

Magasinet Bus

Onsdag 5. juni 2014- nummer 5 - 12. årgang

Bus of the year 2025:

Fem busproducenter stillede op

Læs mere side 14 - 30

Den sorte turistbus havde masser af plads
- og plads til 17 passagerer

Læs mere side 32

Gratis transport var tiltrækkende

Læs mere side 40

Busnet til letbane er på plads

Læs mere side 41

Bus-test i Bonn har fået en vinder

Læs mere side 31

Politiet har sigtet bilist for at køre pirattaxi

Læs mere side 37

Turistbusser må med ud ad den støjsvage vej

Når det gælder bybusser, Gennem de senere år er bybusserne blevet mere og mere elektriske - og kører dermed på et lavere støjniveau.

Det gavner både passagerer og de mennesker, der oplever busserne på nært hold, når de går eller opholder sig på gader og stræder. Det gavner også chaufførerne, der får et bedre arbejdsmiljø.

Og økonomien får det også bedre. Den merpris, som elektriske busser måtte koste, bliver generelt set hentet ind under driften, der er billigere - både når det gælder energiforbrug og driftsomkostninger. Der er færre dele, der kan gå i stykker, og el-busser tager ikke så lang tid at servicere. Og så har de ikke mange liter motorolie, der skal skiftes.

Men hvad med turistbusserne?

Hvornår begynder de at køre mod mere støjsvage tider?

Aktuelt kunne vi her på Magasinet Bus bemærke, at en turistbus med dieseldrivline nærmest lyder som et tordenvejr, hvis man lige har kørt elektriske.

Der er tegn på, at der vil ske et skifte. Men hvad skal der til, før der virkelig sker noget.

Det kunne være godt at vide.

Selvom tålmodighed efter sigende er en dyd, er det lige netop her på sin plads at give udtryk for en vis form for utålmodighed.

Det vil vi give udtryk for ved at opfordre til, at man presser på over for myndigheder, energiselskaber og busproducenter.

Da vi her på redaktionen fornyligt var i Norge, gav Scania Norge's informationschef udtryk for, at der er en teknisk løsning. Det har vist sig hver gang, transporterhvervet har stået over for nye udfordringer.

God læselyst med dette nummer af Magasinet Bus

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

IVECO
BUS

Drive the road of change



Feel the blue pulse

Den nye CROSSWAY

Low Entry ELEC



ELECTRIC



Nordjyske budpassagerer får opgraderede og flere stoppesteder til expresbusser

I takt med, at der kommer flere expresbusser i Nordjylland, der kører med få stop mellem de større byer, bliver der også behov for flere og bedre stoppesteder langs expresruterne. Derfor er NT sammen med kommunerne og Vejdirektoratet i gang med at opgradere en lang række af de såkaldte knudepunkter - en slags super-stoppesteder med ekstra gode faciliteter - der skal gøre både ventetiden og rejsen mere tryk, nem og indbydende

- Når du som kunde skal med bus, tog eller flextrafik, skal du tydeligt kunne se, hvor du skal stå af og på, og du skal kunne opholde dig i trygge og ordentlige omgivelser, mens du venter på din afgang eller skal skifte til den næste, siger Ole Schleemann, der er direktør for kunder og drift hos NT.

Han fremhæver, at stoppestederne rent fysisk binder den kollektive trafik sammen, og derfor er det også vigtigt, at de visuelt har et ensartet og genkendeligt udtryk.

- I 2024 opdaterer vi blandt andet seks eksisterende stoppesteder, mens der etableres helt nye mellem Nibe og Løgstør, som fremover bliver betjent af en expresbus. På de nye knudepunkter bliver der blandt andet læskærme med lys, en buslomme så bussen ikke længere skal standse midt på vejen, cykelparkering og infotavler.

Kollektiv transport

Konkret drejer det sig om nye knudepunkter ved landsbyerne Valsted, Sebbesund og Farstrup vest for Nibe. Her kommer fremover til at køre en expresbus, som øger antallet af afgang mod både Løgstør og Nibe væsentligt. De nye knudepunkter skal også fungere som opsamlingssted for beboere i blandt andet den lille by Barmer. De kan få et lift til knudepunktet med Plustur, og dermed få adgang til expresbusser i både østlig og vestlig retning hver time. Der er omkring 25 millioner påstigere årligt i den kollektive trafik i Nordjylland, og deres indgang til den kollektive trafik er de godt 5.000 stoppesteder i regionen. En fælles handlingsplan og design for etablering og fornyelse af knudepunkter og stoppesteder på expresbusnettet omfatter i alt 232 knudepunkter, hvoraf 110 er opgraderet. 81 eksisterende knudepunkter skal opgraderes, mens der skal etableres 41 helt nye knudepunkter - herunder de nye knudepunkter mellem Løgstør og Nibe.

- De nye knudepunkter er et synligt eksempel på vores overordnede plan om at skabe mere mobilitet for pengene i Nordjylland. Vi skal så vidt muligt matche kundernes behov for kollektiv trafik med en økonomisk bæredygtig tilrettelæggelse af drift og ruter, så vores busser ikke kører tomme rundt i faste ruter med meget få eller ingen passagerer, understreger Ole Schleemann.

Opgraderingen af knudepunkterne foregår i flere forskellige faser, og de første står færdigt senest i midten af august.



Kollektiv transport



Rejsepas åbner for rejser rundt i hele Danmark

Rejsepas, der er et samarbejde mellem BAT (Bornholm), GoCollective, DOT, DSB, FynBus, Metro, Midttrafik inklusiv letbanen i Østjylland, Lokaltog, Movia, Nordjyllands Trafikselskab (NT), Sydtrafik samt Skånetrafiken på strækningen mellem Østerport og Kastrup Lufthavn, åbner også denne sommer for rejser med kollektiv transport over hele landet i otte dage til en fast pris - 399 kroner - og salget begynder tirsdag klokken 10.00

- Det er et godt tilbud til alle rejselystne, der vil ud i ferielandskabet i Danmark og se landet på nye måder, siger kundeforfatter i DSB, Charlotte Kjærulff.

Rejsepasset til voksne giver mulighed for at tage to børn under 12 år med sig på rejsen og børn over 12 år kan få et Rejsepas for 199 kroner.



Kollektiv transport



- Vi håber, at der er mange, der finder inspiration til at tage både de korte og de lange ture i Danmark. Der er gode muligheder for at tage nye steder hen og være turist i eget land, siger Charlotte Kjærulff.

Rejsepasset kan købes fra tirsdag 4. juni på rejsepas.nu samt hos Salg og Service på Københavns Hovedbanegård og på Aarhus og Odense Banegård.

Om Rejsepas 2024:

- Rejsepasset koster 399 kroner for en voksen, der kan tage to børn under 12 år med gratis. For børn mellem 12 og 15 år koster et Rejsepas 199 kroner, de kan tage et barn på mellem 0 og 11 år med gratis
- Rejsepasset gælder til otte dages sammenhængende rejse i perioden fra 29. juni til og med søndag 11. august.
- Rejsepasset er gyldig til rejser med den kollektive transport i hele Danmark på tværs af bus, tog, metro, letbane og lokalbaner
- Rejsepasset kan købes fra tirsdag 4. juni kl. 10.00 og frem til 3. august. Der udbydes 75.000 Rejsepas efter først til mølle-princippet
- Rejsepasset kan købes online på rejsepas.nu. Kunder, der ikke har mulighed for at handle online, kan købe Rejsepas hos Salg & Service på Københavns Hovedbanegård samt stationerne i Odense og i Aarhus
- Rejsepas er et samarbejde mellem BAT (Bornholm), GoCollective, DOT, DSB, FynBus, Metro, Midttrafik inkl. Letbanen, Lokaltog, Movia, Nordjyllands Trafikselskab (NT), Sydtrafik samt Skånetrafikken på strækningen mellem Østerport og Kastrup Lufthavn

Rejsegaranti i Nordjylland dækker mere

Nordjyllands Trafikselskab (NT) forenkler sin rejsegaranti, så man får dækket hele udgiften til en taxi eller kørsel i privat bil, hvis man bliver mere end 20 minutter forsinket med bus, tog eller flextrafik.

Ændringen træder i kraft lørdag 1. juni 2024

Tidligere fik man efterfølgende dækket op til 350 kroner af taxi-regningen eller op til 100 kilometers kørsel i privat bil, fra lørdag 1. juni får man dækket det hele.

- Forbedringen af vores rejsegaranti er med til at gøre det lettere og enklere at benytte den kollektive trafik. Det giver vores kunder en større tryghed, når de ved, at de stadig kan komme sikkert frem, hvis vi ikke kører som lovet. Og at det ikke kommer til at koste dem ekstra, siger NT's direktør, Thomas Eybye Øster.

Over 20 minutter forsinket

Tilbuddet om rejsegaranti gælder, hvis bussen, toget eller flexvognen er blevet mere end 20 minutter forsinket. Den gælder også, hvis man har misset et skifte på grund af en forsinkelse, eller hvis bussen er kørt forbi uden at standse, og man samlet set er blevet mere end 20 minutter forsinket.

Man skal selv ringe efter en taxi og selv lægge ud for turen. Efterfølgende søger man om at få tilbagebetalt sit udlæg via hos Nordjyllands Trafikselskab via websiden, NTrejse.dk.

Man kan også få en ven til at køre sig eller låne en bil, og få betaling pr. kørt kilometer. Afregningen sker efter Statens høje takst. I det tilfælde er det føreren af bilen, der kan søge om kilometerpengene. Ved hver ansøgning tjekker NT data fra bussen eller toget. Der bliver blandt andet tjekket, hvornår den kørte fra stationen eller stoppestedet, og om det passer med den forsinkelse, der står i ansøgningen.

Der er derfor lidt sagsbehandlingstid, men langt de fleste får deres udlæg retur indenfor 14 dage.

NT opfordrer i øvrigt alle, der bliver mere end 20 minutter forsinket på grund af forsinkelser i busser, tog eller flexvogne til at benytte sig af rejsegarantien.

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

Tidligere i maj indførte FynBus en lignende ændring af rejsegarantien for rejser i selskabets område.



Bekendtgørelse skal give bedre mulighed for at rekruttere buschauffører

Færdselsstyrelsen har haft et udkast til en ny bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport. Det centrale er, at Færdselsstyrelsen med den nye bekendtgørelse vil bedre mulighederne for at rekruttere buschauffører ved at sænke alderskravet

Ændringen betyder, at alderskravet for buschauffører, som kører international personbefordring, bliver sænket fra 23 år til 21 år, hvilket vil give virksomheder, som udfører international personbefordring, bedre muligheder for at rekruttere chauffører.

Udkastet har været i høring frem til 31. maj, og Færdselsstyrelsen forventer, at bekendtgørelsen kan træde i kraft søndag 1. juli 2024.

Interesserede kan læse mere på Høringsportalen, hvor man blandt andet kan se udkastet til bekendtgørelsen i sin fulde længde - klik **her**:

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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



Indgang til lynopladning ved Tide Bus Danmark i Aalborg.

(Foto: Spirii)

Den tunge transport i Aalborg har fået adgang til lynladenetværk

Mandag 13. maj åbnede Tide Bus Danmark sit eksisterende lynladeanlæg i Aalborg for erhvervs-transport fra andre virksomheder. Initiativet er taget for at imødekomme den stigende efterspørgsel på opladning af lastbiler

"Kun én procent af de danske lastbiler kører på el".

Det var én af hovedoverskrifterne i danske medier for et par måneder siden. En af årsagerne er, at der ikke ladestandere nok til, at vognmændene omlægger til el-drift.

Den begrænsede infrastruktur har fået busselskabet Tide Bus Danmark til at revurdere planerne for sit aalborgensiske ladenetværk, der omfatter 130 lynladere.

