligge omkring 30 kilometer sydvest for København, er Sjællands tredje største by med omkring 35.000 indbyggere. Byens busdrift er i dag fuldt elektrisk og dermed emissionsfri lokalt

Vikingbus, en sammenslutning af 17 danske virksomheder, er en af Danmarks største busselskaber og driver rutekørsel i seks danske byer, herunder Køge.

- Vores flåde på mere end 450 rutebusser og turistbusser består hovedsageligt af køretøjer fra Daimler Buses, siger Brian Thrige og fortsætter:

- Vi sætter stor pris på den høje kvalitet og pålideligheden af busserne samt den gode kundeservice. Derfor valgte vi også eCitaro, da vi skiftede til el-rutebusser i Køge.



- En ny og særlig opladningsstrategi med splitvagter har vist sig at være en succes i praksis, siger projektleder og indkøber hos Vikingbus, Brian Thrige

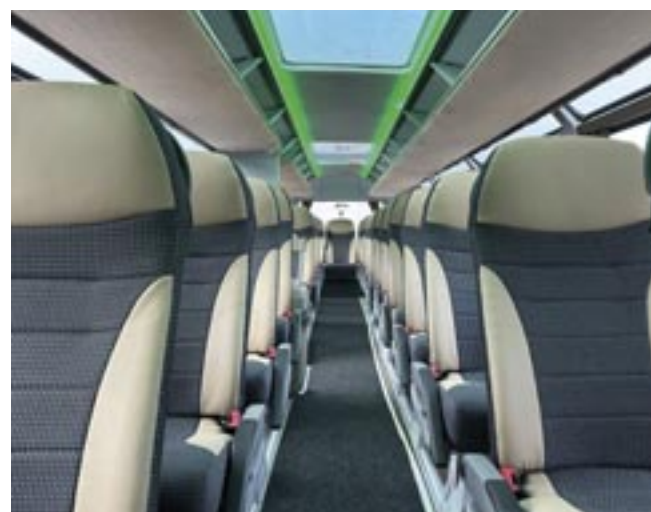


Scania Citywide Suburban LE - 1. reg. februar 2019

Km. 770.403 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 43/47

ABS, ASR, ESP, EBS, fartpilot, klima, kørestolsrampe mm. Vi har flere af samme slags.

Pris: 800.000 Kr.



Neoplan Skyliner L - 1. reg. april 2019

Km. 782.692 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 79 + 1 + 1

EBS, fartpilot, træk, klima, justerbare sæder, køkken, toilet mm.

Ny motor ved 482.000 km (kørt ca. 300.000 km)

Pris: 2.200.000 Kr.



Neoplan Skyliner L - 1. reg. maj 2019

Km. 835.370 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 79+1+1

EBS, fartpilot, bakkamera, køkken, toilet, klima, justerbare sæder, USB mm.

Ny motor ved 806.881km (kørt ca. 30.000 km)

Pris: 2.200.000 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



Regional el-bus bygget i Tjekkiet har en rækkevidde på op til 500 kilometer

Iveco har lanceret en elektrisk udgave af sin busmodel til regionale ruter - Crossway Elec. Det skete på Autocar Expo i Lyon, der åbnede 3. december med sidste dag 6. december. Den nye elektriske regionalbus kan fås med tre og op til seks batteripakker, som giver en rækkevidde fra omkring 200 til omkring 500 kilometer på en opladning

Iveco fremhæver, at bussens modularitet og fleksibilitet giver mulighed for tre til seks batteripakker, som imødekommer forskellige behov. Batterierne er seneste generation FPT Industrial og har en høj energitæthed. Iveco peger også på, at bussen har en fornuftig kapacitet med hensyn til passagerer og bagage.

Crossway Elec kan i 12 meter-versionen rumme op til 57 passagerer, mens den i 13 meter-versionen kan rumme op til 63 passagerer. Når det gælder bagage rummer 12-meter-versionen op til 5,1 kubikmeter, mens 13 meter-versionen rummer op til 6,2 kubikmeter. Dertil kommer 3 kubikmeter på bussens bagagehylder.

Den nye Crossway Elec kan leveres med 3 til 6 batteripakker.

