

Magasinet Bus

Fredag 30. oktober 2020 - nummer 10 - 8. årgang

Turistbussen har været en tur omkring Kina

Læs mere side 40 - 61

Danske og tyske busser er grænseoverskridende

Læs mere side 66 - 71

Filter til klimaanlæg kan hæmme smittespredning

Læs mere side 20 - 21

Taxi-selskab kører el-taxier ind i Aarhus

Læs mere side 84 - 85

Minibus kan have flere sæder

Læs mere side 34 - 37

Mand huggede økse i taxi

Læs mere side 73

Busproducent kører ud med ny regionalbus

Læs mere side 30 - 33

Udviklingen mod bæredygtig transport går hurtigt

Politikerne på Christiansborg er gået i gang med at forhandle om, hvordan deres enighed om en 70 procents CO₂-reduktion i 2030 skal nås.

S-Regeringen bliver kritiseret for sin udmelding om et mål om 600.000 el-biler i 2030.

Opositionen og S-Regerings støtteparti, Radikale, vil 1.000.000 elbiler i 2030.

Her på ådenne Her på Magasinet Bus går vil fuldt og helt ind for, at transport skal være bæredygtig og CO₂-neutral - også gerne hurtigere, end politikerne på Christiansborg er enige om.

Men det ser fra denne plads ud som om, politikerne har undgået at bemærke, hvad der sker ude i den verden, der ligger uden for Christiansborg og de veje, politikerne benytter sig af, når de skal til og fra det arbejde, som deres væger har bevilliget dem.

Et kig ud i Danmark viser, at mange virksomheder, der har fokus på at skabe bæredygtige løsninger - inklusiv bæredygtige transportløsninger - står og sparker som urolige travhæste inden et løb på travbanen for at komme i gang.

Og de ser meget mere bredt end blot på el-motorer, for der findes andre bæredygtige løsninger, der kan leve op til et krav om udslipfri transport. Biomethanol produceret med strøm fra sol -og vindkraftværker er blot ét eksempel

Og ser man til Tyskland, kan man få øje på andre idéer. Brintmotorer for eksempel. Altså en motor, hvor brint bliver antændt lige som benzin i en benzinmotor.

Et krav om et bestemt minimumsantal el-biler i 2030 kan set herfra meget let blive et snærende bånd frem for en attraktiv gulerod.

Derfor må vi trods vores store ønske hurtigt at får kørt transporten over på et bæredygtig spor anerkende S-Regeringens kritiserede "nølede holdning" og anerkende budskabet om, at nogle af de løsninger, vi skal bruge for at nå 2030-målet endnu ikke er opfundet endnu - eller måske ikke afprøvet og udviklet endnu.

Men set i lyset af de seneste par år udvikling af bæredygtige løsninger tror vo her på Magasinet Bus på, at vi nok skal nå målet på 70 procents CO₂-reduktion i 2030. Ja, måske når vi endnu længere. Men det kræver en vedholdende indsats og tanker på, at vores børn og børnebørn - ja. længere endnu - skal have en god verden at leve i.

God læselyst i 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.

NEW CROSSWAY NATURAL POWER

BÆREDYGTIG INTERCITY-TRANSPORT

BTS



MILJØVENLIG

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

IMPONERENDE TCO

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

UDSKIFT 1 TIL 1

Samme bushøjde, sædekapacitet og bagagerum
Cursor 9 CNG-motor med samme effekt og drejningsmoment
Samme rækkevidde op til 600 km med 4 x 375 liters CNG-tanke

EKSPERTISE I NATURGASTRANSPORT

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

Kontakt os for at høre mere:



INTERCITY 2020

IVECO BUS

Your partner for sustainable transport

Kollektiv trafik

KOLLEKTIV TRAFIK FORUM kollektivtrafik.dk - nyheder fra den kollektive trafik!

Søgeord...

Nyheder **Emner** **Nyhedsmail** **Om Kollektiv Trafik Forum** **KTF Transmission**

NOVEMBER 2020

Tirsdag 3. november

12:00-12:30 **EIT Urban Mobility – Innovation i den kollektive trafik**
Den nyetablerede (Januar 2019) EIT Urban Mobility er et initiativ fra EU, der skal accelerere udviklingen af bæredygtige transportløsninger, som kan medvirke til gøre Europas byer til et rarere sted at være.

Organisationens mål er at fremme innovation og transformation og EIT Urban Mobility vil bl.a. forbedre livskvaliteten i byerne og reducere klimabelastningen fra vores mobilitet. Da COVID-19-epidemien ramte medførte det dog også et akut fokus på innovative løsninger som modsvar på de særlige udfordringer, epidemi og nedlukning har påført den kollektive trafik.