Tide Bus Danmarks egne elektriske busser benytter primært laderne om natten, hvor busserne ikke er i brug. Selskabet har derfor - for at udnytte kapaciteten mest muligt - besluttet at åbne udvalgte lynladere, så andre virksomheder kan benytte dem i dagtimerne mod betaling.

Løsningen er kommet i stand i samarbejde med ladeplatformen Spirii, der giver Tide Bus Danmark mulighed for at åbne sine ladestandere for andre brugere og derved generere en ekstra indtægtskilde.

Tide Bus Danmark styrer selv, i hvilke tidsintervaller laderne skal være tilgængelige, hvem der skal have adgang og til hvilke priser.

Steen Rügge, der er administrerende direktør for Tide Bus Danmark, er tilfreds med løsningen, der dels bidrager til den elektriske omstilling i lokalområdet og dels kobler sig på virksomhedens strategiske fokusområde om at være innovativ og en del af den grønne omstilling. Derudover bidrager initiativet til selskabets ønske om lønsom drift.

- Det går langsomt med omstillingen af den tunge transport i Danmark, hvilket først og fremmest skyldes, at det er omkostningstungt at investere i infrastruktur og nye elektriske køretøjer. Derfor er jeg glad for, at vi kan bidrage til en løsning, som skaber flere lademuligheder, som andre kan få glæde af, siger Steen Rügge.

Tore Harritshøj, der er administrerende direktør i Spirii, fremhæver Tide Bus Danmark for at være blandt de første til åbne private ladenetværk for flere og opfordrer andre til at lade sig inspirere.

- Der bliver i øjeblikket opsat rigtig mange lynladere til omstillingen af den tunge transport. Når denne infrastruktur gøres tilgængelig for andre virksomheder med behov for opladning, bidrager det ikke bare til at accelerere overgangen til bæredygtig transport. Det gør også investeringen til en god forretning for ejerne, som dermed får et incitament til at udbygge infrastrukturen yderligere. Tide Bus Danmark er med dette initiativ gået forrest, og jeg håber, at rigtig mange andre virksomheder vil følge trop til gavn for både den elektriske omstilling og bundlinjen, siger Tore Harritshøj.

Det nye ladeanlæg ligger Egnspanvej tæt på det nye supersygehus i Aalborg. Der er adgang til opladning i tidsrummet 06.45 - 18.00 på hverdage og fra 06.00 - 20.00 i weekender og på helligdage.

Virksomheder, der har elektriske køretøjer og ønsker at benytte faciliteterne, kan rette kontakt til Tide Bus Danmark eller Spirii for at få adgang.

Tide Bus Danmark arbejder på at åbne op for flere ladestandere på andre af selskabets ladeanlæg.

Om Spirii:

Spirii blev grundlagt i 2019 i København og beskæftiger i dag 110 medarbejdere fordelt på kontorer i København, Barcelona, Hamborg, Nice og London. Spirii tilbyder ladeløsninger til både virksomheder, flåder af små og store biler og private el-bilister, samt en ladeplatform, som virksomheder og ladeoperatører kan bruge til at administrere, drive og skalere en lade-forretning.

Spirii tilbyder også en app, der giver el-bilister mulighed for at benytte ladestandere i hele Europa via roaming.

Spirii opererer i 18 lande og er den andenstørste ladeoperatør i Danmark.

Spirii samarbejder med en lang række af internationale virksomheder på tværs af sektorer - herunder logistik, flåder, ejendomme og parkeringsselskaber, detailhandel og energiselskaber.

Om Tide Bus Danmark:

Tide Bus Danmark er en af landets store busoperatører med omkring 1.200 medarbejdere.

Tide Bus er ejet af den norske koncern Tide AS, som er Norges næststørste virksomhed indenfor persontransport og kan spore sin historie over 100 år tilbage. I 2021 startede Tide Bus Danmark som en af de første busoperatører i Danmark med el-buskørsel i Herning by og Esbjerg by.

I 2022 startede Tide Bus Danmark med el-busser i Næstved by, Aalborg by samt Vejle by. I Aalborg, der er Tide Bus' hidtil største kontrakt, er der blevet indsat over 100 nye el-busser i 2022 suppleret af ca. 20 stk. 25 meter lange el-BRT-busser, der startede kørsel sidste år. Tide Bus stod i forbindelse med opstart af kontrakten også for opførelsen af et nyt busanlæg i den sydlige del af Aalborg.

Batteri-elektriske flexbiler får flere lademuligheder i Odense

Trafikselskabet FynBus udvider i samarbejde med bus- og letbaneoperatøren, Keolis, opladningsmulighederne for el-flexbiler i Odense. FynBus og Keolis har indgået et partnerskab, der åbner for opladning af el-Flexbiler ved Keolis' anlæg i Odense. FynBus peger på, at aftalen styrker infrastrukturen for elbiler under Flextrafik i området

Typisk oplades Keolis' batteri-elektriske busser om natten, mens ladestandere er ledige i dagtimerne, når busserne er ude på de odenseanske veje. Partnerskabet med FynBus betyder, at Keolis åbner en del af sine ladestandere for Flextrafiks el-biler i dagtimerne

Initiativet er et led i den i gangværende omstilling, som også finder sted blandt bilerne hos Flextrafik, som oplever, at vognmændene i større grad interesserer sig for at erhverve nul-emissionsbiler - og at der er kommet flere el-biler til i den seneste tid.

FynBus peger på, at der derfor giver god mening at udnytte den tilgængelige ladekapacitet, når den står til rådighed og på den måde understøtte udviklingen.

Opladningsmuligheden hos Keolis gælder kun for Flexbiler:

- Aftalen mellem FynBus og Keolis betyder, at Flexbil-vognmænd med el-biler har adgang til opladning ved fem ladestandere hos Keolis, hvor op til 10 biler kan tilsluttes samtidigt. Ladestanderne er markeret tydeligt med et 'Flextrafik'-skilt i umiddelbar nærhed
- Opladningen fungerer på samme måde som ved almindelige offentligt tilgængelige ladestandere og kræver brug af en E.ON-løsning/ladebrik
- Ladestanderne er tilgængelige i pladsens åbningstid på hverdage mellem klokken 08.00 og 16.00 og kan kun benyttes af vognmænd og chauffører, der kører Flextrafik



Skal du geares til en travl sommer?

Kun det bedste er godt nok når forventningsfulde gæster skal opleve sommeren på tværs af Danmark og Europa. Den ypperste komfort kombineret med kvalitet og rentabilitet er hvad du kan forvente med allrounder turistbussen, Turismo L. Med nye Turismo L på lager, er du sikret hurtig levering af en af markedets mest pålidelige turistbusser.

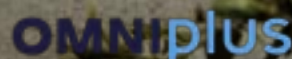
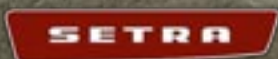
Og er du på udkig efter andre modeller? Vi har flere modeller på lager, klar til hurtig levering.

Kontakt Hessel Bus
og hør mere om din næste bus.



HESSEL BUS

Centervej 3, 4600 Køge | info@hesselbus.dk | +45 56 37 00 00 | www.hesselbus.dk





Bus of the year 2025:

Fem busproducenter stillede op

Årets bedømmelse af Bus of the Year 2025 fandt sted i Tjekkiet, nærmere bestemt i byen Kladno, som ligger 30 kilometer vest for Prag. Fem busproducenter havde valgt at stille op - det var tyske MAN med en MAN Lion's City 12 E LE, hollandske VDL med en VDL Citea LE-122, polske Solaris med en Solaris Urbino 18 Hydrogen/Fuel Cell, tyske Mercedes-Bens med en Mercedes-Benz eCitaro Hydrogen/Fuel Cell og hollandske Ebusco med en Ebusco 3.0 18 meter ledbus. Den seneste vinder af årets bus var MAN Lion's City ved IAA-messen i Hannover i 2023

Af Rolf Brems

25 journalister, der repræsenterede fagmedier fra et tilsvarende antal lande - Magasinet Bus er dans medlem af den internationale jury - var samlet i Prag - og som et pust fra østen blev et medlem fra Tyrkiet godkendt i komiteen.

Kørslen var planlagt til en onsdag og torsdag, men for de tidligt fremmødte var der mulighed for at afprøve og teste busserne på en mindre lufthavn uden for Prag om tirsdagen. Ebusco'en fik dog nogle tekniske problemer og deltog ikke. Undertegnede var ikke med om tirsdagen, og udfordringen for deltagerne var, at vejret med kraftig regn ikke gav de optimale betingelser.

Busserne var placeret hos Kladnos Trafikselskab CSAD's garageanlæg, og hvis mødelokale vi havde fået lov at benytte. Garagen lå i øvrigt tæt på en stor Lego-fabrik - og som jeg fik fortalt - en meget attraktiv arbejdsplads for de lokale.

Materiel

Transporten fra hotellet i Prags Centrum, hvor de fleste af deltagerne boede foregik med eCitaroen. Det var naturligvis den lokale repræsentant i jury'en, Michal Stengl fra magasinet Transport a Logistika, som havde lagt et kæmpe arbejde i projektet og havde arrangeret den omfattende begivenhed.

Kørslen foregik på en defineret rute på ca. 14,3 kilometer med lidt stigninger og fald, landevej og hullede veje ind. Kørslen startede ved en vendesløjfe i et boligkvarter i Kladno's udkant, måske ikke en særlig attraktiv og hyggelig lokation, men praktisk meget anvendelig for skift af chauffører og et konstant flow af busser.

Solaris-teamet stillede et bord og reklameflag op med dertil hørende forfriskninger af vand og snacks. Det tiltrak visse af beboerne fra lejlighederne i nærheden, og vi fandt hurtigt ud af, at bordet ikke måtte være uden observation.

Og til min store overraskelse opdagede jeg, at tjekkere generelt uden for turiststederne var ekstremt dårlige til at snakke andre sprog, trods de efterhånden mange år efter murens fald og medlemskab af EU. Til gengæld har jeg vist aldrig rejst i et land, hvor jeg har set så megen og så intensivt tilbud af kollektiv transport i alle former - busser, trolleybusser, sporvogne og lokaltog. En buslinie, der betjener lufthavnen til yderkanten af Prag, har i februar indsat dobbelte ledbusser/trolleybusser på 25,7 meter med plads til 180 passagerer med mulighed for at kunne konfigureres til 214 passagerer.

Fra Bonn til Prag

I sidste nummer af Magasinet Bus havde vi en test af el-busser i Bonn. En ganganger herfra var Ebusco'en 3.0. Den vil jeg springe let over i denne test og kun supplere med nogen af de nye erfaringer, jeg fik under kørslen. De andre deltagere i testkørslen kunne jo bidrage med deres mangeårige erfaring og måske spotte ting, jeg havde overset. Reportagen fra Prag bliver fordelt på denne og de kommende udgivelser, og hvor vi i dette nummer bringer det nyeste skud på stammen, VDL.

Om tirsdagen blev der lavet to sammenligningstests - en støj test og en accelerations test. En accelerations test er i princippet ganske enkel, den skal bare foregå på et lige og plant stykke – og så skal der tidtagning til. Her kan alle næsten være med i dag, hvis man har en smartphone og kan finde stopuret.

Støj på linjen

Støjmåling er straks noget mere kompliceret. Det kan selvfølgelig måles med en lyd- eller støjmåler. Her lå alle fem busser meget tæt på hinanden.

Lidt mere kompliceret bliver det, hvis en deltager skal vurdere støjen fra førersædet, bagerst i bussen og så videre. Det menneskelige høreområde afhænger både af lydets tonehøjde - uanset om den er høj eller lav - og lydets styrke. Tonehøjde måles i hertz (Hz) og lydstyrken måles i decibel (dB). Det menneskelige øre kan ikke registrere lyde på under 18-20 Hz.