- Tre eller fire batteripakker (to på taget og en eller to i bagerste del) - ideel til skoletransport med en rækkevidde på op til 200 kilometer
- Fem eller seks batteripakker med ekstra batterier i bagerste del giver en samlet energilagerkapacitet på 415 kWh og en rækkevidde på mellem 450 og 500 kilometer

Materiel

Den nye batteri-elektriske bus, der ligesom de øvrige Crossway-busser bliver bygget på Iveco's busfabrik i Vysoké Mýto i Tjekkiet, er udstyret med en 290 kW Siemens Elfa III el-motor med et moment på 3.000 Nm. Opladning sker via et individuel CCS Combo 2-stik på depotet, og batteriets ladestatus vises på bussens instrumentbræt.

Iveco Bus tilbyder et omfattende sæt skræddersyede tjenester for at sikre en effektiv overgang til elektrisk mobilitet - eksempelvis rådgivning til udrulning af elektriske flåder (Energy Mobility Solutions) og digitale styringsværktøjer via Iveco ON-plattformen.





Chanette Mulvad og Flemming V. Madsen fra Holstebro Turistbusser ved den nye dobbeltdækker:

Bus-afdeling leverede ny bus til kredsmøde

Da Dansk PersonTransport's Kreds 1 midt i november holdt kredsmøde hos Hessel Bus i fine omgivelser hos Ejner Hessel i Holstebro, blev der også tid til andet end mødet - blandt andet leverede Hessel Bus ekstraordinært en ny Setra 531 DT dobbeltdækker til Holstebro Turistbusser

Bussen blev grundigt inspiceret og godkendt af medejer Chanette Mulvad og Flemming V. Madsen, der er ansvarlig for turistikørsel hos Holstebro Turistbusser, der også beskæftiger sig med rutekørsel.

Den nye Setra 531 DT er en 83-personers model med nyeste udstyr - eksempelvis LED-lygter og de nye sikkerhedssystemer, som er blevet standard i forbindelse med det nye GSR-reglement.

Søren Christensen, der salgs- og marketingchef hos Hessel Bus, stod klar med et solidt håndtryk, da nøglerne blev udleveret i overværelse af de øvrige medlemmer og associerede medlemmer i Dansk PersonTransport.



Transportbrancheorganisation skal have ny direktør efter tre år

Karsten Lauritzen, som i foråret 2022 tiltrådte som branchedirektør i DI Transport, hvor han efterfulgte Michael Svane, forlader brancheorganisationen til fordel for en stilling som administrerende direktør for advokaternes interesseorganisation, Danske Advokater

Karsten Lauritzen, der er 41 år, overtager stillingen som administrerende direktør i Danske Advokater efter Paul Møllerup, som fratræder sin stilling fredag 15. november for at blive partner i konsulenthuset Bridge Consulting. Karsten Lauritzen tiltræder sin nye stilling hos Danske Advokater med virkning lørdag 1. februar næste år.

Inden Karsten Lauritzen valgte at forlade Christiansborg i januar 2022, hvor han var medlem af Folketinget for Venstre, for at blive branchedirektør i DI Transport, var han blandt andet skatteminister i perioden fra 2015 til 2019. Han var derudover retsordfører fra 2011 til 2015.

Karsten Lauritzen er gift med Karne Lykkebo Lauritzen, der er managing partner i kommunikationsbureauet Geelmuyden Kiese. Parret har en søn på 16 år og en datter på 2 år, og familien bor i København.

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



Nyt landsdækkende tryghedskodeks omfatter over halvdelen af landets taxier

Et nyt landsdækkende initiativ - tryg.taxi - skal øge passagertrygheden i taxier. Det nye initiativ med et tryghedskodeks, omfatter aktuelt omkring 2.600 taxier fra fire taxiselskaber, som i disse dage får sat et tryg.taxi-markat på. Det er cirka halvdelen af alle taxier i Danmark, og taxielskabet Dantaxi tegner sig for de 1.900

Det nye landsdækkende tryghedskodeks - tryg.taxi - lanceres af taxibranchen og er udviklet af brancheforeningen Dansk PersonTransport (DPT) i samarbejde med flere førende taxiselskaber med et formål at øge sikkerheden og trygheden for taxipassagererne. Samlet er helt 2.600 taxier med fordelt på fire taxiselskaber.

