

Magasinet Bus

Torsdag 21. december 2023 - nummer 12 - 11. årgang

Bushistorisk Selskab runder 30 år - med mange års bushistorie

Læs mere side 30 - 33



Energiselskab ser tilbage
og vender blikket frem

Læs mere side 18

Schweizisk firma skal
udvikle rejsekort-app

Læs mere side 4

Elektrisk bus havde energien på slæb

Læs mere side 34 - 41

Minibusser opbygget i Litauen skal
styrke dansk busforhandlers position

Læs mere side 20



Glædelig jul og godt nytår

Man skal ikke love noget, man ikke er sikker på at kunne holde. Det må vi sande, da vi for et år siden på denne plads skrev, at vi i 2023 agtede at tage fat på chaufførmangel gennem en indsats, der forebyggede nedslidning af chauffører. Vi har vist berørt det ind i mellem. Men kun berørt det - ikke fået gjort det ved det, som vi lagde bag ordene for et år siden. Undskyld. Måske bliver det bedre i 2024, hvis vi ikke lover noget på forhånd.

Vi kom også med en vurdering af, hvad der ville blive en del af dagligdagen i 2023.

Chaufførmangel, Energiforsyning, Klimatiltag, Overenskomstforhandlinger, Arbejds miljø, Passagervækst i den kollektive transport

Det kom vist til at holde meget godt stik. Og det kommer nok også til at være emner på dagsprogrammet for næste år. Derfor vil vi på denne stormfulde solhvervstorsdag, hvor disse ord er tastet ind i Magasinet Bus og dagen ikke er aftage tyderligere og heller ikke tiltaget, runde 2023 af med følgende sangcitater fra Julelykkeland fra DR's julekalender Absalons Hemmelighed:

Vi ønsker alle når hjem til jul og får
stjernesol i frosne hjerter,
stjernesne i hår.

Hele teksten til Julelykkeland af Elisabeth Gjerluff Nielsen kan eksempelvis findes [her](#):

Med ønsker om en glædelig jul og et godt nytår

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



Feel the blue pulse

Den nye CROSSWAY

Low Entry ELEC



ELECTRIC

Schweizisk firma skal udvikle rejsekort-app

Rejsekort & Rejseplan A/S har underskrevet kontrakt med det schweiziske firma, Fairtiq, om udvikling af Rejsekort som en app. I løbet af 2024 vil de første rejsende kunne checke ind og ud på Rejsekort via en app på deres mobil. Kontrakten med Fairtiq er indgået efter, at opgaven med at udvikle en rejsekort-app har været i udbud

De leverandører, som har været med i udbuddet om at levere en Rejsekort-app, har ifølge Rejsekort & Rejseplan A/S løsninger, som er i drift i Europa.

- Det har været en prioritet at vælge en velafprøvet løsning, der er enkel og nem for de rejsende at anvende, så vi hurtigt kan levere Rejsekort-app'en til gavn for de rejsende i kollektiv transport, siger Kasper A. Schmidt, der er administrerende direktør i Rejsekort & Rejseplan A/S.

Rejsekort & Rejseplan A/S peger på, at tilbuddet fra Fairtiq havde det bedste forhold mellem kvalitet, pris og tidsplan, og at Fairtiq derfor blev valgt som leverandør.

Med Rejsekort på app skal man som rejsende checke ind via app'en, inden man påbegynder rejsen, og checke ud, når rejsen er afsluttet. Som rejsende behøver man ikke længere at foretage et ekstra check ind, når man skifter mellem transportmidler på en rejse. Samtidig vil man blive hjulpet til at huske check ud ved at modtage en notifikation på telefonen.

- I vores kundeundersøgelser har det fysiske check ind og



Fakta om Rejsekort-app:

- Hen over sommeren 2023 blev der gennemført et miniudbud på selskabets rammeaftale med det formål at anskaffe et app-baseret Rejsekort
- Fire leverandører har deltaget i udbudsprocessen, herunder en indledende markedsdialog og høring af kravspecifikation. Valget faldt på Fairtiq efter en omhyggelig vurdering ud fra objektive kriterier om kvalitet, pris og tidsplan
- I løbet af 2024 vil de første rejsende kunne bruge Rejsekort på mobilen, mens det fortsat vil være muligt at benytte det eksisterende Rejsekort
- Prisen for en rejse med Rejsekort-app betales efter endt rejse, som det kendes fra det nuværende Rejsekort

Kollektiv transport

check ud været fremhævet som nogle af de største ulemper ved det nuværende Rejsekort. Det løser vi nu med en check ind og -ud-løsning på mobilen, siger Kasper A. Schmidt.

Rejsekort på mobilen er efterspurgt af de rejsende

Rejsekort & Rejseplan A/S' kundeundersøgelse fra 2023 viser, at to ud af tre rejsende i den kollektive transport ønsker Rejsekort på deres mobiltelefon, og da Rejsekort & Rejseplan A/S pilottestede en Rejsekort-app i Nordjylland i efteråret 2022, var tilfredsheden blandt de rejsende meget høj.

- De rejsende var glade for flere ting i test-app'en, blandt andet en huske-notifikation til check ud, og at man ikke behøvede checke ind igen undervejs, når man skiftede transportmiddel undervejs på rejsen. Pilottesten i Nordjylland viste også en høj nøjagtighed i rejsehistorikken, så de rejsende blev afregnet korrekt pris for den gennemførte rejse, siger Kasper A. Schmidt.

Om Rejsekort & Rejseplan A/S:

- Rejsekort & Rejseplan A/S ejes af DSB, Trafikselskabet Movia, Metroselskabet I/S, Midttrafik, Sydtrafik, Nordjyllands Trafikselskab, FynBus og BAT og står for udvikling og drift af produkterne Rejsekort, Rejseplanen, RejseBillet og nu også snart en Rejsekort-app
- I 2022 blev Rejsekort anvendt som betaling af over 167 millioner rejser med bus, tog, metro og letbane på tværs af landet, mens der dagligt var 1,4 millioner rejsesøgninger på Rejseplanen

Trafikselskab ændrer prisen på handicapkørsel

Fra 1. april 2024 ændrer trafikselskabet Movia priserne for handicapkørsel med flextrafik. Movia peger på, at priserne ikke har været reguleret siden 2011. Fremover vil priserne for handicapkørsel være underlagt takststigningsloftet, som hvert år fastsættes af Trafikstyrelsen

Priserne for kørsel med flexhandicap vil fra 1. april næste år følge prisudviklingen i den øvrige kollektive transport. Priserne vil være underlagt samme prisloft, som Trafikstyrelsen hvert år fastlægger for den øvrige kollektive transport. Samme loft gælder også for flextur og plustur

Reguleringen betyder, at startprisen, kilometertaksterne og abonnementet for handicapkørsel stiger fra 1. april.

En gennemsnitlig handicaptur på 13 kilometer koster i dag 43 kroner. Fra 1. april 2024 vil prisen for en tilsvarende tur være 54 kroner. En tur på for eksempel 5 kilometer vil stige fra 24 kroner til 30 kroner, mens en tur på 21 kilometer vil stige fra 62 kroner til 78 kroner.

Fra 2025 vil prisen på handicapkørsel blive reguleret sammen med den øvrige kollektive transport. Det sker hvert år den tredje søndag i januar.

Kollektiv transport



GoCollective's nye logo.

Bus- og tog-operatør skifter til navn med fokus på kollektiv transport

Arriva Danmark A/S har løftet sløret for, hvad selskabet skal hedde efter ejerskiftet tidligere på året. Det nye navn er GoCollective og skal understrege bæredygtighed og styrken i det fællesskab, der skal til for at gøre kollektiv trafik mere attraktivt for de rejsende

Arriva Danmark A/S, der tidligere var ejet af Deutsche Bahn, blev i maj i år købt af kapitalfonden Mutares, der har hovedsæde i München i den tyske delstat Bayern. Mutares og Deutsche Bahn belv enige om handlen i efteråret 2022.

Siden Mutares købte Arriva Danmark i maj i år, har selskabet, der driver en række busruter og tog på banestrækninger på Fyn og i Jylland, har været på jagt efter et nyt navn.

Med navnet GoCollective lægger selskabet vægt på bæredygtighed og på styrken i det fællesskab, der skal til for at gøre kollektiv trafik mere attraktivt for de rejsende. For passagererne vil navneændringen ikke få nogen praktisk betydning. Man kan fortsat bruge de Arriva-billetter, man har købt - også efter navneskiftet.



Skyd 2024 i gang på fornemmeste vis.

Et nyt år er lige om hjørnet. Med både SETRA og Mercedes-Benz busser på lager, er du og dine kunder hurtigt på farten hvor komfort er i højsædet.



Hessel Bus ønsker glædelig jul og godt nytår.

HESEL BUS

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

Bufferpulje indeholdt mere end nødvendigt:

Region investerer 13 millioner kroner i udvikling af kollektive transport

En ekstraordinær investering på 13 millioner kroner til nye indsatser i Region Sjællands kollektive transport skal tiltrække flere passagerer samt udvikle og udrulle nye mobilitetsløsninger, særligt i landområderne. De 13 millioner kroner kommer fra en bufferpulje, der skulle bruges til at imødegå usikkerheden om udgifterne til kollektiv trafik. Behovet har vist sig mindre end antaget, hvilket har frigjort de 13 millioner kroner

De ekstraordinære midler skal gå til at udvikle af nye mobilitetsløsninger inden for den kollektive transport gennem partnerskabsindsats med deltagelse af blandt andet trafiksselskabet Movia.

- Vi ser det her som en mulighed for at styrke den kollektive trafik i Region Sjælland. Hvis flere tager busser eller tog, vil det bidrage til den grønne omstilling og mindske trængslen på vejene. Med indsatsen ønsker vi også at afprøve og tage nye løsninger i brug i den kollektive trafik, især i vores landområder, siger regionsrådsformand Heino Knudsen (S) efter beslutningen blev truffet i regionsrådet.

Flere passagerer og forbedrede transportmuligheder

Region Sjælland vil med partnerskabsindsatsen arbejde på tiltrække flere passagerer til den kollektive transport samt udvikle og afprøve nye kollektive mobilitetsløsninger.

Målet er at flere borgere vil benytte den kollektive transport uanset, hvor de bor i Region Sjælland, til at komme til arbejde, uddannelse og fritidsaktiviteter.

- Da vi vedtog budgettet for 2024, besluttede vi at opretholde serviceniveauet. Men det er også vigtigt med udvikling, hvis vi skal have flere borgere til at bruge den kollektive trafik. Med denne investering på 13 millioner kroner ønsker vi at bidrage til at skabe fornyet udvikling og tage innovative løsninger i brug, og på den måde forbedre transportmulighederne for vores borgere, siger Christian Wedell-Neergaard (K), der er formand for udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde.

En åben invitation til samarbejde

Der er i dag gang i en række initiativer i regionen, herunder et nattogsforsøg på Lolland i weekenderne i samarbejde med Lolland og Guldborgsund kommuner, renoveringen af skinnenettet på Østbanen samt et samkørselsprojekt i Faxe, Stevns og Køge via en innovativ app-løsning udviklet af Movia og bilistorganisationen FDM.

- Men der er behov for, at vi undersøger flere muligheder, herunder hvordan vi kan omsætte forslag og anbefalinger fra den nationale ekspertgruppe for den kollektive trafik til konkrete handlinger i vores region, siger Christian Wedell-Neergaard.

Udviklingen af nye mobilitetsløsninger til den kollektive transport skal ske frem mod marts 2024 i tæt samarbejde mellem Region Sjælland, Movia og kommunerne. Frem mod udgangen af 2026 skal løsningerne tages i brug.

Kollektiv transport



Indspil fra Danske Regioner:

Vi må nytænke og fremtidssikre kollektiv trafik

Det kræver nye, innovative løsninger for at styrke den kollektive trafik. Sådan lyder det fra Danske Regioner, der er fælles talerør for landets fem regioner. I et nyt indspil peger Danske Regioner på, at der eksempelvis er et stort potentiale i samkørsel og øget brug af cykler, hvor det er muligt. Det nye indspil med flere bud på nytænkning er sendt til SVM-Regeringens ekspertudvalg for kollektiv mobilitet

Hos Danske Regioner peger man ligesom mange andre på, at den kollektiv transport kører under et voldsomt økonomisk pres på grund af stigende udgifter til brændstoffer kombineret med færre indtægter fra passagerer.

Der er ganske enkelt ikke nok, der dagligt kører med bus, tog og letbane for at komme på arbejde, i skole eller andre steder hen - og flere steder varsles der yderligere besparelser på de lokale busser.

Derfor har transportministeren nedsat et ekspertudvalg for kollektiv mobilitet, der skal se nye løsninger, der 'gør den

Kollektiv transport

offentlige transport mere attraktiv', som det fremgår af regeringsgrundlaget. For at gøre sin stemme gældende i forhold til fremtidige løsninger i kollektiv trafik har Danske Regioner sendt et indspil til udvalget med et bud på nye alternative og innovative transportløsninger.

- Vi vil gerne være med til at styrke kollektiv trafik, og vi mener, det er nødvendigt at tænke nyt og anderledes, når vi skal have passagerne til at vælge den til. For eksempel ved at fremme samkørsel ved hjælp af ny lovgivning, så det kan betale sig at tage nogen med sig i bilen. Men det kunne også være at bruge cyklen til strækninger inden for en rækkevidde på fem til ti kilometer, hvis det er muligt, siger formand for regionernes udvalg for regional udvikling og EU, Anders G. Christensen valgt for Venstre i Region Midt.

- Det skal være muligt at bo i alle egne af Danmark og stadig have muligheden for at blive transporteret rundt af kollektiv trafik i bred forstand, siger han videre.

I forbindelse med indspillet fremhæver Danske Regioner, at man i landets fem regioner dagligt arbejder på at styrke de regionale hovednet - altså hurtige busser, regionaltog, lokaltog og letbane på tværs af kommuner - så studerende og ansatte kan komme hurtigt til og fra uddannelse og arbejde. De regionale hovednet udgør dermed rygraden i den regionale og lokale kollektive trafik, og rutenet og service skal løbende tilpasses og moderniseres for at få enderne til at passe.