For at definere lyden anvendes en logaritmisk/relativ dB-skala, der er bygget sådan op, at lydtrykket (eller energien i lyden) teknisk set bliver fordoblet ved en øgning på 3 dB. Men det er ikke helt sådan mennesker hører det. Der skal 8-10 dB op eller ned på skalaen, før det menneskelige øre opfatter det som en fordobling eller halvering af lyden.

Det betyder så, at Ebusco'en med 7,1 dB mere end den bedste i klassen, MAN-bussen, næsten nærmer sig en fordobling af støjen.

Generelt har lydende i el-busser en høj frekvens, og derfor afskæres ofte ældre personer fra disse lyde. Hvorimod en gammel dieselbus har en lavere frekvens med sin rumlen, og som de så til gengæld kan høre.

Og som jeg skrev i artiklen fra Bonn har min hørelse med 63 år på bagen mistet nogle toner. Det ved jeg i forbindelse

| Model | dB |
|---------------------------------|------|
| Ebusco 3.0 | 69,7 |
| MAN Lion's City E LE | 62,6 |
| Mercedes-Benz eCitaro Fuel Cell | 65,2 |
| Solaris Urbino 18 Hydrogen | 66,8 |
| VDL Citea | 65,1 |

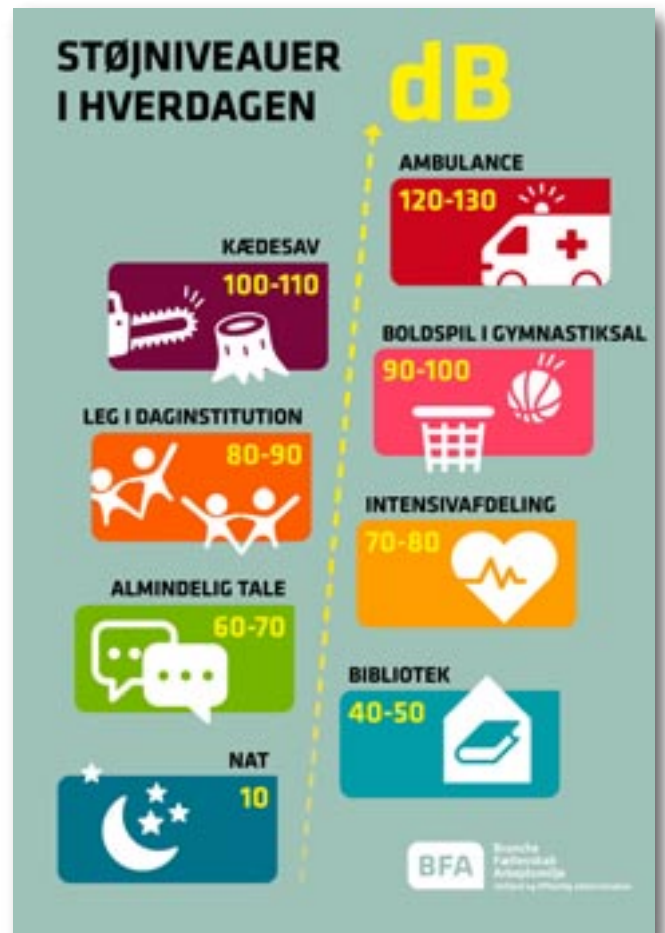
Støjmålinger i de testede busser.

Lidt om støj: Støjniveauer

Støjens styrke (støjniveauet) måles i decibel, der forkortes dB. 0 dB svarer til den svageste lyd et menneske kan høre. 120 dB er så kraftig støj, at det kan gøre ondt i ørerne. En forbipasserende personbil kan kortvarigt give anledning til et støjniveau på 75 dB i 10 meters afstand, mens en lastbil giver et støjniveau på 85 dB i 10 meters afstand.

(Kilde: Vejdirektoratet)

(Illustration: BrancheFællesskabet for Arbejdsmiljø for Velfærd og Offentlig administration)



Kraftig støj kan skade høreevnen

Høreskader kommer som oftest snigende. Det kan være vanskeligt at opdage, at høreevnen er ved at blive nedsat, fordi man kompenserer ved for eksempel at skrue op for radioen.

Tegn på tab af høreevne er:

- At man synes, at andre mennesker mumler
- At det er vanskeligt at føre samtale, når der er baggrundsstøj i lokalet – fx ved selskaber
- At man ofte må bede om at få noget gentaget
- At det er nødvendigt at skrue op for tv og radio

Hørelsen kan skades efter en enkelt udsættelse for meget kraftig støj - for eksempel fra et skud eller en eksplosion - men det er ofte lang tids daglig udsættelse, der giver skaden - hørelsen slides.

Høreskader udvikler sig hurtigst i de første år, man er udsat for støjen, typisk mens man er ung. Hørelsen forringes derudover med alderen.

Risiko for høreskader:

- Ved en støjbelastning på 90 dB(A) i 10 år får 11 procent en alvorlig høreskade
- Ved en støjbelastning på 85 dB(A) i 10 år får 4 procent en alvorlig høreskade
- Ved 80 dB(A) anses risikoen for høreskader for meget lille

International Standard ISO 1999 angiver sammenhængen mellem støjbelastning og risikoen for høreskade.

*(Kilde: Arbejdstilsynet - interesserede kan se mere **her**:)*

med min årlige flyvemedicinske godkendelse. Her kan lægen afspille nogle toner, som jeg før kunne høre, men nu er væk. Derfor kan yngre deltagere i testen have en anden opfattelse af lyde eller støj i de kandiderende busser, ud over de opgivne målinger.

Der er dog ingen tvivl om, at støjniveauet i el-busserne generelt er lavere end i diesel-busser, specielt i "tomgang". Men at det for undertegnede virker mere irriterende med de ofte høje lyde, som skifter i takt med acceleration, cruise og ikke mindst, når man bremser og regenererer på batterierne. Støjmålingen i busserne blev målt lige ved drivakslen med 80 km/t.

Min konklusion på støj er den, jeg opfatter fra chaufførsædet, medmindre jeg oplyser noget andet. Det gælder selvfølgelig også komfort og indeklima.



Ruten bød også på ujævne veje med store huller.

Jeg mener, at det er chaufførens komfort, der vægter højest. Det er ham eller hende, der tilbringer hele arbejdsdagen i køretøjet modsat passagererne, som i gennemsnit befinder sig 15-20 min i en bybus.

Samme dækstørrelse på alle busser

Alle busserne i testen var udstyret med dæk i størrelsen 275/70 R22.5, som er beregnet til bybusser, og måske ikke de mest komfortable. Et emne, nogen af deltagerne vendte, var, at el-busser ofte føles hårdere på vejen. Man mærker vejens riller eller mindre huller med stød op i rattet mere i en el-bus - som om man kører på hårdt pumpede dæk. På det lokale garageanlæg i Odense forespurgte jeg værkstedschefen om dæktrykket i deres 20 Yutong el-busser. Her var svaret, at dæktrykket ligger en bar højere - på 9 bar end de normale 8 - men også at el-busserne i Odense med en maksimal vægt over 18 tons kører på dæk, der har 20 lag i stedet for dæk med 16 lag. Dæk til bybusser er også ekstra forstærket i siderne, da den største del af slitagen kommer her på grund af kantstene. Så konklusionen må være, at grundet den øget vægt for batteribusser, kører de også med et højere lufttryk.

Pling-plang i bussen

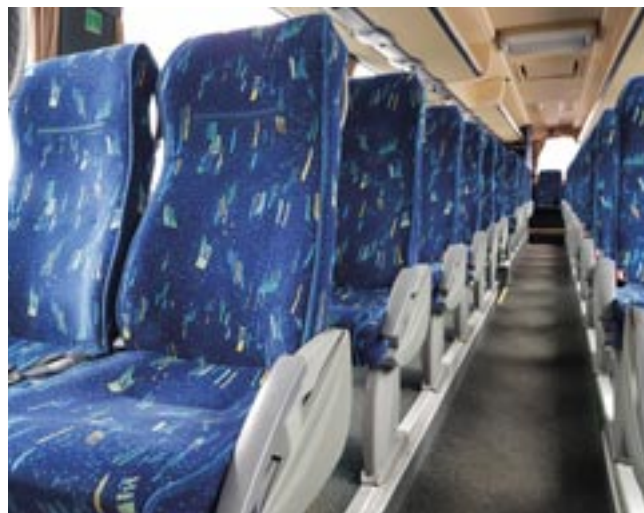
Det er selvfølgelig let at falde for fristelsen til at bedømme en bus mere positivt, hvis den har noget ekstraordinær udsmykning, forskellige farver af indvendig lys og smart design, hvilket nogen af kandidaterne havde. Jeg prøver dog at

Mercedes Sprinter 316 CDI - 1. reg. november 2020

Km. 383.836 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 8 + 1

Fartpilot, air con., tonede ruder, bakkamera, el skydedør, lift mm.

Pris: 210.000 Kr.



Scania Irizar Century - 1. reg. oktober 2010

Km. 576.644 - Euro 5 - Automat gear - Pass. 57 + 1 + 1

Fartpilot, tonede ruder, aircon., justerbar sæder, partikel filter, toilet mm.

Pris: 375.000 Kr.



Mercedes 519 City 77 - 1. reg. oktober 2013

Km. 204.480 - Euro EEV - Automat gear - Pass. 10/28

Bakkamera, tonede ruder, kørestolsrampe, 2 dobbeltdøre

Pris: 280.000 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

Materiel

bedømme bussen ud fra dens opgave i en travl hverdag, og hvad behovet egentlig er for at gøre rejsen mere attraktiv. Men vil også fremhæve, når producenten har fået en god ide.

I frit løb

Nogle producenter tilkobler automatisk en elektronisk bremse, som kan samle energi op, når en el-bus kører friløb. Det giver en vis sikkerhed for, at chaufføren regenererer en del af strømmen. Et andet argument er, at chaufførens arbejdsbyrde mindskes, da bussen næsten kan køres med brugen af højre fod. Det giver ikke mindre arbejdsbyrde i min verden, for nu kræves det at foden hele tiden er på pedalen. Det er lidt som at køre en gaffeltruck, og hvis bussen har en kraftig bremsevirkning, risikerer man at stående passagerer falder.

Det er selvfølgelig en smagssag. Men det er uomtvisteligt, at det er mest energibesparende, at bussen har et friløb og måske lader med 0,3 kWh, når pedalen slippes. Det giver også en meget mere flydende kørsel, hvor chaufføren hele tiden kan afstemme kørslen i forhold til de trafikale omgivelser.



Jeg mener, at det er chaufførens komfort, der vægter højest. Det er ham eller hende, der tilbringer hele arbejdsdagen i køretøjet modsat passagererne, som i gennemsnit befinder sig 15-20 min i en bybus.



Repræsentanter fra de deltagende bus-medier taget af Rolf Brems, der repræsenterer Magsinet Bus og dermed Danmark.

Acceleration fra 0 til 60

Accelerationen blev som sagt målt. Der blev lavet tre test på hver bus, og kun VDL'en havde et stort spring i tallene, nemlig 6 sekunder, så det ligger nok nærmere 22 sekunder. Men her er gennemsnittet for fire af køretøjerne, da Ebusco'en udgik. Solaris var en ledbus og væsentlig tungere, men det ses ikke på tallene.

| Acceleration - 0 til 60 km/t | |
|------------------------------|-------|
| Model | Tid |
| VDL | 24,4 |
| MAN | 22,05 |
| Mercedes-Benz eCitaro | 21,0 |
| Solaris | 21,7 |

Materiel

Når man regenererer, er der et energispild, hvor der udvikles blandt andet varme i den modstand, som skal opsamle energien og i kablerne til batterierne. Når man sætter 18-19 tons i bevægelse, bliver de i sig selv en stor masse fyldt med bevægelsesenergi, og når man afbryder energitilførslen, er den mest optimale måde at spare energi på, at lade massen selv rende farten af sig, så det kun er rullefriktion og vindmodstand, der påvirker massen. Derfor er en "retarder" funktion et rigtig godt og anvendeligt stykke udstyr, når man skal tage farten af bussen. Og hvis ikke bussen er udstyret med sådan en, bør rulle-løbet være frit, også for miljøets skyld.