Med tryg.taxi forpligter de tilsluttede selskaber sig til at indføre nultolerance i krænkelssager, krav om ren straffeattest ved tilslutning af chauffører og vognmænd samt at forebygge krænkelser via chaufføruddannelse. Et mærkat på taxiens siderude skal gøre det nemt for kunderne at spotte de taxier, der er tilsluttet.

Forventningen er, at endnu flere vil tilslutte sig kodekset den kommende tid.

- Det er fantastisk positivt, at en så stor del af landets taxier er med allerede fra start. Vi er i dialog med flere interesserede selskaber og forventer, at endnu flere vil tilslutte sig tryg.taxi, siger Vicedirektør i DPT, Trine Wollenberg.

Taxi-kørsel

En af de taxichauffører, der har fået mærkatet på sin taxi, er Abdinasir Jama fra Dantaxi i Aarhus. Han fortæller, at de chaufførkollegaer, han har talt med, er meget positive omkring det nye initiativ, og han er sikker på, at kunderne vil tage godt imod det.

- Jeg oplever, at der er stor opbakning til det nye kodeks blandt mine kollegaer. December er en travl måned med julefrokoster, og det er et stort og vigtigt ansvar at bringe unge mennesker og alle andre sikkert rundt. Jeg er overbevist om, at taxikunderne vil tage godt imod tryg.taxi, som et vigtigt tiltag i nattelivet og andre steder, siger Abdinasir Jama.

Et synligt mærkat gør det nemt at identificere en tryg.taxi

For at gøre det nemt for kunden at identificere en tryg.taxi, vil alle deltagende taxier være forsynet med en synligt mærkat på sideruden. Kunder, der via telefon eller app bestiller en taxi fra et af de tilsluttede selskaber, vil automatisk få en tryg.taxi.

10 principper forpligter de tilsluttede selskaber

Med den eksisterende lovgivning er alle danske taxier i forvejen underlagt tryghedsskabende regler med krav om kamera- og GPS-overvågning. Med tryg.taxi forpligter de tilsluttede selskaber sig ydermere til at indføre 10 principper, hvoraf de vigtigste er:

- Nultolerance i krænkelssager
- Krav om ren straffeattest ved tilslutning af chauffører og vognmænd
- Forebygge krænkelser via uddannelse og andre værktøjer
- Indarbejde procedurer for løbende at kontrollere chaufførernes straffeattester
- Hurtig og grundig sagsbehandling

Interesserede kan læse mere om initiativet, se en liste over deltagende taxiselskaber og få gode råd om tryghed på taxituren på **tryg.taxi**



Nyt projekt:

Tilbagemeldinger fra tilskadekomne skal løfte trafiksikkerheden i hovedstadsregionen

Region Hovedstaden og de 29 hovedstadskommuner er gået sammen om at kortlægge trafikulykker. Målet er at finde de farlige steder på vejene, så flere trafikulykker forhindres

I et nyt projekt indsamler Region Hovedstaden og de 29 hovedstadskommuner data om trafikulykker fra akutmodtagelserne på sygehusene. I projektet bliver borgere bedt om hjælp til at udpege, hvor ulykken er sket. Det skal gøre kommunerne bedre i stand til at identificere særligt farlige steder i trafikken, så de kan forebygge trafikulykker.

- En trafikulykke kan få tragiske følger for det enkelte menneske og vende op og ned på en hel families hverdag og liv. Samtidig har ulykker i trafikken også store økonomiske konsekvenser for regionen og kommunerne, siger regionsrådsformand Lars Gaardhøj (S) og fortsætter:

- Resultaterne fra det nye projekt gør, at vi kan kortlægge farlige steder i trafikken og dermed også få muligheden for at gøre en endnu større indsats for at forebygge trafikulykker og mindske risikoen for menneskelige tragedier.

Akutmodtagelser ser flere tilskadekomne

I dag er det især data fra politiet, der ligger til grund for det forebyggende trafiksikkerhedsarbejde i kommunerne. Men tal fra hospitalerne viser, at der er fire gange så mange alvorligt tilskadekomne og 20 gange flere lettere tilskadekomne, end politiet registrerer.