Regionale hovednet er vigtig prioritering

Regionerne mener derfor, at det er vigtigt at prioritere de regionale hovednet, da de spiller en hovedrolle i transportmønstret i Danmark. De er også med til at transportere passagerer frem til de statslige jernbaner, så det er muligt at rejse på tværs af landet.

Men da det ikke alle steder er det muligt at blive dækket ind af en lokal bus eller et regionaltog, har nye transportløsninger, som eksempelvis samkørsel, et stort potentiale i at kunne supplere og blive en del af den kollektive trafik - også i yderområder.

Forslag: Betaling for at have flere med

Vejdirektoratet har opgjort, at pendlerbiler i snit har 1,08 personer med. Og at der dagligt er 14 millioner tomme bilsæder i bilerne på vejene.

Her foreslår Danske Regioner, at chaufføren kan modtage betaling, der ligger ud over de marginale omkostninger for turen. Det kan bidrage med nye transportkorridorer, der kan supplere de nuværende med busser og tog. Men det kræver ny lovgivning på området.

Flere kunne cykle

Som et andet bud på nytænkning peger regionerne på cyklisme, der også har stort potentiale. Ifølge en undersøgelse på SDU har syv-otte hundrede tuseinde pendlere cykelpotentiale, defineret som 1-5 kilometer på cykel eller 6-15 kilometer på elcykel til arbejde eller uddannelse.

Danske Regioner peger i den forbindelse på, at omkring halvdelen af alle beskæftigede i Danmark har under 10 kilometer til arbejde.

Punkter i indspillet:

- Regionale hovednet
- Samkørsel
- Cyklisme og cykelinfrastruktur
- Busfremkommelighed og BRT
- Knudepunkter
- Parkér-og-rejs og korridorstrategi
- Mikrodelemobilitet
- Bedre mobilitet for unge
- Virksomheder, kollektiv mobilitet og mobility management
- Brugervenlig MaaS-app

Interesserede kan se indspillet i sin helhed [her](#):

Kollektiv transport

Men da cykelinfrastrukturen mange steder kunne blive bedre, foreslå regionerne blandt andet at vende blikket mod det regionale og kommunale samarbejde i supercykelstisekretariaterne i Region Hovedstaden og Region Midtjylland, samt lignende samarbejder i andre regioner, hvor man samarbejder om at anlægge sammenhængende cykelinfrastruktur.

- Vores håb er, at regeringen tager vores anbefalinger fra indspillet med sig i sit arbejde. Kollektiv trafik i snæver forstand må rekonstrueres til kollektiv trafik i bred forstand - så den passer til alle dele af landet, så man med tog, bus, samkørsel, elcykel og cykel med videre kan komme frem til sit job og uddannelse, uanset hvor man bor, siger Anders G. Christensen.

Lovændring åbner for 10-årige rutetilladelser til nul-emissionsbusser

Mandag 1. januar 2024 træder nye regler i kraft om gyldighedsperioden for rutetilladelser. Rutetilladelser har indtil nu haft en gyldighed i indtil 5 år, men fremover kan man søge en 10-årig rutetilladelse, hvis ruten skal køres med nul-emissionsbusser

Færdselsstyrelsen oplyser i forbindelse med lovændringen, at det vil være muligt at søge om en 10-årig tilladelse til nul-emissionsbusser samtidig med, at man har en 5-årig tilladelse til andre busser, så man ikke skal udskifte alle busser på en gang.

Færdselsstyrelsen peger på, at en sådan udskiftning vil være til fordel for klimaet i form af reduktion af CO₂-udslippet og for miljøet i form af mindre støj og luftforurening fra busserne.

Kollektiv transport



Togoperatør skifter til ny landsdækkende billet-app

- Vi har som det første trafikselskab besluttet at lukke vores egne digitale webshop og app og hjælpe vores kunder trygt over på RejseBillet, så brugeroplevelsen som kunde i kollektiv trafik kan blive enklere og nemmere at tilgå. Sådan lyder det fra Therese Christensen, der er kommerciel chef i Arriva. Arriva, der er togoperatør på banestrækninger i Jylland og på Fyn

Arriva understreger, at selskabet ønsker, at det skal være nemt og enkelt at benytte kollektiv transport. Derfor bager Arriva fuldt og helt op om den nye, landsdækkende billet-app, RejseBillet, som skal gøre det nemmere at være passager i den kollektive trafik. Med RejseBillet kan man som passager nemt og enkelt købe billet til kollektiv trafik i hele Danmark på tværs af landsdel og transportform.

Denne udvikling ønsker Arriva at byde velkommen.

- At vores passagerer får en nem og enkel rejseoplevelse, er vigtigt for os i Arriva. Derfor omfavner vi også udviklingen med den nye, landsdækkende billet-app, RejseBillet, siger Therese Christensen og fortsætter:

- Vi har derfor som det første trafikselskab besluttet at lukke vores egne digitale webshop og app og hjælpe vores kunder trygt over på RejseBillet, så brugeroplevelsen som kunde i kollektiv trafik kan blive enklere og nemmere at tilgå.

Gennem RejseBillet-appen har man adgang til alle standardbilletter samt Arriva's kommercielle billetter - eksempelvis Arriva OneDay. Arrivas egne salgskanaler lukker torsdag 29. februar 2024.

Bybusser i Odense får nye køreplaner i januar

Søndag 14. januar skifter FynBus køreplaner for bybusserne i Odense. Det samme gælder for rute 240-241 i Svendborg. Skiftet til nye køreplaner betyder farvel til tre busruter og goddag til Teletaxi. Derudover får flere ruter et øget antal afgang i et forsøg på at få flere til at køre med bus i stedet for bil

FynBus oplyser i forbindelse med køreplansskiftet, at det er i Odense, at de sker flest ændringer. Det betyder, at hvis man er vant til at bruge bybussen fra Allesø, Lumby, Tietgenbyen eller Brændekilde, skal man fra 14. januar vænne sig til, at bybussen er erstattet af Teletaxi. Baggrunden for ændringerne den kollektive transport er, at politikkerne i Odenses Klima- og miljøudvalg i sensommeren besluttede at lave omprioriteringer i den kollektive trafik i Odense.

Overordnet besluttede udvalget, at der skal køre mest bus i de områder af Odense, hvor kundepotentialet er størst, og færre busser i de områder, hvor kundepotentialet er mindst.

Tre ruter bliver nedlagt og én enkelt afkortes

Der er især store forandringer på vej til de odenseanere, der bor i Allesø, Lumby, Tietgenbyen og Brændekilde. Som en del af omprioriteringerne har Klima- og miljøudvalget besluttet at nedlægge tre ruter og afkorte en enkelt.

Rute 15 (Tietgenbyen - Rosengårdcenteret), rute 68 (Lumby - OBC Syd) og rute 95 (Allesø - OBC Syd) bliver alle nedlagt fra 14. januar. Samtidig stopper rute 55-56 med at køre mellem Bellinge og Brændekilde.

I Allesø, Lumby, Tietgenbyen og Brændekilde bliver bybussen erstattet af Teletaxi.

Mens tre bybusruter står til at blive nedlagt, kommer andre ruter til at køre oftere end i dag for at tiltrække nye kunder.

Det gælder blandt andet for rute 35, 55-56 og 85, hvor ruterne får tilført flere afgang i især myldretiden.

Ny og forbedret Teletaxi-ordning

Odense Kommune har besluttet, at de byområder der mister deres bybus, i stedet kan benytte Teletaxi-ordningen, som i dag dækker flere af Odenses byområder. Ordningen er dog blevet udvidet og forbedret, så serviceniveauet nu er ens i hele kommunen.

Med Teletaxi bliver man hentet på ens hjemmeadresse og kørt til et centerpunkt, hvor man kan komme videre med bus eller letbane. Ved de fleste af centerpunkterne er der også mulighed for at handle ind.

Man kan køre Teletaxi alle ugens dage fra klokken 6 til klokken 23, og kørslen bestiller man ved at ringe til FynBus' bestillingscentral mindst en time før ønsket afgang.

Teletaxi koster 25 kroner for voksne og 12 kroner for børn. Teletaxi Odense-billetten er gyldig i 75 minutter og dækker kørsel med teletaxi samt eventuel omstigning til bus eller letbane.

Man kan allerede i dag benytte de nye og forbedrede Teletaxi-ordninger.

De nye køreplaner samt mere information om de ændringerne, der træder i kraft søndag 14. januar, kan ses **her**:



Rute 100, der kører mellem Odder og Hornslet får sammen med Rute 200 mellem Skanderborg og Hinnerup midler til bedre fremkommelighed. Begge ruter kører via Park Allé gennem Aarhus Midtby. (Foto: Jesper Christensen)

Politisk flertal har fordelt puljemidler til busfremkommelighed

13 ansøgere til Infrastrukturaftalens pulje til bedre busfremkommelighed i hele landet får i alt 37 millioner kroner til projekter, der skal gøre det nemmere at få busser hurtigere frem. Det oplyser Transportministeriet

Bedre plads til busser og passagerer, tilpasset lysregulering, nye stoppesteder, udvidelser og trafikknudepunkter. Det er nogle af de tiltag, passagerer i den kollektive transport kan se frem til med midler fra Pulje til bedre busfremkommelighed, der er en del af Infrastrukturplan 2035, som et bredt flertal af Folketingets partier indgik i sommeren 2021.

Partierne bag - Socialdemokratiet, Venstre, Moderaterne, SF, Liberal Alliance, Konservative, Enhedslisten, Radikale, Alternativet og Dansk Folkeparti - afsatte i alt 100 millioner kroner til forbedringer af busdriften. De 37 millioner kroner er en del af denne pulje.

Kravet til ansøgerne af puljen er, at projekterne skal understøtte busfremkommelighedstiltag, der modvirker trængselsudfordringer og sparer tid for bustrafikken. Ansøgerne skal medfinansiere mindst 50 procent af projektudgiften.

Følgende kriterier har haft betydning for tildeling af midlerne:

- At projektet øger bussernes fremkommelighed og rettidighed, og dermed reducerer køretider i Danmark
- At der skabes forbedringer for flest mulige passagerer i den kollektive transport
- At projektet bidrager til flere passagerer i den kollektive transport
- At projektet forbedrer sammenhængen mellem transportmidler - enten mellem busser eller mellem busser og andre transportmidler
- At projektet effektiviserer busdriften

Trafikstyrelsen har behandlet ansøgningerne til puljen, hvor der samlet er søgt om tilskud for 39 millioner kroner. Det er besluttet at følge Trafikstyrelsens indstilling om fordeling.

Projekter, der tildeles tilskud:

- Hørsholm Kommune - Nye og bedre stoppesteder på Frederiksborgvej
- Norddjurs Kommune - Forbedret adgang til buslommen ved Grenaa Gymnasium
- Aarhus Kommune - Busfremkommelighedsprojekter i Aarhus
- Frederikssund Kommune - Etablering af signalregulering samt busprioritering i kryds
- Aarhus Kommune - Busfremkommelighed for Region Midtjyllands ruter 100 og 200
- Nordjyllands Trafikselskab - Fremtidens Kollektive Trafik - etablering og opgradering af knudepunkter i Nordjylland
- Sydtrafik - Foranalyse af højklasset buskorridor mellem Vejle og Kolding
- Silkeborg Kommune - Knudepunkt i Voel
- Roskilde Kommune - Busfremkommelighedstiltag for 202A på Køgevej i Roskilde
- Odense Kommune - Højklasset kollektiv trafik i Odense Kommune
- Lemvig Kommune - Udvidelse af kapacitet af ventefaciliteter på Lemvigbanen
- Glostrup Kommune - Nyt trafikknudepunkt ved Glostrup Ejby letbanestation samt øget fokus på busfremkommelighed gennem Ejby Erhvervsområde
- Esbjerg Kommune - Bedre busfremkommelighed og nyt busnet i Esbjerg

Trafikstyrelsen har fordelt puljemidler til grønne busser og grøn flextrafik

Elbusser i Lemvig, nulemissionsbusser i Holbæk og en grønnere fremtid for busdriften på Bornholm. Det er nogle af de projekter, der har fået tildelt midler fra "Pulje til grønne busser og grøn flextrafik". I alt er 52 millioner kroner fordelt på otte projekter. Trafikstyrelsen havde indstillet i alt ni projekter

Trafikstyrelsen har behandlet ansøgninger, hvor der samlet set var søgt om tilskud for godt 73 millioner kroner. Transportministeren har besluttet at følge Trafikstyrelsens indstilling, hvormed hele puljen udmøntes.

Tildelte projekter:

- Region Midtjylland - Elbusser i Lemvig
- Bornholms Regionskommune - Bornholms Trafikselskab på vej mod en grøn fremtid
- Trafikselskabet Movia - Forsøg med store elbiler i Movias flextrafik og lynladere forbeholdt flextrafikken ved Region Sjællands sygehuse
- Trafikselskabet Movia - Omstilling af buslinjer i Holbæk og omegn til nulemission
- Region Hovedstaden - Omstilling af liggende patientbefordring til nulemission
- Region Hovedstaden - Omstilling af buslinjerne 250S og 94N til nulemission
- Region Hovedstaden - Omstilling af buslinje 200S til nulemission
- Sydtrafik - Udbud og opsætning af lynladere ved centrale sygehusenheder i Region Syddanmark dedikeret til flextrafik

En ansøgning fra Trafikelskabet Movia om omstilling af buslinjer i Sorø og omegn til nulemission var ikke blevet indstillet til at modtage støtte.

Den næste ansøgningsrunde har frist den 10. august 2024.

I Infrastrukturplan 2035, der blev vedtaget i sommeren 2021, blev der i alt afsat 250 millioner kroner i puljen. Der fordeles årligt 50 millioner kroner til og med 2026 til projekter, hvor ansøgerne medfinansierer minimum 50 procent af omkostninger. Med prisopregning udgør puljen i 2023 i alt 52,8 millioner kroner.