Materiel



På de næste sider skriver vi mere indgående om den bus, VDL stillede med til testen i Prag...

...og i næste nummer af Magasinet Bus bringer vi en artikel om den bus, MAN stillede med.





VDL var en ny oplevelse

VDL deltog med den nye Citea LE-122, som er en bus, der fra tegnebordet er konstrueret til el og batterikørsel.

VDL har som fabrik en del år på bagen. Virksomheden blev grundlagt i 1953 i Eindhoven i Holland. VDL har også fabrikker i Belgien, og er ellers repræsenteret i 19 lande med over 19.000 ansatte. Den første batteribus kom på gaden i 2013, så der er lidt erfaring bag produktet.

De 122 står for bussens længde på 12,2 meter. Det er en Low Entry-bus, som betyder at ind og udgangspartierne er lavgulv, men at der bag i bussen findes podestre.

Den er knap 3,20 m høj, og den maksimale vægt er 19.500 kg. Tom vægt for testmodellen var 14.000 kg.

Citea-modellen kan rumme op til 110 passagerer med få siddepladser og med en lille batteripakke. Testmodellen havde 43 siddepladser, alle i køreretningen og 37 ståpladser, så altså 80 passagerer med en store batteripakke.

Det betyder også, at passagerne kigger ind i stoleryggen foran og ser en plastik rille med en grå fjedrende knap og

Materiel

tænker sikkert - hvad er det? Det var i hvert fald, hvad vi gjorde og fandt ud af, at var en holder til en smartphone, hvor fjederknappen holdt telefonen på plads - det var en smart gadget.

Let og luftig

Bussens karrosseri er ifølge VDL i letvægtsklassen og delvist lavet af komposit. Taget og bagende er lavet i en sandwich-konstruktion, og bussen er udstyret med termoruder.

Udvendigt har man ændret karrosseriet, så man har mindsket luftmodstanden med 22 procent. Det lyder flot, men gælder kun ved den maksimale hastighed, som dog kan sættes til 90 km/t. Der er sket ændringer omkring fronten som kurver, hjulkasser og ikke mindst bagende, hvor man øverst med et kneb kendt fra luftfartøjer lukker luft ind for at mindske undertrykket på bussen. Det er derfor, busser altid bliver meget beskidte på bagenden. Det skulle man så til dels undgå her.

Bussens klimasystem fungerer med en varmepumpe samt et 20 kW elektrisk varmesystem. Der er to klimazoner i passager-afdelingen, og disse multizoner kan spottes ved, at de har forskellige farver i lyspanelerne.

Ved podestret lige efter bagdøren var der lys i gulvpanelet. Det ser smart ud, men der er også en kant, ja nærmest et hulrum, hvor skidt kan samle sig, det virker ikke så smart.

Den bagerste del af bussen med de træbeklædte podeste. Der var hulrum fra gulvet og op under, hvor der nok kan samle sig meget skidt.



Gulvarealet er nemt at rengøre.

Materiel

I sikkerhedspakken finder man AVAS med audio alarm, hill-holder, dæktrykskontrol, forward collision warning, lane control og blind spot detection.

Testbussen havde en konventionel centermotor med ikke oplyst ydelse - derfor det lidt højere gulv bagerst i bussen. Alle batterierne lå i gulvet - både i den høje og lave del. Den havde en batteripakke på 490 kWh, hvoraf de 90 procent var til rådighed i dagligdagen. Den er testet til at køre 500 kilometer på en opladning under realistiske forhold for en bybus. VDL tilbyder også modellen med portal-motor af ZF CeTrax systemet.



VDL-bussen byder med sit interiør, lyse sæder og med lidt kunstneriske udsmykninger på sidepanelerne passagererne velkommen. Der god plads til chaufføren, som sidder på et podeste, og i øvrigt med en opbygning af fronten, som man bruger til lastbiler - det man kalder FIP (Front impact protection structure), som giver en høj sikkerhed ved frontal påkørsel.

Samtidig kan chaufføren så absolut finde sin bedste siddeposition, da både front rack og rattet kan juste-

Sæderne i modsatte side kan selvfølgelig udelades, så man får et stort areal til cykler og kørestole.

Et flot og funktionelt indgangsparti - bagtil. Bagdøren levnede måske ikke så meget plads.



Materiel



VDL Citea-bussen har en flot - og efter en bus at regne - et meget aerodynamisk udseende.

res uafhængigt. Det har jeg ikke set før, og det er virkelig en chauffør venlig gadget. Pedalerne var "stående" i bunden, men kan også vælges som tophængte.

Bussen havde mirrorcams. Og jeg kunne godt kunne lide, at den højre skærm var i midten af bussen, og altså tæt på chaufføren. Der var også plads til dagens fornødenheder med kopholder og plads til mobil telefon etc.



Et flot og funktionelt indgangsparti.

Kørslen

Bussen var nem at starte, eller rettere, knappen, der tændte for bussen, var nem at finde. Den elektriske håndbremse slap, når man gav gas. Kontakterne i VDV-versionen var vel placeret, de mest benyttede knapper kunne nås uden, at skuldrerne slap ryglænet på førersædet, og selve cockpittet var meget overskueligt.

Dørene åbnede og lukkede hurtigt og lydløst, og der var ingen høje eller irriterende elektriske lyde andet end dem, man kunne forvente. Da jeg senere kørte som passager, kunne jeg høre en del larm fra drivlinen, det lød nærmest som et slidt bagtøj. Det måtte VDL teamet give mig ret i, og det ville også blive rettet.

Materiel

Bussen var nem at dreje forstået på den måde, at der ikke skulle meget styrke til at dreje rattet. Det var et bevidst valg fra VDL, den skulle have nogenlunde samme modstand som i en personbil. Bussen gjorde, hvad man bad den om, og man kunne hele tiden på det overskuelige display følge forbruget.

Den accelererede godt, og lydene fra elmotor med mere ændrede sig alt efter fart og forbrug. Der var en rigtig god manuel retarder-funktion (elektrisk bremse på drivlinen), som var nem at dosere, men også på bremsepedalen kunne man let finde det ønskede niveau.

På den hullede og ujævne del af ruten blev det dog til en del skramlen og stød op i styretøjet. Jeg tror endda, at jeg med mine 30 km/t, som jeg passerede strækningen med, lå relativt lavt i hastighed i forhold til de andre deltagere.

Op ad bakke trak den godt. Og ved fuldt stop på en hældning var hillholderen en god hjælp.

VDL-bussen gjorde det rigtig godt, jeg kunne sagtens tilbringe en arbejdsdag i dens selskab. Den var nydelig og måske for pæn i sin konfiguration som bybus. Som regional bus ville den også kunne bruges.



En meget flot og indbydende kabine. Sæderne er nok for fine til dagligt brug. Læg mærke til lysene i trinene - de kan ændres efter smag og behag.

Hvad er det, tænker man..?



Materiel



Førerpladsen er meget overskuelig, hvor de mest benyttede funktioner kan betjenes uden, at chaufføren skal flytte kroppen fra sæderyggen. Et godt multifunktionsrat, og til højre skimtes retarderen.

VDL tilbyder fem versioner af batteribusser, 12,2 meter, 13,5 meter, 15 meter og 18,10 meter ledbus. Testbussen fås også en en LF-version - altså Low Floor. Og alle versioner kan fås med pantograf til opladning ved eksempelvis en endestation.

I Danmark kører der 29 VDL Citea på gaderne i København og Ballerup. De 8 Citeas SLF-120 Electric og 21 Citeas SLFA-180 Electric har tilbagelagt knap seks millioner elektriske kilometer på omkring to år.

Det er en holder til en mobiltelefon og med USB stik lige til venstre, dog kommer VDL nok til at lave det med et USB-C stik, altså det nyeste, som er mindre.



Materiel



Mirrocams med markeringslinjer, der viser henholdsvis bagaksel og bagende. Her vil der komme en opdatering med dør markering og i forskellige farver.



Batterierne til VDL-busser er lavet af 30 procent genbrugsmateriale, og 80 procent af vægten på bussen er ifølge VDL produceret af partnere inden for 1.250 km fra fabrikkerne i Holland og Belgien.

De meget skarpe hjørner skal sende luftstrømmen uden om bagenden, som så bliver fyldt med luft fra taget. Her er bussen vist med bagklappen åben ind til teknikken.



Tagets aerodynamiske form med spoiler, som hedder "slats", hvis man bruger luftfartsterminologi.

Materiel



Bus-test i Bonn har fået en vinder

Deltagere i Omnibusspiegel-testen af en række elektriske busser i Bonn-området i det vestlige Tyskland, har peget på Mercedes-Benz E-Citaro G som Electric Bus Champion 2024. Testen i år, var den sjette, som Omnibusspiegel organiserede med støtte fra Stadtwerke Bonn og kolleger fra Busmagasinet, fokuserede på ledbusser med batterielektriske driv-linjer

Fagjournalister og repræsentanter fra transportvirksomheder fra Tyskland og syv andre europæiske lande vurderede busserne på passagerkomfort, håndtering for chauffører, håndværk og serviceevenlighed. Det omfattende testprogram inkluderede testkørsler i en simuleret regulær drift og en værkstedscheck.

Omnibusspiegel takker også virksomhederne Eberspächer, Emcel, Hübner/Hemscheidt, Shell-SBRS og Valeo for at støtte det omfattende arrangement.

I Magasinet Bus 4 - bragte vi en reportage fra testkørslerne i Bonn.

Magasinet Bus 4 - 2024 kan hentes **her**:



Den sorte turistbus havde masser af plads - og plads til 17 passagerer

Sidst i maj var vi ude at køre med en specielt indrettet tre-akslet Scania Interlink i forbindelse med en test af elektriske lastbiler i Norge. Bussen, som normalt vil være indrettet med sæderækker i begge sider og have plads til godt et halvt hundrede passagerer, havde i denne særlige udgave plads til 17

Så der var god plads til både arme og ben - og mulighed for at få et glas godt vand. Køreturen var ikke særlig lang, så køleskabet var ikke fyldt om med mad og andre kølige lækkerier.

Billederne viser indretningen med toilettet placeret bagerst i højre hjørne.

Det var en behagelig tur - men efter at have kørt 180 støjsvage kilometer i en 40 ton batteri-elektrisk Scania 40R følte støj fra motor og transmission nærmest som et tordenvejr.

Så tanken om, at få styret turistbusserne ind på en mere støjsvag vej med elektriske drivlinjer gled lydløst ind fra både højre og venstre - og forfra.



Materiel



Truckstop ved Horsens har fået synshal

Dekra-organisationer, der i Danmark både tilbyder uddannelser på transportområdet og syn af biler, har åbnet en ny synshal i Recharge City, der er det nye truckstop ved Horsens

Synshallen i Recharge City tilbyder syn af både personbiler, lastbiler og alle andre køretøjer.



Administrerende direktør i taxa 4x35, Per Baltzen.