Når især cyklister og fodgængere er underrepræsenterede i tallene, skyldes det, at de oftere er impliceret i mindre alvorlige ulykker, hvor en tur på akutmodtagelsen er nødvendig, men hvor politiet ikke nødvendigvis bliver involveret. Derfor kan det gøre en stor forskel at få mere viden om cykelulykker - ikke mindst i hovedstadsregionen, hvor der er mange cykler.

Vigtigt samarbejde med kommunerne

Efter de første lovende resultater i projektet har alle 29 kommuner i hovedstadsregionen valgt at gå ind i samarbejdet.

- I kommunerne har vi ansvar for forebyggelse og trafiksikkerhed på veje og stier, vi har gennem samarbejdet en forventning om at få mere og hurtigere viden om f.eks. skolevejsulykker og ulykker med el-løbehjul, el-cykler og speedpedelecs. Potentialet er stort og styrker grundlaget for en fokuseret indsats og nye målrettede tiltag, siger Steen Christiansen (S), der er borgmester i Albertslund Kommune.

Sender spørgeskema gennem Digital Post

Projektet rækker ud til borgere, der har været forbi akutmodtagelsen efter en trafikulykke gennem Digital Post. Borgere bliver bedt om at beskrive ulykken via et spørgeskema, hvorefter den indsamlede viden bliver delt med kommunerne. Projektet er inspireret af lignende forsøg med indsamling af data på skadestuer i Jylland og på Fyn, men er det første i landet, hvor indsamlingen er automatiseret gennem Digital Post. Det er Center for Klinisk Forskning og Forebyggelse på Bispebjerg-Frederiksberg Hospital, som har ansvar for at indsamle og håndtere borgernes besvarelser for regionen.

- Hver måned er der 1.000 patienter, som kontakter et af hospitalerne eller vagtlægen efter, de er kommet til skade i trafikken. Det er et stort tal, som vi som hospital gerne vil være med til at forebygge. Og på de svar, som vi allerede nu har fået fra spørgeskemaundersøgelsen, kan vi se, at borgerne giver fine, uddybende forklaringer på, hvad der er sket. Vi har præsenteret nogle af dem for trafikfolk fra kommunerne, som fandt stor værdi af beskrivelserne, siger sundhedsforsker Janne Petersen fra Center for Klinisk Forskning og Forebyggelse på Bispebjerg-Frederiksberg Hospital.

Ud over de menneskelige omkostninger er det også dyrt, når der sker ulykker på vejene. En trafikulykke koster i gennemsnit de offentlige kasser 600.000 kroner. Og ifølge Transportministeriet koster trafikulykker samlet set det danske samfund 27 milliarder kroner om året.

Om projektet:

Projektperiode - 2022-2026 (heraf 2022-2023 forprojekt)

Finansiering:

Region Hovedstaden lægger i alt 1.300.000 kroner

Kommunerne lægger tilsammen i alt 1.200.000 kroner

Partnerkredsen fra 2024:

Region Hovedstaden (Center for Regional Udvikling og Center for Klinisk Forskning og Forebyggelse)

De 29 kommuner i KKR Hovedstaden

Samarbejde:

Region Hovedstaden er i dialog med en række politikredse, forskningsinstitutioner og organisationer. Nordsjællands Politikreds er en tæt samarbejdspartner blandt de fire politikredse i regionen

Målet med forsøget:

At få mere viden om cykelulykker og kortlægning af flere farlige steder især de bløde trafikkanter

Tværsektorielt samarbejde om forebyggelse og sikkerhed

Perspektiver ved forsøget:

Forebyggelse af trafikulykker og fremme af trafikal tryghed og sikkerhed

Få flere borgere til at tage cyklen

Øget bevægelse i dagligdagen, renere luft, mindre trafikstøj og mindre klimabelastning

International vejtransportorganisation får fire kvinder i den øverste ledelse

Første uge i november afholdte den internationale vejtransportorganisation, IRU, generalforsamling med genvalgt af rumænske Radu Dinescu fra organisationen UNTRR som præsident. Svenske Anna Grönlund fra persontransportorganisationen SBF og Iro Doumani fra OFAE i Grækenland blev valgt som vicepræsidenter

IRU-medlemmer valgte også nye vicepræsidenter og medlemmer af ledelsen - Presidential Executive - IRU's styrende bestyrelse - samt medlemmer til bestyrelserne for IRU's passager- og godsråd.