Følgende kriterier har haft betydning for tildeling af midlerne:

- Nedbringelse af CO2 pr. tilskudskrone
- Nedbringelse af øvrige emissioner
- Acceleration af grøn omstilling
- Geografisk spredning af puljemidlerne

Interesserede kan læse mere om, hvem der blev indstillet til at modtage støtte her:

Puljemillioner til grønne busser og flextrafik er eftertragtede



Mercedes Tourismo - 1. reg. november 2016

Km. 447.051 - Euro 6 - Automat gear - pass 53 + 1 + 1

Toilet, køleskab, fartpilot, tonede ruder, klima, justerbare sæde med armlæn

**Pris:
1.070.000 Kr.**



Neoplan Cityliner C. - 1. reg. marts 2017

Km. 416.051 - Euro 6 - Automat gear - pass. 49 + 1 + 1

Toilet, kaffemaskine, aircon., justerbare sæder, magasinet

Pris: 1.375.000 Kr.



VDL Futura - 1. reg. oktober 2019

Km. 290.230 - Euro 6 - Automat gear - pass 56 + 1 + 1

Fartpilot, tonede ruder, aircon., magasinet og armlæn

**Pris:
1.250.000 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



År 2023 har budt på mange gode og nye tiltag i OK, og Claus Skipper og hans team har store forventninger til 2024.

(Foto: OK)

Energiselskab ser tilbage og vender blikket frem

2023 synger på sidste vers. Det er vintersolhverv, og dagene begynder at blive længere. Tiden udløser traditionelt tanker hos mange om, hvad det året har bragt - og hvad der venter efter årsskiftet. Hos energiselskabet OK ser transportteamet tilbage på et begivenhedsrigt år, hvor der for alvor blev sat gang i nye initiativer - særligt på området for e-mobilitet til den tunge transport

Eldrevne lastbiler indtog en større del af markedet i 2023. Der er sket betydelige fremskridt med den begyndende elektrificering af den tunge transport. Ifølge tal fra Bilstatistik blev der i de første seks måneder af 2022 indregistreret 42 nye el-lastbiler i Danmark. I samme periode i 2023 var dette tal vokset til 156 nye el-lastbiler. Det er næsten en fordobling i antallet af nye el-lastbiler på de danske veje. Og tendensen fortsætter. I månederne juli, august, september og oktober i år blev der ifølge samme statistik nyregistreret 110 elektriske lastbiler over 3,5 ton i Danmark mod 25 i den samme periode sidste år. For de tunge lastbilers vedkommende blev der nyregistreret 63 elektriske lastbiler i den nævnte periode i år mod 10 i samme periode sidste år. Tallet for de tunge lastbiler er med i tallet for lastbiler over 3,5 ton. Ifølge Bilstatistik.dk var der pr. 31. oktober 2023 samlet indregistreret 401 elektriske lastbiler over 3,5 ton i Danmark.

Og flere virksomheder melder om, at de vil indsætte elektriske lastbiler i stedet for lastbiler med dieselmotorer i den kommende tid.

OK har mærket en stigende interesse for el-ladeløsninger til den tunge transport, og det er ifølge mangeårig markedschef hos OK, Henrik Dehn, bestemt en positiv udvikling.

- Kunderne er begyndt at vise interesse for mulighederne og henvender sig aktivt til os for at høre, hvad vi kan tilbyde. El-ladeløsningerne var fx et stort emne på Transport 2023, hvor vi havde mange gode dialoger med kunder og forretningsforbindelser om vores fælles vej videre mod en mere bæredygtig transportsektor, siger Henrik Dehn, der i dag er konsulent på e-mobilitet til den tunge transport for OK.

Han kunne tidligere i år meddele, at energiselskabet var klar med el-ladeløsninger til tung transport.

- Vi er på en spændende rejse med vores kunder, og vi lytter til deres ønsker og behov, så det glæder os, at vi i 2023 fik indviet den første af seks planlagte el-ladestander. Selvom transportvirksomhederne overvejende kommer til at oplade derhjemme, er det vigtigt, at vi får placeret vores el-ladestander af hensyn til, hvor vores kunder ønsker at oplade på farten, siger han.

For en måned siden åbnede den første el-ladestander ved OK's truckstation i Taulov. I det nye år kommer der også el-ladestander i Korsør, Køge, Randers, Aarhus og Høje Taastrup.

En trofast energileverandør

År 2023 blev også året, hvor Claus Skipper overtog ledelsen af OK Transport efter Henrik Dehn, og hvor OK formåede at fastholde en stærk markedsposition.

- Det er en fornøjelse at være kommet til OK, og det glæder mig, at vi formår at fastholde vores position i et marked, hvor der sker fundamentale ændringer. Vi forstår godt de problemstillinger vores kunder står overfor, og vi vil være med dem hele vejen - uanset hvilket drivmiddel, der er tale om, siger OK's markedschef Claus Skipper og fortsætter:

- I OK forpligter vi os til at levere den sidste dråbe brændstof. I årene frem vil der stadig være mange transportvirksomheder, som ikke har mulighed for at køre på el, og dem skal vi naturligvis være der for. Og samtidig intensivere vores indsats for at støtte kunderne i overgangen til eldrift.

I slutningen af juni udvidede OK med et truckanlæg i et af landets helt store logistikknudepunkter ved truckstationen i Padborg. Ved anlægget er der kommet en ny forpagter til kiosken, som lukkede ned tidligere på året. De eksisterende bygninger huser nu både cafédrift og overnatningsmuligheder.

OK glæder sig over endnu et år med gode og værdifulde samarbejder. Og med 2024 lige rundt om hjørnet ser Claus Skipper og hans team frem til at lægge sig i selen for at yde den bedste service.

- Det nye år kommer til at byde på spændende muligheder såvel som udfordringer for transportsektoren. Omstillingen stiller store krav til hele branchens tilpasningsevne, og energibilledet er fortsat meget fragmenteret. I OK ser vi frem til at fortsætte udviklingen i tæt samarbejde med vores kunder og forretningsforbindelser, og vi vil, som altid, gøre vores allerbedste for hjælpe kunderne, understreger Claus Skipper.

På billedet ses den nye el-ladestander i Taulov sydvest for Fredericia. (Foto: OK)



Minibusser opbygget i Litauen skal styrke dansk busforhandlers position

Ejner Hessel A/S, som for et par måneder siden overtog Evobus Danmark A/S med import, salg og eftermarked af Mercedes-Benz- og Setra-busser, har fået forhandling minibusser fra Altas Auto. Dermed styrke selskabet sine busvirksomhed, der siden overtagelsen har heddet Hessel Bus A/S. Samarbejdet med Altas Auto er effektueret og er startet med fire varianter på det danske marked. Hos Hessel Bus forventer man, at samarbejdet vil forstærke virksomhedens position på det danske marked, da det er en vigtig brik i ambitionen om, at kunne levere flere persontransportløsninger til både det offentlige og private segment

Salget af minibusser i Danmark udgør cirka 500 - 600 enheder om året, og det marked ønsker Hessel Bus med den nye forhandling at være en del af.

- Forhandlingen af Altas Auto-minibusser sikrer Hessel Bus kvalitetsprodukter, som bliver specialbygget fuldstændigt til kundernes behov. Vi går på markedet med el- og dieslbusser til en skarp pris, og vi tror på, at vi i supplement til vores øvrige busforretning, hvor vi sælger by-, rute-, og turistbusser, vil kunne spille en endnu større rolle på det danske marked, siger Søren Christensen, der er salg- og marketingschef hos Hessel Bus.

- Vi tror på, at der er flere muligheder, som gør, at vi nu kan spille en større rolle. Det kunne blandt andet være indsættelsen af el-busser på nogle af de strækninger, hvor der pt. kører 12-13 meters by- og rutebusser, men hvor der ikke er behov for stor personkapacitet. Her kan denne løsning bidrage til en mere omkostningseffektiv drift i landom-

Materiel

råder ved at indsætte mindre busser. Det kunne tilmed i nogle tilfælde gøres med de elektriske modeller, der fås med en rækkevidde på op til 300 kilometer og med plads til op til 20 personer. Vi ser også en mulighed i at kunne gøre handicap- og skolekørsel mere bæredygtigt ved at skifte til el-busser.

Altas Auto er ifølge virksomhedens web-side partner med eksempelvis Mercedes-Benz og opbygger og indretter minibusser på basis af chassiser og rå busser fra Mercedes-benz.

Edvardas Radzevicius, der er direktør hos Altas Auto, ser frem til samarbejdet med Hessel Bus. Et samarbejde, der flugter med virksomhedens strategi for vækst gennem stærke nationale partnerskaber.

- Efter Covid-19-årene har Altas Auto påbegyndt en dynamisk ekspansion på markedet for elektriske busser. Som en af de stærke europæiske producenter på området for mindre busser er vi dedikerede til vores strategiske målsætning, nemlig at forsætte med at innovere på området i samarbejde med stærke internationale partnere, siger Edvardas Radzevicius og fortsætter:

- Det er derfor også med stor begejstring, at vi kan melde samarbejdet med Hessel Bus ud til omverdenen. Hessel Bus er en stærk aktør på det danske marked. Vi ser samarbejdet som en milepæl i vores udvikling. Netop Hessel

Bus' erfaring på det danske marked giver os muligheden for i endnu højere grad at forstå vores kunders behov. Det giver os muligheden for at kunne levere på et niveau, der ikke bare møder forventningerne, men rent faktisk også overgå disse. Nu med samarbejdet med Hessel Bus-holdet som vores samarbejdspartner, har vi fuld tillid til at vores motto, "Never stop moving", vil rodfæste sig yderligere, og også løfte begge vores forretninger til nye højder.



Om Ejner Hessel A/S:

- Ejner Hessel A/S er familieejet og er en af Danmarks største bilforhandlere med salg til både erhvervs-kunder og private. Selskabet er autoriseret forhandler og serviceværksted for bilmærkerne Mercedes-Benz, Renault, Dacia, Ford og Smart. Selskabet blev etableret i 1968 og har gennem årene ekspanderet i Jylland. I 2008 kom det sjællandske marked med. Ejner Hessel har i dag i alt 29 afdelinger, heraf 17 i Jylland og 12 på Sjælland. Ejner Hessel-koncernen er også ejer af Skandinaviens største brugtbilscenter, Mercedes-Benz Starmark, Hessel Trucks og Hessel Bus. Ejner Hessel-koncernen beskæftiger i dag over 1.600 medarbejdere.



Fransk dækproducent har 100 års erfaring med regummiering

Tilbage i 1923 begyndte den franske dækproducent, Michelin, at tilbyde at sætte nye slidbaner på slidte dæk. Med regummiering af lastbildek skabte virksomheden grundlaget for sit fokus på bæredygtighed

Michelin fejrer i år sit 100-års jubilæum for regummiering og det faktum, at teknologien gennem årene har givet nyt liv til næsten 30 millioner bus- og lastbildek på specielle fabrikker i Europa. Det svarer til, at der er blevet brugt halvdelen million ton råmateriale mindre gennem årene, og at der er blevet udledt ca. 3,5 millioner ton mindre CO2 til atmosfæren.

Claus Chouhan, der er salgsdirektør for Michelin i Danmark, peger på, at det er eksempler på de klima- og miljømæssige fordele, der er ved regummiering af dæk til busser og lastbiler.

- Regummiering er faktisk mere relevant end nogensinde og reducerer både miljø- og klimabelastningen samt vognmandens budget. Derfor indgår regummiering også som et fast element i Michelins tilbud til vognmændene, siger han og peger på, at kunderne i dag forventer løsninger, der giver omkostningsbesparelser og hjælper dem med at gøre deres drift mere bæredygtig.

Helt tilbage i 1923 begyndte Michelin at tilbyde udskiftning af slidbanen på dæk - regummiering af lastbildæk - og skabte dermed grundlaget for virksomhedens fokus på bæredygtighed. I 1930'erne begyndte Michelin at anvende metal i dæk til tungere køretøjer, hvilket gjorde det muligt at lave op til tre regummieringer på det samme dæk.

I 1960'erne udviklede Michelin sin Remix-proces. En teknologi, der reducerede omkostningerne ved regummiering betydeligt. I dag er omkostningen ved at regummie et dæk ca. 30 procent lavere end det, det koster at købe et nyt dæk. Med Michelin Remix-teknologien kan et nyt dæk, når det er slidt ned, mønsterudskæres en gang og derefter anvendes længe, før det derefter regummieres for første gang.

Michelins dæk til lastbiler og busser er designet med det formål at have flere liv og skal regummieres mindst én gang. Men hvert dæk er genstand for en grundig inspektion og godkendelse af specialister, før regummeringen bliver sat i gang. Op til 90 procent af Michelins bus- og lastbildæk, der afleveres til regummering, består inspektionen og godkendes til regummering. Om dækket er mønsterudskåret eller ej, spiller ingen rolle for, om det godkendes til regummering eller ej.

Michelin Remix-dæk har samme ydeevne med hensyn til sikkerhed og vejgreb som nye dæk. I gennemsnit kræves kun 20 kg råmateriale for at bygge et Michelin Remix-dæk. Til sammenligning kræver det 70 kg råmateriale, at producere et nyt dæk. Det betyder, at 100 regummierede dæk sikrer en besparelse på 5 ton råmateriale og over 6 ton lavere CO₂-udledning.

Brint som energibærer:

Produktionen af brændselsceller er gået i gang på stor fabrik i Frankrig

Europas største integrerede fabrik til produktion af brændselsceller er officielt åbnet og produktionen gået i gang. På den nye og store fabrik, der beteges som en gigafabrik, vil selskabet Symbio, der blandt andet har dæk-koncernen Michelin og bil-koncernen Stellantis med eksempelvis bilmærkerne Renault, Citroen, Chrysler, Fiat i ejerkredsen, sætte gang i produktion og videreudvikling af brintbaserede energisystemer i stor skala

Selv fabrikken ligger udenfor Lyon og er den første gigafabrik til produktion af brintbrændselsceller. Det vil sige en fabrik med et kombineret produktions-, udviklings- og forskningscenter på samme sted.

Med åbningen tager Symbio sammen med sine ejere endnu et skridt i en satsning på brint som omdrejningspunkt for fremtidens transport. Den nye fabrik har kapacitet til at producere 50.000 brændselsceller årligt og kan dermed give Europa en førende rolle inden for brintbaseret transport.

Materiel



SymphonHy-fabrikken ligger i byen Saint-Fons i Auvergne-Rhône-Alpes region i det østlige Frankrig i nærheden af Lyon.