(Foto: Jesper Flyger)

Taxa-sammenslutning har vendt underskud til overskud

Efter halvandet år på posten kan administrerende direktør i Taxa 4x35, Per Baltzen, præsentere et årsregnskab for 2023, der viser et overskud på 3,4 millioner kroner. Det sker efter et udfordrende 2022 med uro på de interne linier og et underskud på minus 6,9 millioner kroner. Vejen frem har været stabilitet og et styrket internt samarbejde mellem ledelse, bestyrelse og medarbejdere

Årsregnskabet for 2023 lukker med et resultat før skat på 3.387.000 kroner, hvilket er en markant forbedring sammenlignet med året før, hvor resultatet før skat var på minus 6.868.000 kroner.

Den økonomiske genopretning er blevet realiseret gennem en kombination af stram økonomistyring, kritiske afskrivninger på IT- og systemudvikling, samt en smart tilpasning af arbejdskapitalen, der har frigivet væsentlige likvider til selskabet. Samlet set er Taxa 4x35's likviditet steget med godt 11 millioner kroner i løbet af 2023.

- Vores succes skyldes ikke kun finansielle justeringer, men også et stærkt samarbejde på tværs af hele organisationen. Det har været afgørende for mig at genopbygge tillid og samarbejde både internt i ledergruppen og med bestyrelsen, hvilket har skabt den nødvendige arbejdsro til at drive Taxa fremad, siger Per Baltzen og fortsætter:

Taxi-kørsel

- Vi skal nu bruge dette år på at konsolidere os på markedet. Vi har vendt underskuddet til i dag at være en sund og velkørende forening. Nu handler det om at kigge frem og få genopbygget selskabets egenkapital, så vi er bedst muligt rustet til at lykkes med at udvikle Taxa 4x35, så vi sikrer, at vi også i fremtiden er det foretrukne taxaselskab.

Bestyrelsesformand for Taxa 4x35, Munir Ahmed, ser på resultatet for 2023 med tilfredshed, og han glæder sig over, at det er en enig ledelse og bestyrelse, der nu arbejder i samme retning for at udvikle og drive selskabet i den kommende tid.

- Jeg er utrolig stolt over, at vi uden ekstra omkostninger eller yderligere indskud for vores medlemmer har vendt vores økonomiske udfordringer. Det har været en topprioritet for os at stabilisere og styrke organisationen, og nu står vi ved en spændende milepæl, hvor vores vision for Taxa begynder at udfolde sig, siger Munir Ahmed.

Om Taxa 4x35:

- I godt 100 år har Taxa 4x35 været en del af den kollektive transport i København
- Taxa 4x35 er Storkøbenhavns største taxi-selskab med over 900 vogne, hvoraf 650 er elbiler
- Taxa 4x35 er en forening ejet af foreningens taxi-vognmænd

Sydøstjyllands Politi har sigtet en 34-årig "vognmand" for ulovlig taxi-kørsel

Færdselsafdelingen ved Sydøstjyllands Politi modtog tirsdag 19. marts en anmeldelse fra Færdselsstyrelsen om mulige overtrædelser af taxiloven ved Billund Lufthavn. En 34-årig mand med bopæl i Nordjylland havde oprettet en Facebook-profil, hvor han tilbød kørsel til og fra Billund Lufthavn

Færdselspolitiet foretog torsdag 25. april en kontrol af en af mandens større personbiler, netop som den forlod Billund Lufthavn. Kontrollen viste, at passageren havde bestilt og betalt for kørslen via Facebook-annoncen.

Sydøstjyllands Politi har efterfølgende sigtet en 34-årig mand for at være ansvarlig for taxi-kørsel, selvom en af hans biler hverken var registreret eller godkendt til taxakørsel. Den 34-årige "vognmand" er blevet sigtet ved at have været ansvarlig for, at der blev udført erhvervsmæssig persontransport, selv om der ikke forelå tilladelse hertil, og at kørslen blev solgt uden et kørselskontor. Derudover var bilen hverken registreret eller godkendt til taxikørsel.

Det var ikke "vognmanden" selv, der kørte den bil, der blev standset. Det var en chauffør, som ikke havde den fornødne uddannelse til transport af personer.

Det samlede bødekraft mod "vognmanden" er på 93.000 kroner samt en mindre bøde til chaufføren. Sydøstjyllands Politi har efterfølgende overdraget sagen til Skat.



Esbjerg er kørt i front med elektriske taxier

Det er to år siden, taxiselskabet Dantaxi kom til Esbjerg, og siden lanceringen har de lokale vognmænd fra selskabet haft fart på - ikke mindst med at sætte strøm til taxi'erne. Udviklingen er gået så stærkt, at der nu blot er en enkelt af de "gammeldags" almindelige dieseltaxaer tilbage blandt selskabets vogne i byen. Den resterende del består af cirka 50 procent el-biler suppleret med et antal plug-in hybrider og to store vogne

Forklaringen på, at elektrificeringer er gået så hurtig, er ifølge Dantaxi blandt andet efterspørgslen fra erhvervslivet på grønne taxiløsninger.

- En del af den type af industri vi har her i byen, kræver transportløsninger med nulmission. Derfor har vi investeret i elektriske køretøjer, hvilket har resulteret i en del aftaler med erhvervskunder, siger vognmand i Esbjerg, Jan Schou Jørgensen, der er en af de vognmænd, der har været med fra starten.

Jan Schou Jørgensen husker starten tilbage i 2022, hvor han sammen med fire andre vognmænd indgik et samarbejde med Dantaxi om at tilbyde taxikørsel i Esbjerg. Formålet var at reducere ventetiden for Esbjergs borgere på taxier og den vej igennem opbygge en loyal kundebase, noget som ifølge vognmanden er lykkedes.

Taxi-kørsel

- Siden opstarten har det udviklet sig positivt for os. Borgerne i Esbjerg har taget godt imod os, og flere både små og store erhvervskunder har skiftet over til os.

Det har ført til, at antallet af Dantaxi'er i Esbjerg er vokset fra godt en håndfuld til 17. Jan Schou Jørgensen og hans kone Lena har sammen otte taxier på gaden. Men selv med denne vækst er det fortsatte sammenhold efter vognmandens mening vigtigt.

- Vi har et stærkt sammenhold på tværs af vognmænd og chauffører. Alle kan snakke med alle, og jeg er sikker på, at vores trivsel også afspejler sig i vores kunders oplevelse. Jeg er stolt af det, vi har opnået her i Esbjerg, og hvordan vi hurtigt har tilpasset os til kundernes behov, siger han.

Dantaxi er et af tre selskaber, der opererer i Esbjerg, og selskabets biler er let genkendelige med samme profil som Dantaxi's øvrige 1.900 vogne på landsplan.

Lidt om Dantaxi:

- Dantaxi kom til Esbjerg i sommeren 2022
- Flåden i Esbjerg består i dag af 17 vogne, hvor af halvdelen er elektriske
- Med over 700 el-taxier på landsplan er Dantaxi en af de førerende taxiselskaber indenfor grøn omstilling
- Dantaxi er Danmarks største taxiselskab med 1.900 taxier tilsluttet

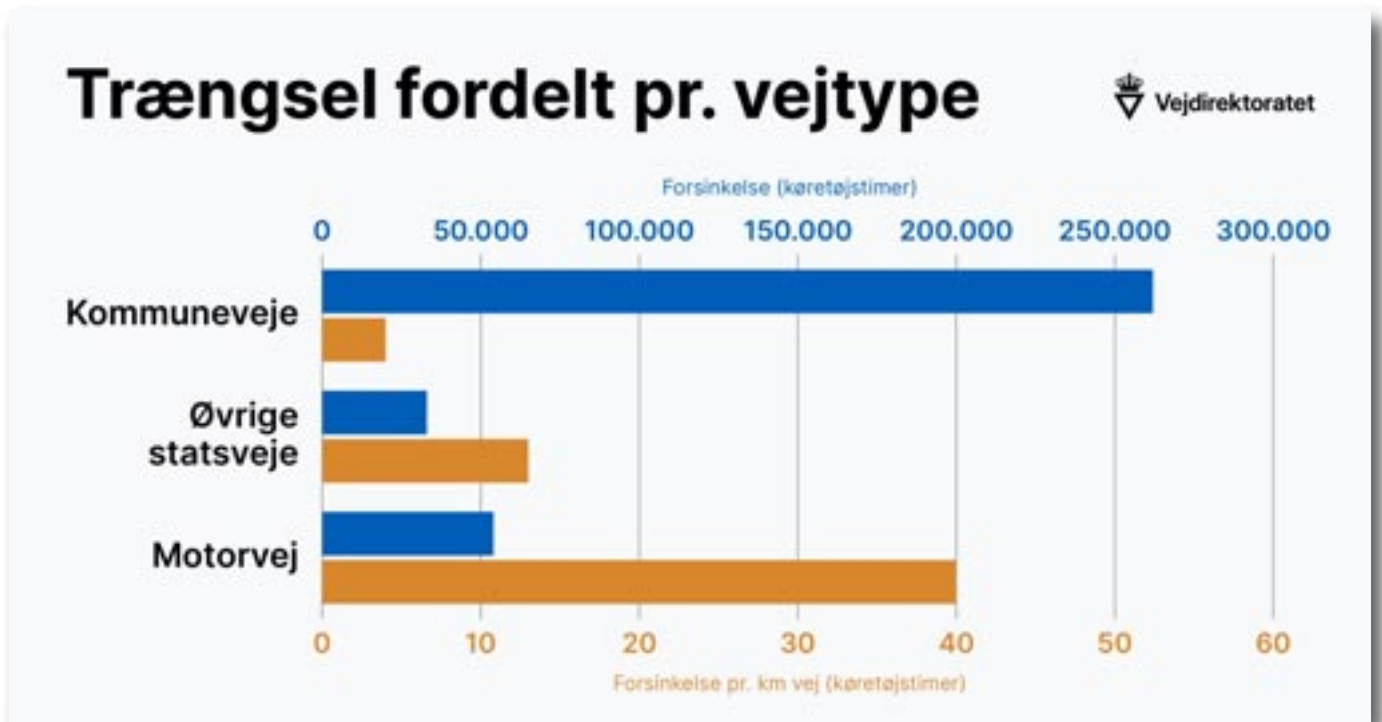
Politiet har sigtet bilist for at køre pirattaxi

Politiet på Sydsjælland og Lolland-Falster standsede for et par uger siden en bilist i en personbil, som havde tre passagerer med i bilen - og som tilsyneladende havde en aftale med bilisten om at betale for turen.

Ugen efter sigtede Sydsjælland og Lolland-Falster en 41-årig kvinde fra Falster for at have overtrådt lovgivningen om hyrekørsel.

Kort om sagen:

Fredag 3. maj standsede en politipatrulje fra Politiet på Sydsjælland og Lolland-Falster en bil på Brovejen i Nykøbing. Tidligere på dagen havde politiet modtaget en anmeldelse om, at der kunne være tale om en pirattaxi-kørsel, hvor bilisten uden de nødvendige tilladelser kørte hyrekørsel.



Problemet med trængsel er størst i hovedstadsområdet.

(Foto: Vejdirektoratet)

Landets veje lægger asfalt til mange køer

Vejdirektoratet har i en ny analyse opgjort trængslen på vejene i 2022. Analysen viser, at bilister på vejene i Danmark bruger 350.000 timer om dagen på at holde i kø. Det svarer til et samfundsøkonomisk tab på 31 milliarder kroner

Efter et par år med færre biler på vejene under coronapandemien er der igen kommet flere biler på vejene. Det betyder, at bilister holder mere i kø. Den nye analyse fra Vejdirektoratet viser, at trængslen på vejene i 2022 var en smule under niveauet fra før corona, men Vejdirektoratet forventer, at tallene for 2023 vil vise en stigning.

På en almindelig hverdag brugte bilister i snit 350.000 timer på at holde i kø på åveje i Danmark. Set over hele 2022 blev det til 80 millioner timer. Det svarer til et samfundsøkonomisk tab på 31 milliarder kroner.