Afstemningen fulgte efter to dages møder i Genève, der inkluderede IRU's Passagertransportråd, Godstransportråd og generalforsamling.

For første gang vil IRU's Passagertransport Råd få en kvindelig præsident, Anna Grönlund (viceadministrerende direktør, SBF, Sverige), mens IRU's øverste ledelse - Presidential Executive - vil have fire kvinder, hvilket afspejler vejtransportsektorens indsats for at øge kvinders repræsentation i arbejdsstyrken.

Fra 1. januar 2025 vil IRU's nye ledelse være:

Præsident

- Radu Dinescu (generalsekretær, UNTRR, Rumænien)

Vicepræsidenter

- Iro Doumani (generaldirektør, OFAE, Grækenland)
- Anna Grönlund (viceadministrerende direktør, SBF, Sverige)

Yderligere medlemmer af præsidentledelsen

- Asli Çalik (rådgiver for bestyrelsen, TOBB, Tyrkiet)
- Vojtech Hromir (generalsekretær, Česmad Bohemia, Tjekkiet)
- Andrey Kurushin (generaldirektør, ASMAP, Rusland)
- Erik Østergaard (administrerende direktør, DTL, Danmark)
- Elisabeth Post (præsident, TLN, Holland)
- Wieslaw Starostka (generaldirektør, ZMPD, Polen)
- Ramon Valdivia (vicepræsident, ASTIC, Spanien)

Organisatorisk

Passagertransportråd (CTP)

- Præsident: Anna Grönlund
- Vicepræsident: Graham Vidler (administrerende direktør, CPT, Storbritannien)
- Vicepræsident: Öznur Yilmaz (manager for digital takograf, TOBB, Tyrkiet)

Godstransportråd (CTM)

- Præsident: Iro Doumani
- Vicepræsident: Bob Costello (senior vicepræsident, ATA, USA)
- Vicepræsident: Tariq M. Rangoonwala (formand, PNC-ICC, Pakistan)

De fire kvinder i Presidential Executive er:

- Iro Doumani (General Manager, OFAE, Grækenland)
- Anna Grönlund (Deputy Managing Director, SBF, Sverige)
- Asli Çalik (Executive Advisor to Board of Directors, TOBB, Tyrkiet)
- Elisabeth Post (President, TLN, Holland)

Passagertransportrådet har ud over Anna Grönlund som præsident Öznur Yilmaz (Digital Tachograph Manager, TOBB, Tyrkiet) som en af to vicepræsidenter. Den anden vicepræsident er Bob Costello (senior vicepræsident, ATA, USA).





Færgerederi blev prist for ny el-færge

Under arrangementet, Ferry Shipping Summit, der fandt sted i Athen 7. og 8. november, modtog færgerederiet Scandlines en pris for den nybyggede elektriske fragtfærge Futura

Ferry Shipping Summits mission er at støtte færgerederier og havne med ideer og mulige løsninger, der fremmer bæredygtig udvikling på tværs af strategiske, operationelle og taktiske niveauer.

Det er en mission, den batteri-elektriske el-færge »Futura«, som Scandlines vi Isætte ind på ruten mellem Rødby og Puttgarten, lever op til i sådan en grad, at færgen vandt Ferry Shipping Summit-prisen i kategorien Short-Sea Ferry of the Year 2024.

- Vi er meget beærede over at modtage denne pris. Futura er for os som rederi et kvantespring mod vores vision om emissionsfri drift i 2040. Samtidig er Futura endnu et konkret eksempel på, at elektrisk færgedrift ikke kun er til de helt korte distancer, siger Scandlines' COO Michael Guldman Petersen.

Den batteri-elektriske »Futura« kan på 12 minutter oplades med den mængde energi, der er nødvendig for den 45 minutter lange overfart, hvilket resulterer i en overfart uden direkte emissioner.