For Stellantis Gruppe, der som nævnt ovenfor står bag bilmærkerne Renault, Citroen, Chrysler, Fiat med flere, vil gigafabrikken direkte forsyne nye generationer af koncernens brintelektriske biler med energisystemer. Stellantis er på brændselscelle-markedet med Peugeot e-Expert, Citroen e-Jumpy og Opel Vivaro-e. Selskabet er også på vej med større brændselscelle-varebiler, der får op til 500 kilometers rækkevidde og kan "tankes" på kun 10 minutter. Og til det amerikanske marked er en brintdrevet Ram Pickup netop annonceret.

Med åbningen af den store fabrik ved Lyon er der ved at danne sig et billede af, at brint som energibærer er ved at vinde indpas som en løsning på vejen mod en CO₂-neutral transportsektor.



Hovedstadsområdet og Nordsjælland:

41 el-busser vil bringe busdrift op på 36 procent emissionsfri drift

Søndag 10. december 2023 blev 41 el-busser sendt ud på vejene i og omkring Hovedstaden. Anledningen var, at syv kommuner og Region Hovedstaden skiftede en række dieselbusser ud med nye og mere miljøvenlige el-busser. Med de nye elbusser, er trafikskabet Movia nået op på 36 procent emissionsfri busdrift

De 41 nye el-busser blev sat ind på 12 buslinjer i hovedstadsområdet og det nordlige Sjælland. Sammen med alle kommuner og begge regioner på Sjælland har Movia aftalt et fælles mål om, at Movia's busser skal køre fossilfrit i 2030 - og at mindst halvdelen kører på el.

De nye el-busser, der blev sendt ud i trafikken i Brøndby, Glostrup, Helsingør, Herlev, Hvidovre, Københavns og Rødovre Kommuner samt i Region Hovedstaden, giver en samlet årlig CO2-besparelse på 2.600 ton, og bidrager dermed til at indfri Folketingets målsætning om en samlet national CO2-reduktion på 70 procent inden 2030.

Fakta:

- Søndag 10. december blev 41 el-busser indsat på 12 buslinjer i syv kommuner og Region Hovedstaden
- De nye el-busser kører på linjerne; 13, 22, 132, 137, 139, 161, 340, 345, 347, 801A, 803 og 90N
- Kommunerne, der indsatte de nye elbusser fra 10. december 2023, var Brøndby, Glostrup, Helsingør, Herlev, Hvidovre, Københavns og Rødovre Kommuner.
- De nye elbusser er udstyret med elektriske ramper
- Omstillingen til el på de 12 buslinjer reducerer udledning af CO2 med 2.600 ton om året (udledning af CO2 er opgjort efter "tank-til-hjul"-princippet)
- Med de 41 nye el-busser vil trafikskabet Movia, der udbyder driften, være oppe på 470 elbusser. Det svarer til 36 procent af Movia's busser
- Omstillingen til emissionsfri busdrift startede i 2019 med de første buslinjer i København, Frederiksberg, Ballerup, Egedal og Roskilde



En stjerne er sendt ud på de lollandske veje - og andre steder

Den næstsidste torsdag i november leverede Hessel Bus en ny Mercedes-Benz Tourismo L til Jan-Martin Jørgensen, som driver Skørringe Turistbusser, der har hjemsted i Skørringe lidt sydvest for Maribo på Lolland

Den nye Mercedes-Benz Tourismo L hører med sit luxuriøse design til i den øverste ende af turistbusser fra Mercedes-Benz.

Bussen er lakeret i den karakteristiske orange Skørringe Turistbusser-farve for at passe ind i den eksisterende busflåde. Der er tale om en tre-stjernet bus med 57 siddepladser til gæster plus én til rejseleder og så førersædet til chaufføren. Bussen har et integreret TM-køkken med dobbelt kaffemaskine, pøsekoger og to køleskabe og besætningen kan dermed skabe et godt og komfortabelt miljø for de rejsende. Ved alle sæderækker er der monteret en 220 volt stikkontakt, så gæsterne kan lade deres forskellige mobile enheder op under vejs.

Materiel



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!



Dækkoncern vil gøre det enklere at overskue dækinddeling i kategorier

En fjerdedel af CO₂-udledningen i Europa kommer fra transportsektoren. For at fremme den grønne omstilling har EU vedtaget et klassifikationssystem, der skal gøre det lettere for kunderne at prioritere virksomheder, der bidrager til mere klimavenlig transport. Dæk-koncernen Continental lancerer i den forbindelse en guide, der gør de konkurrencemæssige fordele ved det nye klassifikationssystem synlige for flådeejere

Ifølge EU's statistiske kontor var transportsektoren i 2021 ansvarlig for en fjerdedel af de i alt 3,4 milliarder ton CO₂, der blev udledt i Europa. Vejtransporten tegnede sig for 740 millioner ton CO₂, og heraf stod lastbiler samt busser for 207 millioner ton.

For at fremme den grønne omstilling og bidrage til, at landene i EU når de fastsatte mål om CO₂-reduktion har EU indført et klassifikationssystem - en såkaldt "taksonomiordning" - der skal bidrage til at fremme den grønne omstilling i EU-landene inden for seks overordnede emner.

I forhold til transportsektoren skal taksonomiordningen sørge for gennemsigtighed, så kunderne kan prioritere virksomheder, der dokumenterbart gør en indsats for at reducere den negative påvirkning af miljøet eksempelvis ved deres udledning af CO₂.

- Mange transportvirksomheder og ejere af større bilflåder har jo allerede i dag gang i mange tiltag for at reducere brændstofforbrug og CO2-aftryk. Efterspørgslen på el-drevne varevogne og personbiler stiger, og til den tunge transport er de første brintstationer opstillet i Tyskland og på vej i Danmark, siger administrerende direktør Georg Nielsen fra Continental Dæk Danmark A/S.

Informationsside skal hjælpe flådeejere

Continental-koncernen leverer både dæk og informationsteknologi til autobranschen, transport-sektoren og industrien. For at gøre det lettere for transportvirksomheder, busselskaber og flådeejere at dokumentere deres mere klima- og miljøvenlige indsatser har den tyske industrikoncern udviklet en ny taksonomiguide, der skal bidrage til større gennemsigtighed, bedre dokumentation og øget konkurrenceevne i markedet for de kunder, der prioriterer klimaindsats og -resultater.

- Den nye informationsside forklarer taksonomireglerne, og vores konsulenter kan supplere med individuel rådgivning til transportvirksomheder og flådeejere om, hvordan de kan reducere klimaaftrykket og de samlede omkostninger, siger Georg Nielsen og fortsætter:

- Når europæiske og danske virksomheder har en vis størrelse, skal de indberette deres klima-aftryk til EU's taksonomiordning. Her indgår eksempelvis kørsel af varer også i indberetningerne, så de transportvirksomheder, der kan dokumentere indsats og resultater for deres kunder, opnår en vigtig fordel i forhold til konkurrenterne.

Valg af dæk bidrager til klimaaftrykket

Hos Continental i Danmark oplever man en stigende efterspørgsel på energieffektive dæk, hvor flådeejere og forhandlernettet er blevet mere opmærksomme på udbudsmateriale, der kræver mere fokus på livscyklus-analyser (LCA) og totalomkostninger (TCO) i hele dækkets levetid frem for kun indkøbsprisen.

- I forhold til dæk kan man på EU's register for energimærkning se, hvilke produkter, der lever op til taksonomien. Den kræver blandt andet, at dækkene hører til i de to bedste klasser, når det gælder rullemodstand og støj, Georg Nielsen og tilføjer, at Continental-koncernen derudover har udviklet forskellige teknologiske løsninger, der kan reducere brændstofforbrug og øge rækkevidden på dækkene.

- Alt sammen tiltag, der bidrager til reduktion i udgifter og udledning, påpeger han.

Fakta om Continental-koncernen:

- Continental blev grundlagt i 1871. I 2022 omsatte koncernen for 39,4 milliarder euro og beskæftiger i over 200.000 medarbejdere fordelt på 57 lande og markeder
- Koncernen er blandt de teknologisk førende inden for dækproduktion og tilbyder et bredt produktsortiment til personbiler, erhvervs- og specialkøretøjer samt cykler og motorcykler
- Dæk-divisionen har 24 produktions- og udviklingssteder verden over. Porteføljen omfatter løsninger og services til dæk og flådeapplikationer samt digitale styrings-systemer
- Continental's dækdivisionen beskæftiger godt 57.000 ansatte og omsatte i 2022 for 14 milliarder euro



Bushistorisk Selskab runder 30 år - med mange flere års bushistorie

Det var tilbage i 1994, en turbulent tid i den danske busbranche, at en flok busentusiaster var bange for, at dele af den danske bushistorie kunne gå i glemmebogen og derfor besluttede at stifte Bushistorisk Selskab (BHS). Formålet var at sikre bushistorien såvel i skrift ved blandt andet støtte til udgivelse af bøger om emnet, som ved opbevaring af busmateriel med en dansk historie

I årene forud havde man måttet se den ene danske buskarosserifabrik efter den anden dreje nøglen om. Yderligere havde etableringen af de lokale, regionale og fælleskommunale trafiksselskaber bevirket, at flere og flere af typisk de mindre busvognmænd måtte give op og ligeledes dreje nøglen om på baggrund af kravet om, at den kollektive busstrafik skulle sendes i udbud.

Mørke skyer var der således nok af, og frygten for, at der skulle opstå store huller i bushistorien i Danmark, var reel. Det var der også andre end initiativtagerne, der frygtede, og BHS fik i løbet af få år opbakning fra ca. 400 personer,

Materiel-historie

som blev medlemmer af foreningen. Kendskabet til BHS, såvel i som udenfor branchen, gjorde, at foreningen lige så stille fik tilbudt effekter af vidt forskellig karakter, bøger, billetmaskiner, uniformsdele og såmænd også ældre busser, altsammen med henblik på at blive gemt for eftertiden.

Det bekræftede, at Bushistorisk Selskab havde sin berettigelse, men omvendt stillede de mange "gaver" store krav til foreningens bestyrelse for at sikre opbevaringsmuligheder. Ikke mindst de stigende tilbud om overtagelse af gamle busser gav bestyrelsen grå hår i hovedet. BHS havde blot sit tilholdssted på formandens adresse. Så i forsøget på at tage imod specielt ældre busser måtte der trækkes på gode forbindelser for så vidt muligt at kunne opmagasinere busserne under tag. Resultatet blev en placering af busmateriel rundt omkring i tilfældige lader og lignende.

Efter en årrække, hvor man havde måttet afstå fra at modtage flere busser, lykkedes det bestyrelsen at skaffe i det mindste en smule tag over hovedet. I Skælskør, hvor et par af bestyrelsesmedlemmerne havde bopæl, lykkedes det at leje en lille hal med tilhørende lille kontor og lagerfaciliteter. Hallen kunne med hiv og sving rumme seks-syv busser af forskellig størrelse - og gav også mulighed for, at frivillige kunne vedligeholde busserne under tag omend på et koldt betongulv.

Derudover var det muligt at placere en række busser uden for hallen og altså ikke under tag. Lagerrummet blev indrettet som arkivrum til diverse effekter, og køkkenet kunne tjene som spisestue for de frivillige og til bestyrelsens møder.

I 2015 havde Slagelse Kommune flyttet sine medarbejdere fra materielgården i Skælskør til Korsør. Det lykkedes efter en del forhandlinger at indgå aftale med kommunen om, at Bushistorisk Selskab kunne indgå et lejemål om ma-



Materiel-historie



terielgården og de dertil hørende faciliteter - blandt andet et lille værksted til to køretøjer med en grav, hvilket var meget efterspurgt blandt de frivillige, som hidtil havde knoklet med at vedligeholde diverse busser under meget primitive forhold. Yderligere indeholdt bygningerne foruden mandskabsrum også kontor og opholdslokaler, og udenfor var der stor opstillingsplads, en lille del med halvtag.

I forbindelse med overtagelsen af de nye faciliteter lykkedes det at få al busmateriel samlet ét sted. Endvidere var der under en del af bygningen kælderrum, som egnede sig til og nu benyttes som arkivrum. Mange af de hengemte effekter, som billetmaskiner, uniformer, billeder m.m. kunne nu komme frem i lyset og finde plads i de mange lokaler på den velholdte, nu tidligere materielgård.

I 2016, hvor alle effekter var blevet samlet i og omkring de nye faciliteter, åbnede Bushistorisk Selskab så Danmarks Busmuseum - adskilt som en selvstændig, erhvervsdrivende fond med egen bestyrelse.

Efter at BHS således havde overdraget alle busser, diverse udstyr og arkivmateriale til busmuseet, har foreningen og museet levet hver sit liv, hvor BHS er vendt tilbage til sine gamle dyder, men hvor materiale, som tilbydes foreningen til arkivering henvises til museet.

Bushistorisk Selskab har i dag i underkanten af 300 medlemmer, der hvert kvartal modtager foreningens medlemsblad, Busbladet, som på typisk 28 sider er fyldt med blandt andet beretninger om danske busvirksomheder, nulevende såvel som tidligere, suppleret med billeder af historisk karakter.

Derudover arrangerer foreningen besøg rundt om i landet på busvirksomheder og lignende, som velvilligt åbner deres døre for foreningens medlemmer og øser af virksomhedens historie. Som medlem af Bushistorisk Selskab kan man endvidere købe bøger af bushistorisk interesse til en meget favorabel pris.

Materiel-historie

Udover hjemmesiden - www.bushistorisk-selskab.dk - administrerer BHS også en Facebookside, hvor flere tusinde følgere bringer billeder, udveksler oplysninger eller efterlyser informationer og stumper til diverse ældre busser med mere.

Som andre foreninger skal der løbende arbejdes på at skaffe nye medlemmer, ikke mindst efter, at busbranchen har ændret sig fra mange, typisk mindre familiedrevne busselskaber for år tilbage til færre, store busvirksomheder i dag. For at gøre sig mere synlig besluttede bestyrelsen for BHS for et par år siden derfor, at foreningen ville forsøge at anskaffe "et flagskib", en bus af ældre dato med en dansk historie, som kan skabe lidt opmærksomhed og måske skaffe et par nye medlemmer til foreningen.