- På sin vis er det positivt, at trængslen nu så småt er på niveau med før corona, da det viser, at der er kommet gang i samfundshjulene. Men ellers er der ikke så meget at juble over. Udover, at det er træls at holde i kø på motorvejene, så er det også dyrt for samfundet. Vi spilder tid, det reducerer udbuddet af arbejdskraft, og det gør det dyrt at transportere varer og serviceydelser, siger Andreas Egense, der er afdelingsleder i Vejdirektoratet.

Stor kø på motorvejene

Tallene dækker både over statsvejene og de kommunale veje, hvoraf sidstnævnte udgør 95 procent af det samlede vejnet. Det er dog på motorvejene, at der bliver brugt flest timer på at sidde i kø, når man sammenholder med vejens længde.

Særligt i hovedstadsområdet er kø og myldretidstrafik et vilkår for trafikanterne, og 43 procent af den samlede landsdækkende forsinkelse finder sted i Region Hovedstaden.

Trafikforhold

Det samfundsøkonomiske tab på 31 milliarder kroner dækker over tidstab for almindelige personbiler, varevogne og lastbiler. I beregningen indgår også det parameter, at de mange timers køkørsel er udtryk for et reduceret arbejdsudbud svarende til et tab på 1,95 milliarder kroner.

- Trængsel er et fænomen, som vi skal vænne os til, og vi vil nok se, at problemet kun vokser sig større over de kommende år. Man kan forsøge at bygge sig ud af det, men det kan være svært, da trængslen er værst i bebyggede områder, hvor der bor mange mennesker. Man kan også forsøge at udnytte kapaciteten bedre, for eksempel med mere samkørsel eller ved at sprede trafikken mere ud i løbet af døgnet. Endelig er der den mulighed, at man går efter at begrænse efterspørgslen, så færre kører i bil, siger Andreas Egense.

En anden væsentlig faktor for at forstå udviklingen i trængslen fra 2019 til 2022 er de meget høje brændstofpriser, som fik mange trafikanter til at sænke hastigheden for at spare penge. I 2019 kostede en liter benzin i gennemsnit 14,42 kroner, mens den i 2022 - tre år senere - kostede 17,00 kroner. Prisen på benzin er siden 2023 faldet til et niveau tæt på 2019.

Vejdirektoratet opgør trængsel ved at sammenligne trafikanternes faktiske hastighed med den hastighed, de kunne have kørt med, hvis der ikke var andre på vejnettet. Opgørelsen baserer sig på omkring otte milliarder hastighedsobservationer for hele landet.

Trængselstallene for 2023 forventes at blive offentliggjort inden sommerferien.

Interesserede kan hente analysen [her](#):





Ander Kühnau (S), der er formand for Region Midtjylland, fortalte i en kort festtale på havnen i Aarhus mandag 29. april, at regionen sammen med Aarhus Kommune og Aarhus Letbane arbejder med planer om indkøb af længere letbanetog. (Foto: Jesper Christensen)

Gratis transport var tiltrækkende

Tirsdag 30. april kørte omkring 30.000 passagerer med den aarhusianske letbane, der den dag havde åbnet for gratis transport i anledning af fem år med tog på den fulde letbanestrækning mellem Odder og Grenaa via Aarhus

Midttrafik oplyser til transportnyhederne.dk, at det var 32 procent flere i forhold til en gennemsnitlig hverdag i april i år.

I dag er der på nogle afgang fra Odder mod Aarhus så mange passagerer, at de nuværende tog er fyldte, når de kommer til Mårslet.

Den stigende efterspørgsel har skabt behov for større kapacitet, så Region Midtjylland arbejder sammen med Aarhus Kommune og Aarhus Letbane om indkøb af længere tog.

Trafikselskab i Hovedstaden:

Busnet til letbanen er på plads

Hovedstadens nye letbane, der snart er på skinner langs Ring 3 i Hovedstadsområdet, kommer til at indgå i et sammenhængende busnet på tværs af de omkringliggende kommuner. 13 kommuner og to regioner har sammen med Movia besluttet at tilpasse busnettet og lancere Nyt Ringnet, der skal åbne i december 2025. Nyt Ringnet er et busnet, der hænger sammen med Letbanen og samtidig binder kommunerne sammen på en måde, der både tager højde for rejseveje på tværs og lokale behov

Når den nye letbane i Hovedstadsområdet begynder at køre langs Ring 3, opstår der nye måder og behov for at rejse ud og hjem med kollektiv transport. For at sikre en god, koordineret sammenhæng til letbanen og for at imødekomme lokale behov har 13 kommuner og to regioner i tæt samarbejde mellem Movia besluttet en række tilpasninger af busnettet i form af Nyt Ringnet.

De 13 kommuner er Albertslund, Ballerup, Brøndby, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Greve, Herlev, Ishøj, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal, Rødovre og Vallensbæk Kommuner, mens regionerne er Region Hovedstaden og Region Sjælland.

- 13 kommuner og to regioner har sammen med Movia samarbejdet om planlægningen og beslutningerne om det nye busnet. Gennem en åben og konstruktiv dialog på tværs af kommunerne er der i fællesskab blevet fastlagt et sammenhængende busnet til glæde for borgerne og virksomhederne langs den nye letbanestrækning, som samtidig kommer til at binde lokalsamfundene bedre sammen, siger ressourcedirektør i Movia, Per Gellert.

- Vi ser frem til et fortsat godt samarbejde med Hovedstadens Letbane og kommunerne om at skabe god sammenhæng i den kollektive transport, siger han videre.

Når Nyt Ringnet åbner i december 2025 vil det være med en række ændringer i busnettet i de ovennævnte kommuner. Der kommer tre nye linier, 24 linier får ny rute, tre linier bliver nedlagt og erstattes af Letbanen, mens ni linier nedlægges og erstattes af andre buslinier.

Hvis man er nysgerrig efter at vide mere om, hvordan det nye busnet kommer til at folde sig ud, er det i dag muligt at gå ind på web-siden dinoffentligetransport.dk/nyt-ringnet, hvor man kan se de nye buslinier i Nyt Ringnet.

Websiden vil også fungere som kanal for en større borgerrettet informationskampagne om bustilpasningerne, der går i gang i sommeren 2025 og som planlægges at køre frem til åbningen af Nyt Ringnet i december 2025.





(Foto: Molslinjen)

En tredje færge over Øresund sejler mod en elektrisk fremtid

Øresundslinjen, der er en af Molslinjen A/S færgeruter, er klar til at konvertere en tredje færge, »Hamlet«, til drift på batterier ladet med strøm fra vind- og solenergi. Inden Øresundslinjen blev en del af Molslinjen, var færgerne en del af rederiet ForSea, som i 2016 konverterede færgerne »Tycho Brahe« og »Aurora« til batteridrift

Færge »Hamlet« vil blive konverteret til batteridrift i løbet af næste år, og det er den svenske leverandør, Echandia, der skal levere batteripakken til færgen og dermed konvertere færgen fra fossil drift til en fuldt elektrisk drift.

- Echandia har batterier, som tilbyder en kombination af lang holdbarhed og lav vægt, og det sikrer os de laveste omkostninger og den laveste klimabelastning set over hele batteripakkens levetid, siger Molslinjens administrerende direktør, Kristian Durhuus.

Flydende forbindelser

Batteripakken skal leveres i første halvdel af 2025, og med Hamlets 8.000 årlige afgang på fuld elektrisk drift vil 95 procent af alle de 41.000 afgang årligt på ruten over Øresund mellem Helsingør og Helsingborg blive sejlet med batterielektriske færger. Det vil sænke rutens samlede klimabelastning ned til under 1.500 ton CO2 årligt.

Før konverteringen af de to første Øresundsfærger i 2016 havde ruten årlige emissioner på 37.800 ton CO2.

Echandia leverer i forvejen batteripakkerne til Molslinjen's to nye el-færger til Alslinjen og til Samsølinjen. Disse færger bygges på værft i Tyrkiet, og de sejles til Danmark i slutningen af 2024 og i begyndelsen af 2025.

- Den grønne omstilling af vores færger er den altoverskyggende opgave for os de kommende år. Nu omstiller vi »Hamlet« på Øresundslinjen - og senere kommer verdens største færge-elektrificeringsprojekt nogensinde, når der skal sættes strøm til vores hurtigfærger på Kattegat, siger Kristian Durhuus.

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

Folketinget har vedtaget at bygge bro over Limfjordsø ved Aalborg

Tirsdag 14. maj vedtog et bredt flertal i Folketinget, der anlægslov, der skal åbne for byggeriet af en tredje fast forbindelse over Limfjorden ved Aalborg - forbindelsen bliver en bro, som skal gå over den østlige del af øen Egholm. Loven træder i kraft mandag 1. juli

- Den ny forbindelse vil binde Nordjylland tættere sammen med resten af landet, sikre bedre muligheder for at krydse fjorden på trods af myldretid og mindske trængslen gennem Aalborg. Det er en god og vigtig beslutning, som alle nordjyske kommuner og regionen har ventet på i årevis, siger transportminister Thomas Danielsen (V).

Anlægsloven for en tredje Limfjordsforbindelse ved Aalborg blev tirsdag tredie-behandlet og vedtaget i Folketinget med stemmer fra Socialdemokratiet, Venstre, Moderaterne, Liberal Alliance, Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti og Danmarksdemokraterne.

Den tredje Limfjordsforbindelse omfatter anlæg af en cirka 20 kilometer lang firsporet motorvej over Egholm med forbindelse til E45 syd for Aalborg og til Motorvej E39 mod Hjørring og Hirtshals nord for Nørre Sundby på den nordlige siden af Limfjorden.

Den ene del af motorvejen føres under Limfjordens sydlige løb i en tunnel, mens den anden del føres over Nørredyb på en lavbro.

Som kompensation for inddragelsen af natur i området til anlægget etableres 119 hektar ny erstatningsnatur - eksempelvis strandeng, moser og søer. Derudover bliver 62 hektar landbrugsjord omdannet til natur. Projektet udlægger i alt 130 hektar mere ny natur, end der er i dag.

Der er afsat 8,9 milliarder kroner (2024-priser) i Infrastrukturplan 2035 til projektet.

De forberedende aktiviteter forventes sat i gang, når loven træder i kraft, hvorefter det egentlige anlægsarbejde går i gang.

En tredje forbindelse over Limfjorden ved Aalborg har været debatteret siden 1960'erne.



Vej mellem Sallingsund og Hanstholm bliver bygget om flere steder

18 projekter på Rute 26 mellem Sallingsund og Hanstholm skal øge fremkommeligheden og give bedre plads til trafikken. Derudover skal der også etableres nye cykelstier og støjskærme langs vejen

Af de 18 projekter er der eksempelvis krydsombygninger og overhalingsspor, en ny rasteplads, og flere cykelstier, der skal give større tryghed for cyklisterne langs den 55 kilometer lange strækning.

Efter input fra lokale interessenter og de involverede kommuner har Vejdirektoratet tilpasset den foreslåede liste af projekter, så der tages mest muligt hensyn til lokale forhold, blandt andet trafik med landbrugsmaskiner. Det betyder eksempelvis, at der ikke etableres en rundkørsel ved Vildsundbroen, som først var foreslået - i stedet ombygges krydset for at opnå en bedre trafik håndtering.

Den totale liste med projekter på Rute 26 rummer 23 foreslåede projekter til en samlet anlægsværdi på 966 millioner kroner.