Flydende forbindelser

Scandlines har tidligere modtaget priser for en færge. I 2014 fik rederiet en Shippax-pris for at have ombygget færgeren »Prinsesse Benedikte« fra konventionel dieselfærge til hybridfærge. I 2017 fik Scandlines atter en Shippax-pris - denne gang for den nybyggede hybridfærge »Berlin«, som var blevet indsat på Gedser-Rostock-ruten året før.

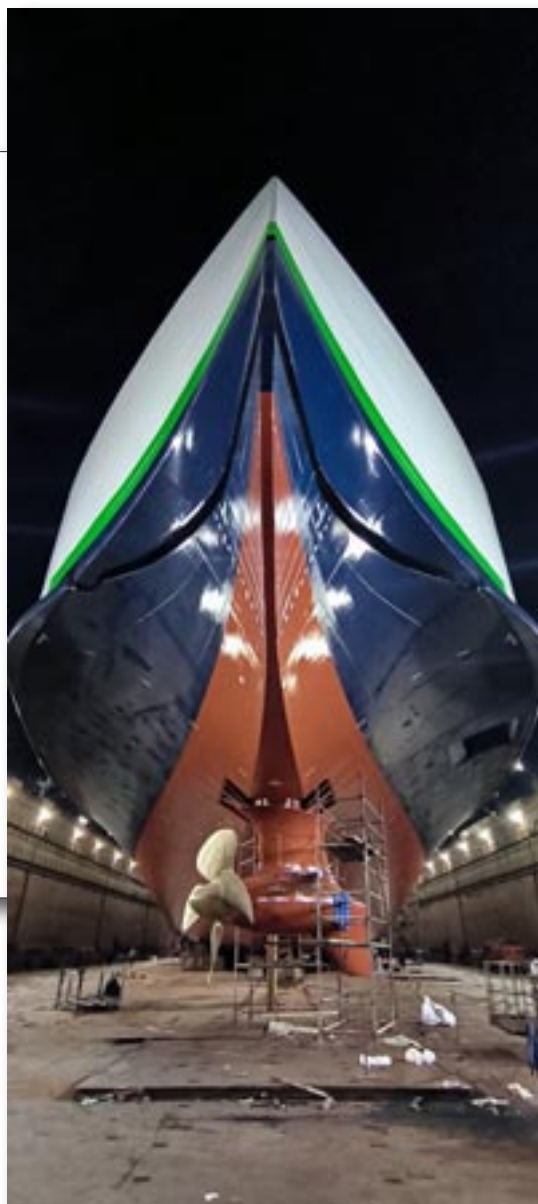
To priser på én uge

Ud over Ferry Shipping Summit-prisen fik Scandlines også en anden pris i samme uge. Tirsdag 5. november modtog rederiet en innovationspris i Frankfurt fra det tyske selskab for transportforskning. Scandlines fik prisen for den kommende ombygning af to af fire hybridfærger på Rødby-Puttgarden-ruten til plug-in hybridfærger. Med ombygningen vil de to færger på kun 12 minutter kunne lades op med mindst 80 procent af den energi, der skal bruges til en overfart på 45 minutter.

- Vi er utroligt stolte over at vise vejen for en langt mere bæredygtig færgedrift, lyder det fra Michael Guldmann Petersen.

Fakta om zero direct emissions færgeren »Futura«:

- Længde: 147,4 meter
- Bredde: 25,4 meter
- Design dybgang: 5,30 meter
- Lastkapacitet: 66 fragtenheder (cirka 1.200 banemeter) Maksimalt antal passagerer: 140
- Servicefart: 16 knob
- Overfartstid: 45 minutter Batterisystem: 10 MWh
- Opladning i havn: 12 minutter
- Direkte emissioner under overfarten: 0
- Investering: 80 millioner euro - cirka cirka 596 millioner kroner





Lille togbane kørte knap 30.000 kroner ind til velgørenhed

Den lille modeljernbane på Aalborg Banegård kører, når en forbipasserende lægger en mønt i automaten - eller betaler trådløst. Hver betaling, der får toget til at køre rundt i det Aalborg-inspirerede landskab, giver et bidrag til velgørenhed. Det seneste overskud på 29.624 kroner deles ligeligt mellem Børns Voksenvenner og International Church

Overskuddet blev uddelt torsdag 28. november ved modeljernbanen i forhallen på Aalborg Banegård, hvor DSB Jernbaneorkestret spillede klassiske julesange, og hvor der også blev serveret kaffe med mere.