Et bestyrelsesmedlem fik ved et tilfælde øje på en forholdsvis velholdt Mercedes hos Vejstruprød Busimport (VBI). Bussen, der er fra 1986, har et karosseri, der blev skulle blive til den femtesidste fra den nu hedengangne Stautrup Karosserifabrik ved Aarhus. Bussen er fra 1986.

Med stor velvilje fra ejeren af VBI kunne BHS overtage bussen til en fornuftig pris. Siden er tiden gået med at få gjort bussen i teknisk og præsentabel stand. Det har været bestyrelsens målsætning, at bussen så vidt muligt skal fremstå, som da den i sin tid blev leveret til sin første ejer i Vestjylland. Her har foreningen modtaget hjælp og stor imødekommehed hos Keolis' værksted i Odense.

I modsætning til bussens motor, som har fungeret upåklageligt fra første dag, har det været nødvendigt at få foretaget en del pladearbejde på bussen. Efterfølgende er bussen blevet totalakeret hos Sydffyns Autolak, ligeledes til en meget fordelagtig pris, således at den i dag står næsten som ny og nu formentlig har mange gode år foran sig.

Bussen skal ikke køre erhvervsmæssigt, men alene optræde som blikfang ved messer, stævner o.lign. samt køre med foreningens medlemmer til og fra diverse arrangementer.

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



Den første elektriske MAN, prototypen som med sin maksimale hastighed på 60 km/t havde en rækkevidde på 50 kilometer. (Foto: MAN Pressefoto)

Elektrisk bus havde energien på slæb

I dag, hvor elektrisk mobilitet er på alles læber, og hvor en stadig større andel af de busser, der sendes ud på vejene i Europa, er batteridrevne, ser vi her 50 år tilbage på en tidligere el-bus, som på mange måder var forud for sin tid

Af Rolf Brems

Nogen af de første ikke heste-trukne busser var elektriske, ja faktisk så det i en kort historisk periode ud til, at det var i den retning, fremtidens persontransport ville køre. Men som bekendt blev forbrændingsmotoren - som er mekanisk meget mere kompliceret - så pålidelig, at den rækkevidde som blybatterierne tillod, førte el-køretøjer ind i en blindgyde. De batteridrevne køretøjer var i mange år en nicheproduktion for specialkøretøjer - især små, men også større.

Sådan så det ud for 50 år siden. Benzin-motorerne i de tunge køretøjer var dog erstattet med diesel-motorer, og det var svært at se nogen alternativer, selvom brint spøjte inde på visse producenters udviklingsafdelinger.

Men med bilismes eksplosive vækst i 1960-erne og de efterfølgende år ville man i storbyerne prøve at nedsætte emissionen og køre med mere støjsvage køretøjer.

Materiel-historie

Det lykkedes MAN og dets partnere - set med nutidens øjne - at skrive sig ind i historien med en succeshistorie - i omfang dog begrænset - da de lancerede den batterielektriske SL-E. Men det skyldtes måske mest, at man opnåede en teknologisk landvinding indenfor batteridrift. Ydermere vakte den en del opmærksomhed, da batterierne var placeret på en tilkøbt påhængsvogn. Den idé har også været oppe at vende i de senere år, når der er blevet eksperimenteret med brintelektriske busser, hvor energi-anlægget også har været placeret på en tilkøbt påhængsvogn - eksempelvis hos VDL i Holland.

Bussen opsamlede energi under opbremsning

Bussen, man brugte til den elektriske løsning, var en kendt model, MAN 750 HO M10, hvor 10 står for meter. Til det elektriske system inddrog man dog to kendte leverandører - Siemens og Bosch - med henholdsvis 10 og 12 styk leveret. Siemens effekt var på 115 kW og max. 180 kW, Bosch leverede 90 kW og ligeledes 180 kW i spidsbelastning. Det, der nok revolutionerede de 22 busser, var, at der kunne regenereres strøm ved bremsning, så besparelsen blev opgivet til 20-30 procent, ganske som moderne batterikøretøjer. Endvidere var der for datiden en avanceret integreret cyklus kontrol til batteristyringen, som gav en automatisk meddelelse om forbruget.

Bussen kunne køre 60 km/t og havde en rækkevidde på 50 kilometer. Spændingen var på 360 V.

MAN havde allerede startet el-busudviklingen i slutningen af 1960'erne i et samarbejde med Bosch, Varta batterier og energileverandøren RWE.

Påhængsvogn bar energien

Batterierne var placeret på en påhængsvogn, som med sin ene aksel vejede 8 ton, hvoraf batterierne vejede lige over 6 ton. Hele konstruktionen var beregnet til, at anhængerens, når energien var brugt, kunne skiftes med en anden



*Ved de olympiske lege i Munchen i 1972 indsatte MAN 2 batteribusser til at transportere atleter imellem stadion og den olympiske by.
(Foto: MAN Pressefoto)*

Materiel-historie



Her holder en batteribus ved en vekselstation, batterierne blev ført sidevejs ind i bygningen, så bussen skulle holde præcis, hvor de blev opladet - og retur når den "tomme" bus med anhænger kom retur. Styresporet ses ved anhængerens hjul, som operatøren står på. (Foto: MAN Pressefoto)

som indeholdt en fuld opladet batteripakke. Her er der dog en forskel i de forskellige kilder. Nogle nævner, at der kun var én anhænger til hver bus, og at denne var fast tilkoblet bussen, og at det var batterierne man skiftede. Det gjorde man utvivlsomt, men ved en forespørgelse hos MAN bekræfter man, at ideen var at have flere anhængere stående, og at det også blev forsøgt, men formodentlig kun i testperioden indtil 1974.

Da de så kom i regelmæssig drift i 1974, og i en version med længere rækkevidde, var det batteripakken man skiftede, det var trods alt var nemmere. Hverken bussen eller anhænger kunne køre uafhængigt af hinanden.

Da batteriernes kapacitet langt fra var tilstrækkelig til el-bussenes daglige arbejdsbyrde, var der udviklet fuldautomatiske vekselstationer, hvis vekselmekanisme kom fra Voith. Inden for fem minutter kunne batterierne udskiftes. Styrespor i kørebanen i området ved vekselstationen skulle sikre, at bussen holdt præcist, så batterierne kunne placeres korrekt. Et sindigt skinesystem kunne så modtage batterierne og føre dem sidevejs ind i vekselstationen, hvor de blev opladet, og modsat, når de var klar til en tur mere.

Systemet gjorde at driftstiden på bussen næsten var på samme niveau som en dieselbus, men der var selvfølgelig behov for noget personale til at varetage batteriernes skift og opladning.

Materiel-historie

I længden var det dog nok ikke helt nok. I 1982 installerede Rheinbahn i Benrath en opladningsmulighed med en strømaftager (pantograf) efter en test med en prototypeanordning på remisen fra 1979. Det betød, at 18 af de 22 enheder nu fik monteret pantografer på taget, som kunne hejses op i en stationær skinne, så hver gang bussen var på en endestation, kunne man lade på batterierne.

Den planlagte vendetid på 10 til 15 minutter var nok til en hurtig opladning af batterierne, så der ikke skulle skiftes batterier i løbet af hele dagen. Om natten blev batterierne i depotet "tanket" eksternt via stik.

I princippet adskiller dette nye betjeningskoncept til SL-E sig næppe fra nutidens: Ved terminalpunktet oplades batterierne 10-15 minutter efter hver runde.

Og idéen med at skifte afladte batterier og udskifte dem med opladte batterier, har også været oppe at vende for en halv snes år siden - og er det igen.

Ny version og testkørsel

Den første bus kørte som en test-bus på et-årigt forsøg fra januar 1971. Det var på en rute 7 i Koblenz, og den havde i juni samme år kørt 6.000 kilometer uden væsentlige driftsforstyrrelser. Bussen kunne medtage 99 passagerer og køre cirka 50 kilometer på en opladning. Ved endestationen havde man så en ekstra anhænger stående, som i mellemtiden var blevet opladt.

I 1972 blev to af de elektiske busser brugt ved de Olympiske Lege i München, som intern transport af atleter



Bussen som i dag er en museumsgenstand, blev fremvist ved el-bus arrangementet i Bonn i 2023. (Foto: Rolf Brems)

Materiel-historie

imellem stadion og den olympiske by. Otte busser på naturgas var ligeledes indsat i trafikken, og alle busserne var i drift i op til 20 timer i døgnet.

SL-E med sin anhænger vakte naturligvis opsigt og blev således forevigtet af en samlet verdenspresse.

Alle gode intentioner med miljørigtig busdrift blev dog overskygget af München-massakren under Sommer-OL 1972 i München, da atleter fra det israelske hold blev taget som gidsler af den palæstinensiske terrororganisation Sorte September. Gruppen, der havde forbindelse til den palæstinensiske Fatah-bevægelse, dræbte 11 israelere og en tysk politibetjent. Da vesttysk politi senere indledte et angreb på de to helikoptere, som var blevet stillet til rådighed for gidseltagerne i henhold til en aftale om frit lejde, blev fem ud af otte gidseltagere dræbt.

I 1974 kom en ændret model, som kunne køre 80 kilometer på en opladning med en kapacitet på 164 kW på gaden. Her havde man også ændret påhængsvognen og gjort batteriudskiftningen automatisk. På den nye type anhænger kom der en lille overbygning på. Batterierne, der var af bly, var vandkølede.

Det var samme år, som busserne blev sat i ordinær drift. To trafikelskaber fik SL-E busserne, 13 gik til Rheinbahn i Düsseldorf og 7 til Stadtwerke Mönchengladbach (SWMG).

Hos sidstnævnte skete det med en højtidelighed tirsdag 15 oktober 1974 i Mönchengladbach, hvor busserne blev

Interesserede kan læse mere om München-massakren på eksempelvis wikipedia - klik [her](#):

Og om Palæstina på eksempelvis Den Store Danske på Lex.dk - klik [her](#):



Chaufførens arbejdsplads, nok som det så ud i de fleste busser på den tid.

(Foto: Rolf Brems)

Materiel-historie



Passagererne havde god plads at bevæge sig rundt på...

(Foto: Rolf Brems)

indsat på Linje 9 til Ohlerfeld. Strækningen var på ca. 20 kilometer, så en omgang kom op på 40 kilometer. Det betød, at man skiftede batterierne efter én omgang. Det skete så i Ohlerfeld, hvor man lavede en vekselstation.

I Düsseldorf startede elbusdriften først i 1975 på den 11,3 kilometer lange Linje 39 (Benrath - Garath), med indlemelsen i Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR).

Stadtwerke Mönchengladbach trak sig ud af el-busprojektet efter otte år og overdrog sine otte MAN SL-E 1981/82 til Rheinbahn. Med de ekstra busser var Düsseldorf-firmaet i stand til at elektrificere en anden linje - Linje 788. Den var 28,2 kilometer lang og førte fra Benrath via Baumberg til Monheim.

Forskellen på busserne fra de to selskaber kunne ses resten af deres levetid, da de havde forskellige fronter. Senere blev enkelte busser overført til Frankfurt am Main.

To busser blev bibeholdt til test og demokørsel hos MAN

Status: 45.000 stabile kilometer årligt

I 1982 gjorde bladet "Stadtverkehr" status over busserne og deres drift. De kørte i snit 45.000 kilometer årligt, og nogle havde 386.000 kilometer på tælleren og blev alle betegnet som stabile.

Selvom som de elektriske busser i Düsseldorf var populære, begyndte man at se på de økonomiske omkostninger, hvor især batterierne var dyre.

Materiel-historie

I 1988 blev de pensioneret og en opsigtsvækkende bus, eller rettere, dens anhænger, forsvandt fra bybilledet.

Det lykkedes egentlig MAN med SL-E modellen at indfri de forventninger, der blev stillet i udsigt til en batteridreven bus. På baggrund af de positive resultater var det meningen, at efterfølgende projekter med batteridrift skulle startes, men det skete ikke.

SL-E's store ulempe var omkostningerne, heller ikke på det punkt var det væsentlig forskelligt fra omkostningerne på batteribusser i dag.

Operationelt set var det set med eftertidens øjne en succeshistorie, der var hjulpet af, at bussen blev bygget i relativt få enheder - 22 eksemplarer - og fik en begrænset udbredelse, og blev indsat på vognløb som var tilpasset ydelsen.

Som vi også ser det med nutidens batteribusser, kostede SL-E noget mere i anskaffelse og havde derfor en klar ulempe frem for sin dieselbror, der kunne tankes på 10 minutter for at køre et trafikdøgn mere. Driftsomkostningerne var den gang også i den høje ende - ikke mindst var batteriernes levetid væsentligt kortere.



...og sikkert også en rejse med mindre støj fra bussen.