I Infrastrukturaftalen er der afsat 868 millioner kroner i 2024-priser til øget kapacitet på Rute 26 mellem Sallingsund og Hanstholm. Forligskredsen bag aftalen har prioriteret følgende 18 projekter, der kan etableres med de afsatte midler:

- Krydsombygninger ved Hanstholm
- Støjskærm ved Ræhr
- Cykelsti Ræhr - Tved
- Krydsombygninger ved Tved
- Cykelsti Tved - Nors
- Kanalisering Skinnerup Skråvej
- Overhalingsspor Thisted Omfartsvej
- Krydsombygning Malervej
- Cykelsti Thisted - Skjoldborg
- Sammenhængende 90 km/t Sundby - Thisted
- Forbedret krydsning rute 11/26
- Vejlukning i Vilsund
- Krydsombygninger Sundby (Mors)
- Overhalingsspor Sundby – Solbjerg
- Krydsombygning Øster Jølby (Forsat kryds)
- Overhalingsspor Øster Jølby – Lyngbro
- Krydsombygning Nørrebro
- Rasteplads Legindbjerge Øst

Derudover er det besluttet at etablere et hanke-anlæg ved Øster Jølby, der sikrer muligheden for at have en hastighedsgrænse på 90 km/t på en længere del af ruten.

Et hankeanlæg er et toplanskryds, hvor den ene af de to veje, der krydser hinanden, føres over den anden på en bro, og tilslutningen mellem vejene sker via ramper, som er udformet som hanke.



(Foto: Trafikverket)

Efter stensked:

E6 ved Stenungsund i Vestsverige åbner for trafik op til industriferien

Trafikverket i Sverige oplyser, at E6, der er en central vej i det vestlige Sverige mellem Göteborg og grænsen til Norge og videre til Oslo, åbner for trafik i anden uge af juli. Vejen har været spærret siden 23. september sidste år, da et stensked ødelagde vejen

- Vi er meget tilfredse med, at vi kan åbne E6 for gennemkørselstrafik så tidligt på sommeren. Vi har arbejdet hårdt og målrettet for at nå at blive færdige, så vi kan åbne for trafikken før sommerferieugerne, siger projektchef Daniel Svensson fra Trafikverket.

Det grundlæggende arbejde er afsluttet, hvor den sydlige del er blevet stabiliseret i dybden med cementpæle. Det resterende arbejde er asfaltering, montering af autoværn, afstribning, skiltning, belysning og inspektioner.

- Vi starter med at lægge asfalt i midten af juni. Tidsplanen holder, så længe vejret tillader det, og der ikke kommer skybrud hele ugen, siger Daniel Svensson.

At få E6 genåbnet har været højeste prioritet hos Trafikverket. Det betyder, at nogle arbejder, såsom genoprettelse af Kärrbäcken og den nordgående tilkørselsrampe, vil tage lidt længere tid.

- Tre ud af fire ramper ved Stenungsundsmotet vil blive trafikeret i forbindelse med, at vi åbner for gennemkørselstrafik. Det er tidligere end beregnet, siger Daniel Svensson.

Faste forbindelser

Ind til E6 genåbner ved Stenungsund anbefaler Trafikverket, at man vælger E45. Skal man mellem Sverige og Norge, kan man køre via Rute 167 mellem Lyckorna og Lilla Edet.



Nyt signalsystem er fortsat en udfordring

I de senere år er et nyt digitalt signalsystem blevet udrullet på en række banestrækninger i både Vest- og Østdanmark. Den franske Alstom-koncern, der står for udrulningen i den østlige del af landet, hvilket vil sige Fyn, Sjælland og Lolland-Falster Østdanmark, har dog vanskeligheder ved at holde gang i fremdriften. Derfor har Banedanmark og Alstom udarbejdet en ny tidsplan. Hvor arbejdet med udrulningen af det nye signalsystem tidligere skulle have været afsluttet i 2030, er der nu lagt tre år til på enkelte strækninger. Omvendt ventes udrulningen afsluttet tidligere på to andre strækninger på Sjælland

Ind til nu er de gamle udslidte signaler langs jernbanen, der er den største enkeltstående årsag til forsinkelser, blevet udskiftet på S-banen i Hovedstadsområdet, så den i dag kører som en af de bedste bybaner i verden med en punktlighed på knap 97 procent.

I Vestdanmark, hvilket vil sige i Jylland, er signalsystemet udrullet på adskillige strækninger, og arbejdet i Jylland forventes at være færdigt i 2027.

I Østdanmark er der udfordringer med fremdriften, hvilket har forsinket udrulningen på nogle strækninger. Samtidig er der kommet en række nye, store infrastrukturprojekter til, som har skullet indpasses i planen - eksempelvis Femern-tunnellen, Ny Bane over Vestfyn og en kapacitetsudvidelse ved Ringsted. Derfor har Banedanmark og leverandøren Alstom udarbejdet en ny udrulningsplan, der lægger op til, at signalprogrammet er endeligt afsluttet på alle statslige strækninger i 2033.

Om det nye digitale signalsystem:

Det nye signalsystem integrerer for eksempel tog, overkørsler, spor og trafikstyring i ét samlet system. Det betyder blandt andet, at de gamle sikringsanlæg og signaler langs sporet forsvinder. I stedet sendes signalet direkte til lokomotivførerens computerskærm i førerhuset, og samtidig kan togdriften hele tiden følges med stor præcision fra Banedanmarks trafikstyring. Det vil på sigt betyde mere effektiv trafikstyring, færre forsinkelser og mulighed for flere tog på jernbanen.

| Strækning | Nuværende plan inkl. buffer | Ny plan inkl. buffer |
|----------------------------|-----------------------------|----------------------|
| Roskilde-Holbæk-Kalundborg | 2024 | 2024 |
| Svendborgbanen | 2025 | 2026 |
| Øresundsbanen | 2025 | 2027 (2026) |
| Ringsted- Mogenstrup | 2029 | 2026 |
| Nykøbing F.-Rødbyhavn | 2028 | 2027 |
| Kystbanen | 2028 | 2033 |
| Korsør-Middelfart | 2027 | 2028 |
| Ny bane Vestfyn | 2028 | 2029 |
| Femern | - | 2029 |
| Roskilde-Korsør | 2029 | 2029-30 |
| Roskilde-København | 2028 | 2033 |
| København-Østerport | 2030 | 2031 |

Sådan ser tidsplanen for signalprogrammet i Østdanmark ud.

(Illustration: Banedanmark)

Taxadirektør har rundet 50 år

Astrid Donnerborg, advokat og administrerende direktør for et af landets største taxiselskaber, Aarhus og Horsens Taxa, fyldte 50 år onsdag 22. maj. Med en uddannelsesmæssig tung baggrund og en anderledes forretningsmæssig tilgang skiller hun sig ud i branchen. Resultatet har været vækst og forretningsudvikling

Da Astrid Donnerborg tiltrådte som administrerende direktør for Aarhus og Horsens Taxa for godt ni år siden, var der røde tal på bundlinjen - og det havde der været i tre år. Og hendes erfaring med taxi-branchen var ikke andet, end hun havde været kunde.

Astrid Donnerborg er uddannet jurist og advokat med to lederuddannelser og to bestyrelsesuddannelser oveni. Hun var den første advokat herhjemme, der tog en executive MBA i forandringsledelse. Første post som administrerende direktør fik hun som 33-årig, og siden har hun høstet ledelses- og bestyrelseserfaring fra eksempelvis den finansielle sektor, produktions- og forsyningsvirksomheder, rekruttering til sundhedssektoren og dansk landbrug.

Taxiselskabet Aarhus og Horsens Taxa aflagde i 2022 sin første bæredygtighedsrapport (ESG-rapport) - uden at det var et krav - og før lovgivningen var på plads. Andre initiativer har fokuseret på at sikre og fremme diversitet på alle niveauer i virksomheden.

Foruden jobbet som administrerende direktør varetager Astrid Donnerborg en række bestyrelsesposter.

Lidt om Astrid Donnerborg:

- Astrid Donnerborg, der stammer fra Lind ved Herning, bor i dag i Vejle
- Astrid Donnerborgs fødselsdag markeres internt i virksomheden
- Astrid Donnerborg er eksempelvis bestyrelsesmedlem i DI Transport



Færgerederi får ny forperson for sit tilsynsråd

Lørdag 1. juni overtager Birgit Nørgaard posten som forperson for Scandlines' tilsynsråd efter Vagn Sørensen, der har besluttet at trække sig efter at have siddet på posten siden begyndelsen af 2020

Fra Scandlines lyder det, at Birgit Nørgaard har stor erfaring med bestyrelsesarbejde i virksomheder inden for logistik, teknik, infrastruktur, produktion og energi. Hun sidder i øjeblikket i bestyrelsen for blandt andre Associated Danish Ports, NCC International AB, WSP Global Inc. og Associated British Ports. Hun har desuden været administrerende direktør (CEO) i den rådgivende ingeniørvirksomhed Carl Bro A/S og COO (vicedirektør) i Grontmij NV, der i dag begge er en del af Sweco-koncernen.

44-årig skiftede fra landingsbaner til jernbaner

I Nordsjælland er 44-årige Jonas Westh fra Gundsømagle i gang med sidste del af den 10 måneder lange uddannelse til lokomotivfører. Han er tilknyttet Lokaltog's Hillerød-depot, og det betyder, at han sammen med en kørelærer sidder i førerrummet på et af togene på Gribskovbanen, Hornbækbanen eller Lille Nord. Mandag 10. juni kan han kalde sig færdiguddannet lokomotivfører.

- Jeg glæder mig til at blive færdig med uddannelsen og til at få noget praktisk erfaring med at køre alene. I dag har jeg hele tiden en kørelærer med, så det bliver spændende, når ansvaret helt og holdent er mit, siger Jonas Westh.

Inden han så at sige skiftede spor og søgte ind på uddannelsen, var han i mange år ansat i forskellige job indenfor luftfart, og det er lidt tilfældigt, at han om kort tid kan kalde sig lokomotivfører.

- Jeg kunne mærke, at jeg trængte til noget forandring rent jobmæssigt, og så faldt jeg over den her uddannelse, som passede mig rigtig godt. Jobbet som lokomotivfører er meget selvstændigt, og man har et ret stort ansvar, men samtidig har man fri, når man har fri, og begge dele tiltaler mig, så derfor valgte jeg at søge ind på uddannelsen, siger Jonas Westh og nævner derefter en vigtig årsag til, at han kastede sig over en ny uddannelse.

- Når man allerede er etableret og har et liv med hus, bil og faste udgifter, så kan det godt virke lidt uoverskueligt, hvis man fra den ene dag til den anden skal leve af en SU. Så for mit vedkommende har det haft stor betydning, at jeg har fået løn under uddannelsen. Det gjorde hele beslutningen om at sadle om og begynde på en frisk og tage en ny uddannelse meget lettere, siger Jonas Westh.



Efter 10 måneders uddannelse kan Jonas Westh om kort tid sætte sig til rette i førerrummet som nyuddannet lokomotivfører hos Lokaltog. (Foto: Lokaltog)

Siden 2020 er 60 lokomotivførere kørt på sporet

Lokaltog, der er en del af Movia, har fra 2020 til 2023 uddannet godt 60 nye lokomotivførere. Det betyder, at Lokaltog i de seneste år har stået for uddannelsen af en meget stor del af de nye lokomotivførere, der sætter sig til rette i førerrummet på et tog og kører ud på skinnenettet et sted i Danmark

I 2024 vil Lokaltog uddanne yderligere 17 lokomotivførere, og til efteråret starter endnu et hold, hvor otte nye aspiranter efter planen begynder på den 10 måneder lange uddannelse.

- Vi er meget glade for og stolte over, at vi igennem en længere årrække har kunnet uddanne så mange nye lokomotivførere i Lokaltog. Vi føler et stort ansvar for at bidrage til uddannelse af nye medarbejdere til branchen, men vi er naturligvis også som selskab afhængige af, at der hele tiden er medarbejdere, som kan køre vores tog. Og derfor er

Uddannelse

rekruttering af nye lokomotivfører-aspiranter et område, som vi har stor fokus på, siger Tom Woldger, der er HR-direktør hos Lokaltog.