Sidste års rekord på 28.000 kroner blev med de 29.624 kroner blevet slået, og DSB's overgang til trådløs betaling har bidraget positivt til resultatet.

Rådmand for Job og Velfærd i Aalborg Kommune, Nuuradiin S. Hussein uddelte vegne af DSB pengene til de to organisationer:

- Børns Voksenvenner
- International Church i Aalborg Øst

På sporet

Børns Voksenvenner, en organisation som arbejder for at skabe venskaber mellem børn med et begrænset netværk og voksne, modtager halvdelen af overskuddet.

- Børns Voksenvenner knytter venskaber mellem børn med et spinkelt voksennetværk og voksne. Eller som vi siger: Vi gør små smil større. Pengene vil blive brugt til at udbrede kendskabet til vores organisation og rekruttere nye frivillige, da vi desværre har mange børn på venteliste. Derudover skal midlerne bruges på arrangementer, vi løbende laver for vores fællesskab af venskaber, siger formand Peter K. Andersen.

International Church i Aalborg Øst, som støtter byens internationale beboere gennem gudstjenester og sociale aktiviteter, får den anden halvdel.

- Som frikirke i Aalborg Øst ønsker vi at række ud til udsatte børnefamilier i området. Derfor arrangerer vi hvert år særlige børneevents og aktiviteter i kirken, som for eksempel et julegaveværksted. Vi har også planlagt en dag til at lave juledekorationer samt en dag med julehygge, hvor vi deler godteposer og gaver ud til børnene. Alt er gratis for familierne, og med jeres donation kan vi nå endnu flere børn, siger kontaktperson for International Church i Aalborg Øst, Lise-Lotte Greve Lohsen.

Hos DSB var man igen i år glad for at kunne levere et rekordstort overskud og støtte både Børns Voksenvenner og International Church.

- I DSB har vi en årelang tradition for at donere overskuddet fra modeljernbanen til velgørende formål. Overgangen til kontaktløs kortbetaling har gjort det lettere at bidrage, især i en tid hvor færre bruger kontanter. Det glæder os, at vi i år kan præsentere et flot overskud. Det er noget, som vi i DSB er meget glade for og stolte af, siger Per Ubbe Vestergaard, der er chef for DSB Stationsservice.

Lidt fakta:

Om Børns Voksenvenner:

Børns Voksenvenner er en nonprofitorganisation, der skaber venskaber mellem børn i alderen 6-12 år og voksne frivillige. Siden 1990 har organisationen arbejdet for at styrke børns trivsel gennem langvarige venskaber. Organisationens arbejder for at støtte børn, der mangler en voksenrelation, ved at tilbyde stabile og positive rollemodeller.

Om International Church:

International Church i Aalborg Øst er et fællesskab for byens internationale beboere, som tilbyder engelsksprogede gudstjenester og sociale aktiviteter. Kirken hjælper med praktisk rådgivning og skaber rammer for dem, der ønsker at blive en del af et internationalt fællesskab.

Om modeljernbanen på Aalborg Banegård:

Modeljernbanen på Aalborg Banegård har været en fast del af stationen siden 1993. Den nuværende model blev skabt af Modeljernbaneklubben H0-Aalborg og afbilder blandt andet Aalborg Banegård og Aalborg-tårnet. Modelbanen ejes og vedligeholdes af DSB. Kun København, Aarhus og Aalborg har stadig modeljernbaner på stationerne.

Magasinet Bus

Torsdag 31. oktober 2024 - nummer 10 - 12. årgang

Postkort fra et sted i Storebælt

Læs mere side 54 - 67

El-busdriften kører yderligere frem på Sjælland

Læs mere side 20

Minibusser blev testet på en messe i Madrid

Læs mere side 24 - 25

Regionen investere uventede i nye trafikløsninger

Læs mere side 5 og 6

En ny minibus havde premiere på Amager

Læs mere side 22 - 23

Politiet kontrollerede 103 taxier

Læs mere side 69