Materiel-historie



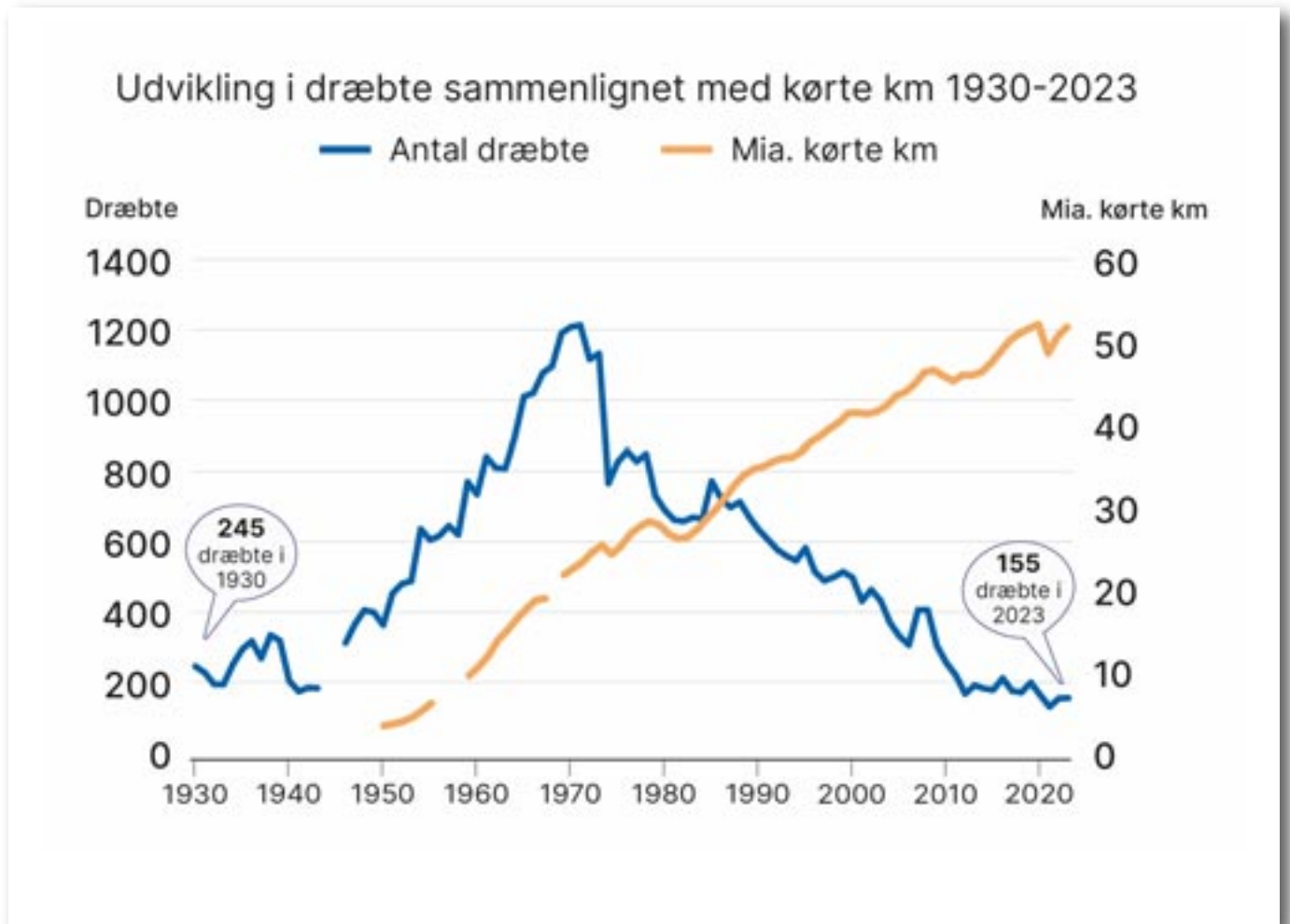
Bussen, som i dag er en museumsgenstand, blev fremvist ved el-bus arrangementet i Bonn i 2023. Her holder Bus og anhænger stadig på blokvognen, læg mærke til pantografen på taget. (Foto: Rolf Brems)

I dag er det økonomiske billede noget andet. Dieselpriisen er reguleret op med afgifter, og batterierne til busserne har fået mere end 10-doblet deres kapacitet målt på rækkevidde mellem opladningerne. Anskaffelsesprisen og de løbende vedligeholdelsesudgifter er også faldet, så batteri-elektriske busser i mange tilfælde kører med en bedre økonomi end dieselbusser.

MAN's batteri-elektriske SL-E-bus kan i dag ses på Teknisk Museum i Berlin. Men kun ved specielle lejligheder, som fremgår af deres hjemmeside.

Tekniske data for MAN SL-E:

- Længde: 11.000 mm
- Længde med påhængsvogn: 14.060 mm
- Bredde: 2.500 mm
- Højde: 2.935 mm
- Akselafstand: 5.600 mm
- Venderadius: 21.244 mm
- Siddepladser: 37-44
- Ståpladser: 56-73
- Tomvægt bus: 8,4 ton
- Tilladt totalvægt bus: 16,0 ton
- Tilladt totalvægt - anhænger: 7,3 ton/8,0 ton



Trafikulykker på vejene:

Antallet af døde ligger under tallet for 1930

Vejdirektoratets foreløbige estimat over ulykkestal viser, at 155 personer har mistet livet i ulykker på vejen i 2023. Det er på niveau med 2022, som var det laveste antal i alle år, hvor der er ført statistik over ulykker på vejene i Danmark - på nær 2021, som var præget af corona-tidens begrænsninger. Vejdirektoratet peger på, at samtidig med det lave antal døde i trafikulykker, var trafikken på vejene opgjort efter antal kørte kilometer i første halvår af i år det hidtil højeste

Fra 2020 til 2022 satte antallet af døde efter trafikulykker rekord år for år på forskellig vis. I de to corona-år 2020 og 2021 var antallet af døde særligt lavt set i forhold til tidligere, mens 2022 holdt sig under niveauet fra før coronapandemien. I 2023 ser antallet af døde ifølge de foreløbige tal fra Vejdirektoratets ulykkesstatistik ud til at holde sig på samme niveau som sidste år.

Ud over de 155 mennesker, der ind til videre er registreret som døde efter trafikulykker i 2023, er omkring 2.700 kom til skade.

- Danskerne har aldrig kørt så mange kilometer som i 2023, og samtidig har ulykkestallene for trafikdræbte aldrig været så lave som i disse år. Derfor fortsætter vi også indsatsen for øget trafiksikkerhed med både kampagner og ve-

genes udformning og indretning. Senest med udmøntning af knap 50 millioner kroner til kommunale vejprojekter, der skal øge sikkerheden, siger transportminister Thomas Danielsen (V) i en kommentar til tallene i statistikken.

Stigning i antal kørte kilometer i 2023

I hvert af årets første tre kvartaler har der ifølge Vejdirektoratets målinger været en stigning i antal kørte kilometer på veje i Danmark i forhold til 2022. Første halvår af 2023 var det halvår med flest kørte kilometer nogensinde - trafikken i 2023 tegner dermed til at blive højere end før corona-pandemien. Men stigning i trafikken ser ikke ud til at afspejle sig i antallet af døde efter trafikulykker.

Færre døde og tilskadekomne i personbil

Hvis man ser på tallene for årets første tre kvartaler, var der generelt færre døde og tilskadekomne i 2023 i forhold til gennemsnittet af de forrige fem år (2018-2022). 2.189 personer mistede livet eller kom til skade i de første ni måneder af 2023, mens gennemsnittet fra 2018-2022 var på 2.288 døde og tilskadekomne. Langt det største fald ses i antallet af døde og tilskadekomne i personbiler. 793 mistede livet eller kom til skade i en personbil i de første ni måneder af 2023, mens det var 909 i gennemsnit fra 2018-2022.

Region Nordjylland har haft færre døde og tilskadekomne

Der var i de første ni måneder af 2023 blev der registreret 291 døde og tilskadekomne i trafikken i Region Nordjylland. Det var et fald på 25 procent i forhold til gennemsnittet for 2018-2022, som var på 390 døde og tilskadekomne i regionen. Region Nordjylland skiller sig i den forstand meget ud i forhold til landets øvrige regioner, som i 2023 ligger meget tæt på antallet af døde og tilskadekomne i de foregående fem år.

- Vi arbejder hele tiden med at udvikle vores veje, så det bliver så sikkert som muligt. Samtidig har vi alle et ansvar for, at vi alle kommer sikkert frem, når vi færdes i trafikken, uanset om



Fakta om ulykkestallene for 2023:

- Ulykkestallene stammer fra Vejdirektoratets ulykkesstatistik, der bliver udarbejdet på baggrund af indberetninger af trafikulykker fra politiet
- Såvel politiets rapportering som vejmyndighedernes behandling af indberetningerne pågår fortsat, og tallene for 2023 vil først være endeligt opgjort i begyndelsen af forsommeren. Der er derfor her tale om et estimat ud fra de foreløbige tal
- Den endelige registrering af alle ulykker bliver foretaget i løbet af foråret, og Vejdirektoratet melder de endelige tal ud i begyndelsen af forsommeren

Vi har i vores tekst valgt at bruge betegnelser som døde eller omkomne frem for dræbte, da det må være de færreste, der forårsager dødsulykker med fortsæt.

Illustrationer og teksten på de forskellige illustrationer er de originale fra Vejdirektoratet.

Redaktionen

man er bilist, cyklist eller noget helt tredje, og det skal vi hele tiden blive bedre til. Enhver ulykke sætter sin spor og kan ødelægge så mange liv, siger afdelingsleder Marianne Foldberg Steffensen, Trafiksikkerhed og Cykling i Vejdirektoratet.

Mogens Kjærgaard Møller, der er administrerende direktør i Rådet for Sikker Trafik, peger i forbindelse med de nye tal fra Vejdirektoratet på, at det glædeligt, at der er sket færre alvorlige ulykker på vejene, og at det er godt, at der er en national plan for at få ulykkestallet endnu længere ned.

- For selv om vi er godt på vej, så er der stadig alt for mange meningsløse trafikulykker, der rammer både børn, unge og voksne. Ulykkerne rammer ikke kun den enkelte, men også deres familier, som skal leve med usikkerhed for fremtiden eller savnet af den, der blev ramt. Så det er vigtigt, at vi bliver ved med at arbejde målrettet med at få antallet af trafikulykker endnu længere ned, siger han.

Hos Rigspolitiets Koncernkommunikation understreger politiassistent Christian Berthelsen, at det lave antal døde efter trafikulykker er et udtryk for, at alle arbejder i den rigtige retning.

- Vi er dog absolut ikke i mål endnu, da vi stadig har udfordringer med trafikanter, som skaber utryghed og farlige situationer. Derfor vil vi fremadrettet fortsat have fokus på området, siger Christian Berthelsen.

Busser får installeret hastighedskontrol

Viborg-virksomheden Adibus, som fornyligt introducerede et nyt system - Adibus Automatisk Hastighedsbegrænsning (ASL), har sammen med busoperatøren Tidebus installeret systemet på en række busser fra VanHool, Solaris og Golden Dragon. ASL-systemet er designet til at forbedre sikkerheden og effektiviteten i transportsektoren

Adibus forklarer om ASL-systemet:

- ASL er en intelligent hastighedsbegrænsningsløsning, der er skræddersyet til vognmænd og trafikselskaber. Den bruger avanceret teknologi til at overvåge køretøjets hastighed og tilpasse den i realtid for at overholde de gældende hastighedsbegrænsninger
- ASL er udstyret med avancerede sensorer og GPS-teknologi, der nøjagtigt registrerer køretøjets position og hastighed. Når køretøjet nærmer sig en hastighedsbegrænsning, justerer ASL automatisk hastigheden for at overholde lovens krav. Systemet bidrager dermed til at forhindre overskridelser og forbedrer trafiksikkerheden. Køretøjet kan ganske enkelt ikke overskride hastigheden

Fordele ved ASL:

- ASL reducerer risikoen for hastighedsoverskridelser og de potentielle farer, de medfører
- Med ASL er kører et køretøj altid inden for de fastsatte hastighedsgrænser, hvilket minimerer risikoen for bøder
- Ved at køre med optimal hastighed kan man reducere brændstofforbruget og forbedre køretøjets miljømæssige fodaftryk
- Med ASL defineres nogle zoner - eksempelvis en gade i en byen, hvor hastigheden skal begrænses - og køretøjet vil dermed ikke kunne køre mere end for eksempel 20 km/t



Aalborg vil efter planen få endnu en forbindelse mellem Himmerland og Vendsyssel. Ud over motorvejstunnellen øst for byen har Aalborg også denne vejbro. *(Foto: Jesper Christensen)*

Lovforslag om en ny Limfjordsforbindelse er sendt i høring - fremsættes i februar

Anlægsloven til den kommende tredje forbindelse over Limfjorden ved Aalborg er sendt i offentlig høring med forventning om, at arbejdet med forbindelsen vil kunne sættes i gang i 2025

Baggrunden for lovforslaget er det brede politiske flertal, der som en del af Infrastrukturplan 2035 bekræftede, at der skal etableres en tredje limfjordsforbindelse ved Aalborg

Nu sendes anlægsloven for den kommende limfjordsforbindelse i høring med høringsfrist til 11. januar 2024.

- Det har i årtier været et stort ønske i Nordjylland at få den tredje limfjordsforbindelse, der kan afhjælpe trængselsudfordringer. Nu sendes lovforslaget i høring, og dermed er vi et skridt tættere på en ny fast forbindelse over Limfjorden, som forventes åbnet i 2032, siger transportminister Thomas Danielsen (V).

Sideløbende med høringen over anlægsloven har Vejdirektoratet sendt sine supplerende miljøvurderinger af projektet i høring. Det betyder samlet set, at anlægget af en tredje limfjordsforbindelse ved Aalborg, vil komme til at hvile på et ifølge Transportministeriet solidt undersøgt grundlag.

Lovforslaget fremsættes efter planen for Folketinget i februar 2024.

Interesserede kan læse mere her:

Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse på Høringsportalen - klik **her**:

Projektbeskrivelse inklusiv fakta om Vejdirektoratets supplerende miljøvurderinger af projektet af en tredje limfjordsforbindelse ved Aalborg - Vejdirektoratet - klik **her**:



Taxivognmand Jan Britze vurderer, at om relativ få år vil de fleste taxier i Dantaxi være elektriske.

(Foto: Dantaxi)

Godt 600 el-taxier har kørt over 50 millioner kilometer på vejene i år

Dantaxi, der er Danmarks største taxiselskab, havde ved indkørslen til 2023 412 el-taxier i flåden. Nu er antallet oppe på 610. Samlet har de godt 600 el-taxier i år kørt over 50 millioner kilometer på vejene

Dantaxi oplyser, at de 610 el-taxier er fordelt på 16 forskellige bilmærker, hvilket er to mere end for et år siden, hvor selskabet foretog en tilsvarende optælling. De to nye el-bilmærker hos Dantaxi er Citroen og MG.

I 2022 var Volkswagen det mærke med flest el-taxier i Dantaxi efterfulgt af Mercedes og Tesla. I år har Mercedes indtaget førstepladsen og henvist Volkswagen og Tesla til anden og tredjepladsen. På de efterfølgende tre pladser følger Hyundai, Skoda og Kia.

Taxivognmænd stiller krav om pålidelighed

Jan Britze er vognmand i Dantaxi og har valgt Mercedes. Han forklarer, at pålidelig værkstedsservice samt importørens kendskab til branchen er ting, som taxivognmænd vægter højt, når de skal vælge køretøj. Jan Britze, der som en af de første i Danmark for 10 år begyndte at køre med el-taxier, vurderer at udviklingen med stadig flere el-taxier vil fortsætte.