Han fortæller, at den typiske aspirant på uddannelsen er en mand, der har en faglig grunduddannelse og en alder på mellem 30 og 50 år.

- Det har historisk set været en lidt snæver gruppe af personer, der har haft mulighed for at begynde på uddannelsen som følge af optagelseskra-vene. Det har resulteret i, at antallet af kvindelige lokomotivførere og lokomotivførere med en anden etnisk baggrund end dansk, er meget be-grænset hos os. Det er en skæv fordeling blandt den type medarbejdere, som vi meget gerne vil have rettet op på, siger Tom Woldger.

Tror på mere mangfoldighed
Hos Lokaltog man optimister, når det kommer til at få både flere kvinder og ikke-etniske danskere bag styrepinden i to-gene i de kommende år. Årsa-gen er en ny overenskomst.

- Den nye overenskomst bety-der, at vi får et langt bredere rekrutteringsgrundlag, fordi personer med en gymnasial uddannelse nu også kan blive optaget, hvilket ikke har været tilfældet tidligere. Nu kan langt flere søge om optagelse, og det i sig selv gør, at vi forhå-bentlig fremover får en bedre kønsfordeling og flere med en ikke-dansk baggrund blandt vores lokomotivførere og dermed bliver en mere mangfoldig arbejdsplads, som vi har en klar ambition om, siger Tom Woldger.

Det næste hold af lokomotivfører-aspiranter, der skal uddannes til at køre tog på en af Lokaltogs ni baner fra Lol-landsbanen i syd til Gribskovbanen i nord, starter deres uddannelse 1. september 2024.

Fakta om uddannelsen som lokomotivfører hos Lokaltog:

- Uddannelsen varer cirka 10 måneder
- Der veksles mellem perioder med teoretisk undervisning på skole og pe-rioder med kørepraktik
- Skoleopholdene foregår enten i Ballerup eller i Tønder
- Perioder med kørepraktik foregår både hos Lokaltog og andre banevirk-somheder
- Eleverne får løn under uddannelsen

Hvem kan blive lokomotivfører?

Hvis man drømmer om et job som lokomotivfører, så er der en række krav, man skal kunne opfylde og sætte flueben ved, hvis drømmen skal gå i opfyldelse.

Man skal have en af følgende uddannelser:

- Faglig grunduddannelse dokumenteret ved et svendebrev
- En gymnasial uddannelse (HTX, STX, HF, HHX, EUX eller IB)
- Maskinmester
- Pilot med uddannelse og licens til kommerciel flytransport

Desuden skal man:

- være over 21 år gammel og mindst 165 cm høj
- have et godt helbred
- have syn med normal farvesans
- have en helbredsgodkendelse fra Trafikstyrelsen
- have gyldigt kørekort til personbil
- være logisk og systematisk tænkende
- være i stand til at bevare roen - også i pressede situationer

Interesserede kan læse mere om uddannelsen til og jobbet som lokomotivfører **her**:

Flere kvinder vælger transportuddannelser

Tal fra Børne- og undervisningsministeriet viser en stigning i antallet af kvinder, der vælger at gå efter en karriere inden for transportbranchen. Stigningen er baseret på antal af igangværende uddannelsesaftaler og omfatter flere uddannelser, herunder vejgodstransport og ambulancebehandleruddannelsen

TUR - Transporterhvervets Uddannelser - fremhæver, at de seneste data fra Børne- og undervisningsministeriet viser, at antallet af kvindelige elever på flere transportuddannelser er steget markant. Tallene er baseret på antal af kvinder, der har fået en uddannelsesaftale.

Tallene viser eksempelvis, at antallet af kvinder på ambulancebehandleruddannelsen med en igangværende uddannelsesaftale er steget fra 269 til 346 i perioden 2023 til 2024, mens buschaufføruddannelsen har oplevet en stigning fra 29 til 35.

Derudover er antallet på vejgodstransportuddannelsen steget fra 87 til 107. Lufthavnsuddannelsen har nu 4 kvinder med en igangværende uddannelsesaftale. Tallet var her tidligere 0.

TUR's uddannelseskonsulent, Michael Ørum Henriksen, kalder den stigende repræsentation af kvinder i transportbranchen for glædelig:

- Vi er begejstrede over den flotte stigning på flere uddannelser. Vi stræber efter at få flere kvinder ind i branchen, da de ikke kun er dygtige medarbejdere, men også bidrager til et mere repræsentativt erhverv, hvor alle er velkomne. Kvinder i branchen kan også hjælpe med at tiltrække nye medarbejdere til disse fagområder, siger han.

Flere elever vælger transportuddannelserne

Ud over den øgede andel af kvinder, oplever TUR også en generel stigning i antal af uddannelsesaftaler.

I alt havde 3.043 indenfor transportuddannelserne i februar 2024 en uddannelsesaftale imod 2.047 i 2023.

- Det er et meget flot tal. I 2023 var antallet lavere, så vi er glade for denne positive udvikling. Flere erhvervsuddannelser står over for udfordringer med mangel på elever, så det er opmuntrende at se, at flere vælger os. Det er tydeligt, at initiativer som TURs rollemodeller er med til at skabe større opmærksomhed omkring transportuddannelserne og elevernes mange karrieremuligheder. Det hjælper med at tiltrække flere unge til vores uddannelser og er med til at bidrage til den positive udvikling, siger Michael Ørum Henriksen.

Antallet af igangværende uddannelsesaftaler placerer TUR på en ottende plads blandt de udvalg med flest igangværende aftaler.



Uddannelsesorganisation bygger ny transportskole nord for Limfjorden

Sidst på året eller lige efter nytår forventer uddannelsesorganisationen Dekra, der tilbyder uddannelser på transportområdet, at kunne tage en ny bygning i brug på Loftbrovej i Nørresundby nord for Limfjorden ved Aalborg

Den nye skole bliver opført af RT Erhvervsbyg, og Dekra forventer, at den står færdig sidst på året eller i begyndelsen af næste år. Dekra peger på, at den nye bygning, der øger kapaciteten og forbedre faciliteterne, markerer et løft for Dekra's tilstedeværelse i Nordjylland.

Dekra har de seneste år bygget nye skoler i Brabrand, Viborg, Herning og Horsens.

Om Dekra:

- Dekra blev grundlagt i 1925 i Berlin og er oprindelig en forkortelse for Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein (Brancheorganisation for tyske bilproducenter)
- Dekra startede som en uafhængig organisation med det formål at højne sikkerheden i køretøjer og dermed på vejene
- Gennem årene har organisationen udviklet sig til at være en af verdens førende inden for sikkerhed - ikke kun på vejene, men også på arbejdspladser og i hjemmene
- I dag omfatter Dekra's ydelser eksempelvis køretøjsinspektion, ekspertvurderinger i forbindelse med. forsikringskader, rådgivning, industri- og bygningsinspektion, sikkerhedskontrol, test og certificering af produkter og systemer, vikarservices og uddannelse
- Dekra har kontorer i over 60 lande og beskæftiger over 45.000 medarbejdere



Busoperatør løftede resultatet med øget indtjening

Danmarks største private busselskab, Vikingbus, forbedrede indtjeningen i 2023, hvor selskabet styrkede sin markedsposition gennem vækst i omsætningen, forbedringer i indtjeningen og store investeringer i flere el-busser samt nye IT- og driftssystemer

I et normaliseret markedsmiljø øgede Vikingbus omsætningen og forbedrede indtjeningen sammenlignet med 2022. Omsætningen steg med 6,8 procent og rundede 1,2 milliarder kroner sidste år.

2023 var på mange måder var et banebrydende år for Vikingbus, der vandt en række udbud på rutebus- og minibus-kørsel, ligesom man foretog store investeringer i nye el-busser samt nye IT- og driftssystemer, der skal forbedre konkurrenceevnen og styrke kundeoplevelsen i fremtiden.

På trods af store engangsomkostninger til starten af nye kontrakter og investeringer i optimering af forretningen, øgede virksomheden sin driftsrentabilitet med 278,7 procent i 2023 sammenlignet med 2022. Det såkaldte EBITDA-resultat - Earnings Before Interest Taxes Depreciation and Amortization - indtjening før renter, skatter, afskrivninger og amortisering - rundede 116 millioner kroner, hvilket var en forbedring på knap 75 millioner kroner i forhold til 2022.

Arbejdspladsen

I Vikingbus' ledelse peger man på, at væksten blandt andet kan tilskrives driftsforbedringer, strategiske investeringer og en endnu mere kundefokuseret organisation, der har øget effektiviteten og reduceret omkostningerne betydeligt.

- Resultaterne fra 2023 demonstrerer Vikingbus' evne til at vinde markedsandele i et udfordrende marked gennem fokuserede indsatsområder og en meget kundefokuseret organisation. Vores tilpasning af virksomheden og markante investeringer har betalt sig, og vi er stolte af forbedringen af vores økonomiske udvikling, selvom jeg er overbevist om, at vi vil sikre yderligere forbedringer i de kommende år, siger Thomas Wandahl, administrerende direktør for Vikingbus.

Grøn omstilling i forfronten

Det er ikke kun Vikingbus' økonomi, der blev forbedret i 2023. Virksomheden fortsætter med investeringer i ny teknologi og grønne løsninger i den danske transportbranche. I løbet af det seneste år har Vikingbus investeret betydeligt i elektrificering af flåden, hvilket omfatter investeringen i de første el-busser til turistikørsel i Danmark. Busserne er en del af et investeringsprogram, hvor der er bestilt yderligere el-busser til levering i 2025. Samtidig indgik Vikingbus i løbet af året blandt andet en længere kontrakt med Movia, der inkluderer indsættelsen af 26 eldrevne rutebusser.

- I 2023 satte vi nye standarder for den grønne omstilling. Men vi er kun lige begyndt, og vores markante investeringer i el-drevne busser og ladeinfrastruktur afspejler vores engagement i at fortsætte den positive udvikling og udvide vores flåde af grønne transportløsninger sammen med vores ambitiøse offentlige og private kunder, siger Thomas Wandahl og fortsætter:

- Ved udgangen af 2023 kørte 12 procent af vores samlede flåde på ren el, hvilket svarer til 116 eldrevne køretøjer i koncernen. De eldrevne busser giver store CO2-besparelser, så dette er et særdeles vigtigt skridt på vejen for at fremme miljøvenlig persontransport.

Ud over de økonomiske fremskridt og miljøinitiativer har Vikingbus også gjort fremskridt i sin interne politik for mangfoldighed og inklusion - specielt inden for ledelsesstrukturen. Med en fortsat indsats for at forbedre kønsbalancen har Vikingbus sat mål om at øge andelen af kvinder i ledende positioner og i bestyrelsen.

- Vores dedikation til mangfoldighed, ligestilling og miljøansvar er kernen i Vikingbus' mission. Vi tror på, at vores ansvar går ud over transport - vi er her for at skabe varige forandringer og sætte nye standarder for hele branchen, påpeger Thomas Wandahl.



Magasinet Bus

Fredag 3. maj 2024 - nummer 4 - 12. årgang

Tysk busmagasin fik el-busser linet op til te

Læs mere side 36 - 67

I 1920-erne kørte F som bus ind i mi modvind

Læs mere side 16 - 22

Belgisk produ er blevet er konkurs

Læs mere

Busoperatør i Holbæk fik besøg og leveret en fem-stjernet Setra

Læs mere side 32 - 33

Bus fik fra Madrid

Læs mere side 34 - 35

Trafikdirektør skifter selskab

Læs mere side 68

Gik du glip af Magasinet Bus 4 - 2024?
Så hent det her!