Taxi-kørsel

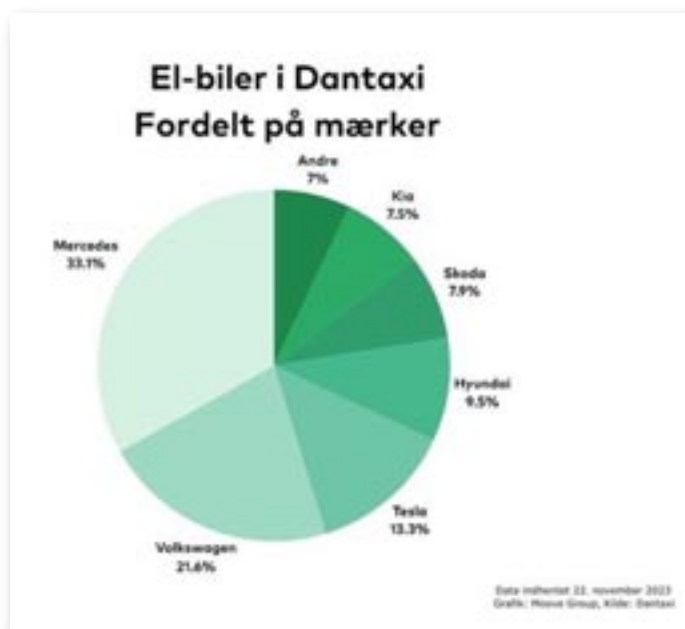
- Jeg er egentlig ikke specielt overrasket over, at antallet af el-taxier er steget med 48 procent på 11 måneder. Jeg er sikker på, at den udvikling vil fortsætte, og de fleste taxier om relativ få år derfor vil være elektriske, siger han.

10 år med el-taxier

Det er ti år siden, at de første el-taxier kom på gaden i Danmark. Dantaxi fik selskabets første el-taxi i 2013. I 2015 erhvervede Dantaxi-vognmænd i Nykøbing Mors tre el-biler. En af dem nåede at køre 952.000 kilometer inden, den blev udskiftet. I 2021 åbnede Dantaxi i samarbejde med energiselskabet E.ON Nordens største ladehub for el-taxier.

Status november 2023

I alt råder Dantaxi over 610 el-taxier ud af en flåde på cirka 1.900 taxier. Det svarer til, at omkring en trediedel af taxierne hos Dantaxi er elektriske. Antallet er steget fra 412 pr. 1. januar 2023 til 610 pr. 22. november 2023.



I Dantaxis taxi-flåde indgår el-biler fra følgende producenter:

- Mercedes
- Volkswagen
- Tesla
- Hyundai
- Skoda
- Kia
- Ford
- Airways
- Nissan
- Toyota
- Cupra
- Audi
- BMW
- MG
- Polestar
- Citroen



MG er seneste elbils-mærke, der er registreret som taxi i Danmarks største taxiselskab. To taxivognmænd har indtil videre valgt MG.

(Foto: Dantaxi)

Taxi-kørsel



Østjyllands Politi opfordrer alle til at tage en rigtig taxi, hvis man skal hjem fra byen. Politiet beretter jævnligt om mennesker - unde og gamle, der bliver bestjålet efter, at have valgt at tage med en pirattaxi. (Foto: Jesper Christensen)

Ældre mennesker tager også pirattaxier - og bliver snydt

Mandag formiddag 11. december modtog Østjyllands Politi en anmeldelse om, at en 63-årig mand i weekenden havde fået stjålet sit betalingskort efter at have taget en pirattaxi hjem fra byen

Ifølge anmeldelsen havde den 63-årige lørdag taget en pirattaxi hjem fra byen i Aarhus, og da turen sluttede i Aarhus V, ønskede chaufføren pludselig at danse med ham. Under dansen blev den 63-årige stjålet sit betalingskort, der efter følgende blev brugt til at hæve flere tusinde kroner. Østjyllands Politi har tidligere set i en lang række tilsvarende sager med lignende anmeldelser om tricktyveri efter køreture med pirattaxier, hvor det fortrinsvis har været unge berusede mænd, der er i mange af tilfældene er blevet budt op til dans og franarret deres betalingskort

Hvordan gerningsmanden fik franarret pinkode og den 63-åriges dankort er mere uklart, oplyser Østjyllands Politi. Men pirattaxichaufføren var nærmest dukket op ud af det blå og havde tilbudt den 63-årige mand et lift.

Østjyllands Politi opfordrer endnu en gang til, at man aldrig tager en pirattaxi hjem fra byen.

- Det er er stadig vores klare anbefaling at holde sig langt fra den slags, og i stedet på forhånd have planlagt, hvordan man kommer hjem på anden og bedre vis, lyder det fra Østjyllands Politi, som understreger, at det særligt i de travle julefrokostmåned er godt at have lagt en plan, inden man står i nattelivet og gerne vil hurtigt hjem i varmen - og måske lader sig friste af et tilbud om et lift, der ofte viser sig at være for godt til at være sandt.

Unge mænd bliver også snyt i pirattaxier i København

I den seneste tid har vi her på transportnyhederne.dk fortalt om især berusede unge mænd i Aarhus, der lader sig friste af at tage en pirattaxi hjem fra byen, hvorefter de bliver franarret både kode og betalingskort. Men problemet med pirattaxier findes også andre steder. I København kører der også pirattaxier rundt - og ligesom i Aarhus får især berusede unge mænd franarret både kode og betalingskort, når de tager en pirattaxi hjem fra især i Indre By i København

Københavns Politi efterforsker for tiden flere sager, hvor især unge mænd har fået stjålet og misbrugt deres kreditkort, når de har taget en pirattaxi hjem fra nattelivet. Politiet opfordrer derfor til, at man aldrig benytter sig af pirattaxier.

- Man skal holde sig fra pirattaxier. De er i sig selv ulovlige, og så ser vi desværre flere sager, hvor chaufføren helt udspekuleret franarrer både kort og pinkode fra den kunde, der lige er steget ind i bilen. Vi tror, at gerningsmændene helt bevidst går efter de unge, der er mest berusede og derfor måske også de letteste at snyde, siger politikommisær Thor Munck Grønbæk fra Københavns Politi.

Det er især i Indre By, at sagerne er registreret. Når turen er slut, har føreren noget, der ligner en betalingsterminal og får på den måde afluret pinkoden. Efterfølgende bliver passageren udsat for et tricktyveri, hvor vedkommende mister sit betalingskort, som derefter bliver misbrugt med risiko for store tab til følge.

- Det er jo brandærgerligt at vågne op dagen efter en bytur og opdage, at man er blevet udsat for tyveri og databedrageri. Selv om vi har foretaget flere anholdelser, så får vi stadig nye anmeldelser, som vi aktuelt efterforsker, og det er også en problematik, som vi er ekstra opmærksomme på, når vi patruljerer i nattelivet, siger Thor Munck Grønbæk.

Sidste år faldt der dom i en sag om pirattaxi-kørsel og tyveri, hvor en dengang 22-årig mand blev idømt halvandet års fængsel for i forbindelse med pirattaxikørsel at have stjålet mere end 20 kreditkort. Kortene brugte han til at hæve over en halv million kroner, som efterfølgende blev konfiskeret. Derudover blev han idømt et erstatningskrav på ca. 200.000 kroner. Det ene år af fængselsstraffen var betinget.

15-årig taxi-passager blev sigtet for bedrageri

Natten til tirsdag 19. december omkring klokken halv fem fik Midt- og Sjællands Politi en anmeldelse fra en taxichauffør om, at han havde en kunde i bilen, som ikke ville eller kunne betale for en tur fra Rønnede til Næstved

Passageren var en 15-årig dreng, der havde fortalt chaufføren, at en kammerat ville betale regningen, når de nåede til Næstved. Men der var ikke nogen kammerat, da de nåede til banegården i Næstved. Derfor kontaktede taxichaufføren politiet, der ankom til banegården og efterfølgende sigtede 15-årige for bedrageri.

Køreprøver:

12 initiativer skal løse problemet med for få køreprøver og sætte eleven i centrum

Transportminister Thomas Danielsen (V) og kørelærerbranchen har indgået en aftale om 12 initiativer, der skal sætte eleven i centrum og løse udfordringen med mangel på køreprøver

Fremover skal den sagkyndige på bagsædet til køreprøven, og kørelæreren skal guide eleven fra forsædet, ligesom der udrulles digitale teoriprøver. Det bliver nogle af de mest synlige ændringer, som eleverne vil opleve efter, at transportministeren og repræsentanter fra landets kørelærerforeninger i dag har indgået en aftale om 12 nye initiativer. Initiativpakke skal sikre, at det bliver nemmere at få en køreprøve inden for en rimelig tid uanset, hvor i landet, man bor.

- Køreprøven er en stor begivenhed for de fleste. Med aftalen sørger vi for, at der bliver mindre ventetid på prøverne, at eleven får et mere skræddersyet forløb, og at selve køreprøven bliver mere tryk med et kendt ansigt ved elevens side, siger transportminister Thomas Danielsen.



Transportminister Thomas Danielsen og repræsentanter for kørelærerbranchen, da de underskriver aftalen i Transportministeriet. (Foto: Transportministeriet)

Der har i de seneste år været kritik af kørekortområdet fra kørelærerne såvel som eleverne.

- Jeg vil gerne takke kørelærerne for en konstruktiv dialog. Deres mange input er nødvendige for at opnå de bedste resultater, så vi får vendt en uholdbar situation og sikrer en bedre køreprøveafvikling til glæde for både kørelærere og elever, siger Thomas Danielsen.

Folketingets partier har mulighed for at tilslutte sig aftalen resten af året.

Initiativerne vil gradvist blive indarbejdet over de næste par år. Allerede i første halvår af 2024 vil blandt andet initiativet om en funktionsudvidelse af køreprøvebookingsystemet samt en harmonisering af køreprøveafviklingen på tværs af landet blive indarbejdet.

Interesserede kan se og læse den underskrevne aftale [her](#):

Ændringsbekendtgørelse om årlig regulering af minimumstimesatser for aflønning af chauffører er udstedt

Færdselsstyrelsen har udstedt ændringsbekendtgørelse om udstationeringsvilkår ved udførelse af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikke-bilateral international transport

Baggrunden for ændringsbekendtgørelsen er den årlige regulering af minimumstimesatserne for aflønning af chauffører, som udfører cabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport i køretøjer på 3.500 kg eller derover.

Bekendtgørelsen fastsætter følgende minimumstimesatser:

Lastbilkørsel:

- Cabotagekørsel, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg
- Den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg
- Timelønnen ændres fra 173,64 kroner til 180,47 kroner

Buskørsel:

- Cabotagekørsel med bus
- Timelønnen ændres fra 178,72 kroner til 185,33 kroner

Ændringsbekendtgørelsen træder i kraft mandag 1. januar 2024.

Interesserede kan læse mere om ændringsbekendtgørelsen på Retsinformation.dk - klik [her](#):

Trafikselskab fyrede flextrafikvognmand

En flextrafikvognmand er blevet fyret af trafikselskabet FynBus for ikke at ville oplyse, hvad han betalte sine chauffører i løn. Det skrev Fyens Stiftstidende først i november

- Vognmændene skal svare os, når vi spørger til arbejdsforholdene. Vi vil blandt andet have dokumentation for, hvem vognmanden har ansat, hvordan de er aflønnet, og hvilke arbejdsforhold, de ansatte i øvrigt har. Denne vognmand svarede aldrig, og så annullerede vi kontrakten, sagde kontraktchef i FynBus Ingrid Dissing til Fyens Stiftstidende.

FynBus har gennem en årrække haft fokus på området - blandt andet ved at etablere et kontrolpanel i samarbejde med Fagforbundet 3F, der er faglig organisation for chauffører og har overenskomst på området.

Fyens Stiftstidende skriver videre, at kontrolpanelet fra 2021 til 2023 har kontrolleret 25 vognmænd.

Ud over den fyrede vognmanden har kontrollen betydet, at syv vognmænd skulle efterbetale pension og tre skulle efterbetale løn til ansatte chauffører.



(Foto: Michael Madsen)

Juleekspresen kører på Odense Letbane

Juleekspresen, der er et nyt initiativ i Odense, kører i perioden 30. november til 26. december, består af to særligt dekorede letbanetog. Begge Juleekspresens tog indgår i den almindelige køreplan. Dog vil de på søndage indgå som ekstra togsæt, der blander sig i den normale 15 minutters drift om søndagen.

Kører man med Juleekspresen, har man mulighed for at samle interaktive pakker langs letbanestrækningen (lidt à la Pokémon GO). Hver pakke giver et lod, som - hvis man er heldig - kan udløse en præmie, som man kan hente hos én af Juleekspresens sponsorer. I alt er der præmier for godt 70.000 kroner. For at deltage i spillet, skal man bruge kameraet på ens mobiltelefon.

Det er kun i Juleekspresen, at man kan samle pakker.

Sponsorer bag Juleekspresen

Ideen om Juleekspresen er skabt af Rosengårdcentret og centrets kreative bureau, The Unicorn. For at omsætte ideen til virkelighed, er der samlet en kreds af sponsorer, som står bag Juleekspresen, og som hver især bidrager med præmier i det interaktive spil.

Sponsorerne bag Juleekspresen er:

Rosengårdcentret, Tarup Center, Odense Cityforening, Magasin, Hotel ODEON, Odense Håndbold, Visit Odense, JFM og Odense Letbane.

Tre er valgt som leverandører af førerløse S-tog

DSB har afsluttet prækvalifikationsfasen i forbindelse med udbuddet af mindst 226 nye, fuld-automatiske S-tog. Tre togproducenter er blevet prækvalificeret og kan byde på Fremtidens førerløse S-tog

De tre leverandører er:

- Alstom (Frankrig)
- CAF (Spanien)
- Et konsortium bestående af Stadler og Siemens (Schweiz/Tyskland)

DSB peger på, at der er tale om tre stærke og erfarne togproducenter, hvilket vil sikre sund konkurrence og en robust udbudsproces. De tre prækvalificerede udbydere har gennem tiden bevist, at de har evnerne til at udvikle, producere og levere tog af høj kvalitet.

DSB vil forpligte den kommende leverandør til at minimere klimapåvirkningen ved produktionen af de nye S-tog. Herudover bliver leverandøren forpligtet til en langsigtet klimaplan, der skal sikre løbende reduktioner i klimabelastningen i forbindelse med S-togenes vedligeholdelse. Ambitionsniveauet er Paris-aftalen.

Det er forventningen, at kontrakten for leverancen og vedligeholdelsen af de nye S-tog vil blive indgået i 1. halvår 2025, og at de første nye S-tog vil blive sat i drift på Ringbanen omkring 2030.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Nordsjællands nye pendlerstation er åbnet

Søndag 10. december begyndte både S-tog og Lokaltog at stoppe på den nye Favrholt Station syd for Hillerød. Det nye trafikknudepunkt skal binde togtrafikken i Nordsjælland bedre sammen og forkorte passagerernes rejsetid. Den nye station blev officielt indviet af transportminister Thomas Danielsen (V) tirsdag 12. december

Siden april 2022 har Banedanmark og Lokaltog været i gang med at bygge Favrholt Station lidt syd for Hillerød. Stationen, der blandt andet har alt 541 meter nylagte perroner, som forbinder S-tog og Lokaltog i et nyt knudepunkt, er blevet til i et samarbejde mellem Lokaltog, Movia, DSB, Region Hovedstaden og Hillerød Kommune. Den nye station betyder, at turen til og fra København kan kortes af med omkring 10 minutter.

- Favrholt Station er et godt eksempel på, at infrastruktur skal bygges der, hvor der er brug for den. Det her trafikknudepunkt vil gøre det nemmere at komme rundt i Nordsjælland med kollektiv trafik, og jeg håber, at de mange daglige brugere fremover vil opleve toget som et attraktivt transportmiddel, som nu bliver endnu mere fleksibelt og bidrager til at gøre afstandene i regionen mindre, siger transportminister Thomas Danielsen.

Projektleder ved Banedanmark Ane Gro Jørgensen, der har stået i spidsen for projektet, forklarer, at det har været et stort projekt, som har krævet et robust samarbejde mellem alle aktører.

- Nu ser vi frem til, at både pendlere, borgere og arbejdspladser i Hillerød og omegn og på sigt patienter og personale på det nye hospital vil mærke, hvordan stationen giver et markant løft til den kollektive trafik mellem Nordsjælland og København, siger hun.

Enkelt skifte og kortere rejsetid

Med 450 nyetablerede parkeringspladser, overdækket cykelparkering og en ny supercykelsti på vej kan stationen blive en oplagt pendlerstation for borgerne i Hillerød, den nye bydel Favrholt og omegn.

Fakta om Favrholt Station:

- Favrholt Station er første del af opgraderingen af den nordsjællandske togtrafik. De kommende år skal Hillerød Station ombygges, så Lokaltog og S-tog bindes endnu bedre sammen
- Den nye station kommer til at betjene en helt ny bydel, Favrholt, samt det nye regionshospital, Nyt Hospital Nordsjælland, som forventes at åbne i 2026
- Det har taget cirka halvandet år at bygge Favrholt Station, som udover selve stationen består af en stor parkeringsplads, busholdeplads og cykelparkering
- På stationen kan passagererne skifte mellem Frederiksværkbanen og S-togslinje A mellem Hillerød og København
- I dagtimerne vil der køre S-tog hvert 10. minut i begge retninger. Frederiksværkbanen vil stoppe tre gange i timen

Administrerende direktør fra Lokaltog, Lars Wrist-Elkjær, peger på, at med det nye fleksible skift mellem de to baner bliver det både lettere og hurtigere at rejse med tog i Nordsjælland.

Ved at parkere bilen eller cyklen ved Favrholt kan man som rejsende slippe for at skulle helt ind til Hillerød Station i myldretiden. Også de rejsende på Frederiksværkbanen mod København opnår en gevinst ved at skifte til S-banen på Favrholt Station i stedet for på Hillerød Station. Det forkorter deres rejsetid med 10 minutter.

Rejs med tog til hospitalet

Favrholt får i 2026 Nyt Hospital Nordsjælland som nærmeste nabo. Stationen skal således også gøre det lettere for det kommende personale, patienterne og pårørende at komme til og fra hospitalet.

Vognmandsformand er valgt som arbejdsgiverformand

Martin Danielsen, der er formand for vognmandsorganisationen DTL, er blevet valgt til ny formand for Dansk Arbejdsgiverforening, hvor han efterfølger Lisbeth Dalgaard Svanholm, der har været formand for DA siden december 2018. Martin Danielsen er til daglig direktør i den fynske virksomhed Schou-Danielsen Logistik

51-årige Martin Danielsen har siden 2014 været formand for vognmandsorganisationen DTL og er også medlem af forretningsudvalget i Dansk Erhverv. Martin Danielsen ser frem til at stå i spidsen for de private danske arbejdsgivers hovedorganisation og dermed arbejde for, at det hele tiden bliver mere attraktivt at drive virksomhed i Danmark. Han fremhæver især DA's afgørende rolle i forhold til at koordinere overenskomstforhandlingerne på arbejdsgiversiden.



- Derudover er en af DA's vigtigste opgaver at påvirke de politiske beslutningsprocesser, så danske virksomheder kan have den stærkeste mulige konkurrenceevne. Her er det ikke mindst helt afgørende, at virksomheder over hele landet har adgang til den kvalificerede arbejdskraft, som de har brug for - til gavn for både erhvervslivet og det danske samfund, siger Martin Danielsen.

Han er en stærk tilhænger af den danske model på arbejdsmarkedet og hylder vigtigheden af, at det er lønmodtagerne og arbejdsgiverne, som aftaler løn og arbejdsvilkår på de danske arbejdspladser. Og det er helt afgørende, at både Folketinget og EU holder sig fra unødigt indblanding på det danske arbejdsmarked.

Martin Danielsen sender samtidig en varm tak til sin forgænger, Lisbeth Dalgaard Svanholm, som blev valgt til formand for DA i december 2018.

- Lisbeth har været en stærk og meget værdsat formand for DA, og jeg vil gøre mit ypperste for at løfte den tunge arv efter hende, siger Martin Danielsen.

Om den nye formand for DA, Martin Danielsen:

- Født 23. januar 1972
- Opvokset og bosat i Langeskov på Fyn
- Uddannet cand. merc. i finansiering og regnskab ved Syddansk Universitet
- Direktør i Schou-Danielsen Logistik med hovedkvarter i Odense
- Formand for DTL - Danske Vognmænd siden 2014. Inden da næstformand i DTL
- Medlem af forretningsudvalget i Dansk Erhverv



M/F Schleswig-Holstein på vej ud af havnen i Puttgarden.

(Foto: Matthias Tasler/Scandlines)

To ud af fire færger på Femern Bælt skal bygges om til el-drift

Rederiet Scandlines vil ombygge to af de fire passagerfærger på Rødby-Puttgarden-ruten til plug-in-færger, der kan lade grøn energi både i Rødby og Puttgarden. Gennemsnitligt vil batterierne i færgerne kunne lades op med mindst 80 procent af den energi, der skal bruges til en overfart, på 12 minutter

For at det kan lade sig gøre investerer Scandlines i følgende:

- Stort energilagringssystem ombord på begge færger
- Opladningsfaciliteter ombord
- Solpaneler ombord på begge færger

Den samlede investering i elektrificering af de to Femern-færger lyder på godt 230 millioner kroner. Det tyske transportministerium har tildelt projektet økonomisk støtte som led i modernisering af kystfartøjer til reducere af emissioner og dækker op til 40 procent af omkostningerne til ombygningen.

Flydende forbindelser

Scandlines forventer at underskrive kontrakt om ombygningen i begyndelsen af 2024. Afhængigt af den endelige leveringstid for udstyret vil færgerne blive ombygget fra slutningen af 2024 til 2025. Scandlines er dermed godt på vej mod at realisere visionen om at gøre Rødby-Puttgarden-ruten emissionsfri i 2030. I 2030 vil Scandlines have reduceret rederiets samlede direkte CO₂-udledning med omkring 60 procent i forhold til 2008. Målet er fortsat zero direct emissions for hele virksomheden i 2040.

- Nu sætter vi strøm til to af vores Femern-færger og kommer i et hug langt nærmere vores målsætning om at gøre ruten emissionsfri i Scope 1 i 2030, siger Scandlines administrerende direktør Carsten Nørland.

- Det er det, kunderne vil have, og vi styrker dermed vores konkurrenceevne betydeligt. Kombinationen af vores pålidelighed og de fortsatte investeringer i vores unikke grønne profil samt den skræddersyede trafikmaskine og det gode shoppingudbud skaber et solidt fundament for vores forretning, også forud for den planlagte åbning af den faste Femern Bælt-forbindelse, siger han.

Ud over ruten mellem Rødby og Puttgarden driver Scandlines også færgeruten mellem Gedser og Rostock. I 2022 havde Scandlines 39.000 afgang med sine syv færger, som samlet transporterede knap 6,1 millioner passagerer, 1,6 millioner personbiler og godt 750.000 fragtenheder på ruterne Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock.

Data om Scandlines' elektrificeringsprojekt:

Elektrificering af to af de fire passagerfærger på Rødby-Puttgarden-ruten:

- Servicefart på 18,5 knob
- Energilagringssystem på 10 MWh om bord på begge færger
- Opladning i havn (Rødby og Puttgarden) på 12 minutter
- Investering på over 230 millioner kroner



Færgerederi forventer flere danske og svenske rejsende over Kattegat næste år

2023 har været et travlt år målt på trafikken over Kattegat med færgerne hos rederiet Stena Line, som på nuværende tidspunkt melder om stigninger i antallet af danske og svenske rejsende i perioden januar til april 2024. På rederiets to ruter mellem Danmark og Sverige forventer man 28 procent flere danskere og 26 procent flere svenskere sammenlignet med i år. Baggrunden for det stigende antal danske og svenske passagerer på færgerne over Kattegat er ifølge Stena Line den øgede inflation og en historisk lav kurs på den svenske krone

Foreløbige tal fra den svenske myndighed Tillväxtverket viser, at tilstrømningen af gæster fra Danmark i 2023 har været så stor, at antallet af danske gæstenætter i Sverige er øget med 26 procent sammenlignet med 2019.

For fremadrettet at kunne følge med den stigende efterspørgsel begynder Stena Line på en større udvikling sit bookingsystem med et mål om at forbedre passagerernes rejser fra start til slut.

25 procent flere passagerer fra Danmark

Hos færgerederiet Stena Line slutter man året, som man startede det - nemlig med et stort antal passagerer fra Danmark på færgerne. I november havde rederiet 25 procent flere danske passagerer sammenlignet med året forinden,

Flydende forbindelser

og Stena Line mærker allerede nu en stor interesse i rejser over Kattegat i 2024. For perioden mellem januar og april 2024 beretter rederiet om en stigning i antallet af danske rejsende på 28 procent og i antallet af svenske rejsende på 26 procent sammenlignet med i år.

Hos Stena Line håber man på at kunne forsætte den positive udvikling i danske og svenske bookinger ind i 2024, og færgerederiet arbejder blandt andet på at forbedre kunderejsen fra start til slut ved at gå i gang med en videreudvikling af bookingsystemet.

- Som nabolande er Sverige og Danmark vigtige for hinandens økonomi, og derfor arbejder vi også på at forbedre vores kunderejse, så det bliver endnu nemmere at rejse imellem landene. 2023 har været et stærkt år målt på danske bookinger, og det er meget positivt, at vi kan se tendensen fortsætte ind i 2024, siger Ulf Staff, der er Travel Commercial Manager hos Stena Line.

- Herudover kan vi se, at flere svenskere på trods af kronekursen igen er begyndt at booke. Sverige er historisk set et stort marked for Danmark målt på gæsteovernatninger, og med en bedre og mere fleksibel bookingproces håber vi på, at få endnu flere svenske gæster tilbage til Danmark næste år, siger han videre.

Formålet med udviklingen af rederiets bookingsystem er at skabe en mere skræddersyet bookingoplevelse samt en bedre oplevelse for det stadig større antal rejsende, der foretager bookinger via mobiltelefonen. Den nye digitale satsning skal overordnet gøre det nemmere at booke, navigere og senere lave tilføjelser til en booking.

Stena Line driver i dag to færgeruter mellem Jylland og Sverige fra henholdsvis Grenå til Halmstad og Frederikshavn til Göteborg.

Hurtigfærger sejler mod nye morgentider - og med fra 2. januar

Efter knap 10 år med de samme afgangstider for morgenfærgerne, rykker Molslinjen dagens tre første ture fra Aarhus et kvarter frem, mens afgangene fra Odden rykkes, så de sejler 10 minutter tidligere. Målet er at give erhvervskunderne bedre muligheder for at komme frem til tiden

Morgenfærgerne hos Molslinjen har de seneste knap 10 år sejlet klokken kvart i - klokken 5.45, 6.45 og 7.45 - med mange erhvervskunder på vej til møder i København og på Sjælland.

Men med årsskiftet kommer der nye tider. Morgenafgangene fra Aarhus rykkes fra 2. januar frem, så afgangstidspunkterne fra Aarhus mod Odden bliver 5.30, 6.30 og 7.30. Den modsatte vej ændres tiderne også. Hvor færgerne nu sejler fra Odden mod Aarhus klokken 07.20, 08.20 og 09.20, sejler de fra nytår 10 minutter tidligere - klokken 07.10, 08.10 og 09.10.

De nye sejltider træder i kraft fra morgenstunden tirsdag den 2. januar 2024.

Magasinet Bus

Torsdag 30. november 2023 - nummer 11 - 11. årgang

Gurli Refsgaard glæder sig til endnu en dag bag rattet

Læs mere side 42 - 52

Busproducent sat pris på nye busser på 20.000.000 kr. Læs mere side 32

Trafikstøj kan udvirkning på helbredet
Læs mere side 2

Transportarbejdernes krav til busser
Læs mere side 9

København har ikke brug for flere biler
Læs mere side 17

Busser er den transportform, der er steget mest i pris siden 2016

Læs mere side 4

Gik du glip af Magasinet Bus XX - 20XX?
Så hent det her!