Hør på dette webinar mere om, hvad EIT Urban Mobility er for en størrelse og hvordan danske transportaktører kan bruge EIT Urban Mobility. Få blandt andet inspiration til innovative modsvar på coronakrisens påvirkning af passagerernes behov, ønsker og krav til den kollektive trafik.

v. Henrik Morgen, direktør for den nordeuropæiske del af EIT Urban Mobility (Innovation HUB North)

Tilmeld mig

Emner i fokus

- KTF TRANSMISSION**
NYHEDER 26. OKT 2020 KL. 14:20
Kollektiv trafik og samkørsel. Er der plads til flere?
- NYHEDER 23. OKT 2020 KL. 13:30
Er den kollektive trafik innovativ?
- CORONA**
NYHEDER 29. OKT 2020 KL. 14:02
De regionale trafikselskaber får også corona-kompensation i 2021
- NYHEDER 28. OKT 2020 KL. 15:00
God aftale om hjælpepakker sikrer bus- og taxivirksomheder
- ENERGI OG MILJØ**
NYHEDER 7. OKT 2020 KL. 21:00
FynBus og Assens Kommune indgår partnerskab, hvor sidste

Forum for kollektiv trafik går online

COVID-19 har lagt mange begrænsninger for muligheder for at mødes til konferencer og andre arrangementer. Derfor satser Kollektiv Trafik Forum - kollektivtrafik.dk - på et nyt digitalt format: KTF Transmission

KTF Transmission er en digital kanal med webinarer med overførsel (transmission) af viden og kraft til personer, der arbejder professionelt med kollektiv trafik. KTF Transmission åbner for, at man kan komme i dybden med aktuelle emner.

KTF Transmission er:

- Webinarer af typisk en halv times varighed med 15 minutters oplæg og 15 minutters Q&A
- Præsentationer, interviews samt spørgsmål, svar og diskussion fra deltagerne
- Målrettet - og gratis for - alle med interesse og kollektiv trafik og mobilitet

Interesserede kan følge KTF Transmission og tilmelde sig webinarerne på www.crowdcast.io/kollektivtrafikforum - klik **her**:



Her på Magasinet Bus har vi benyttet Plustur med succes.

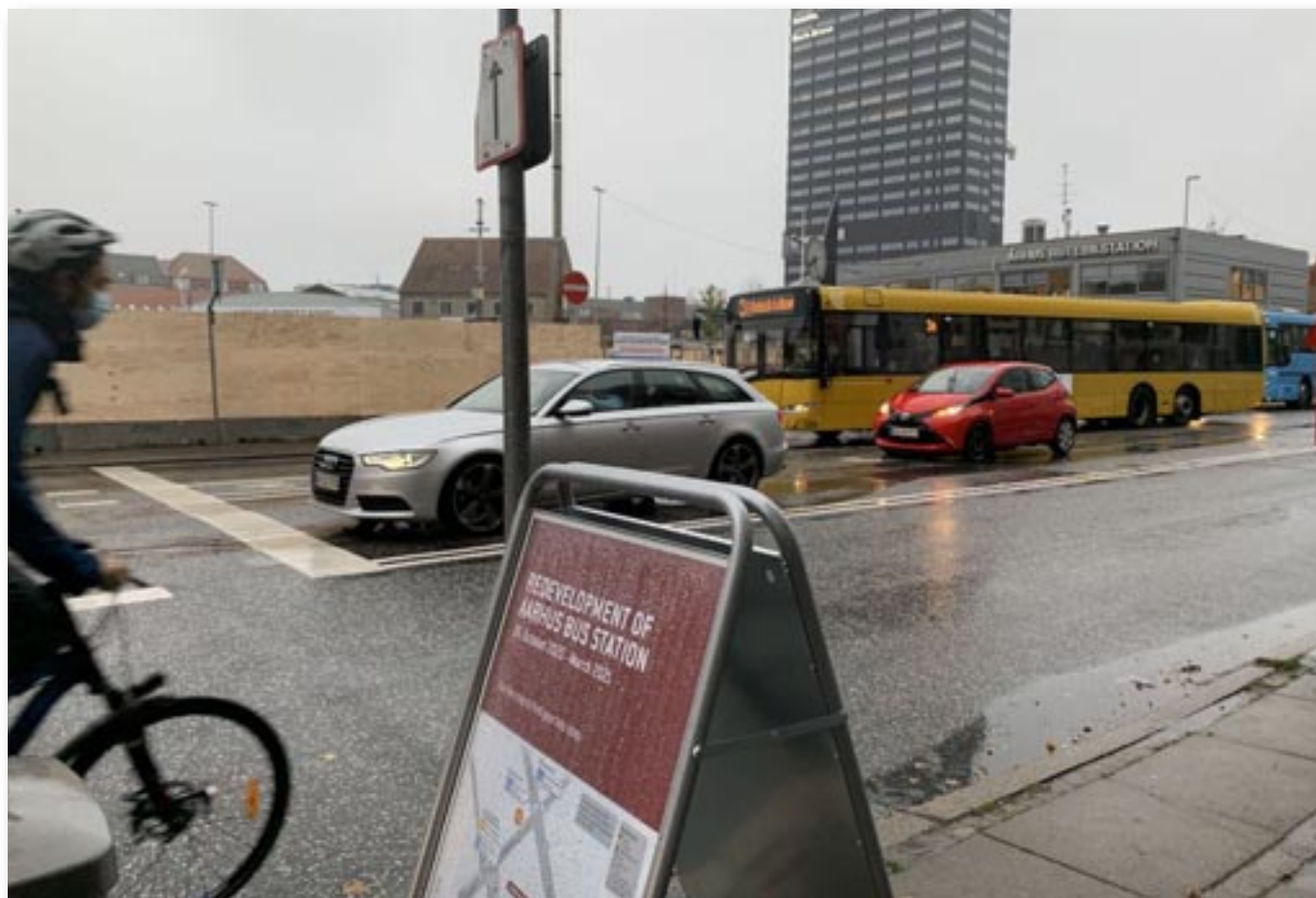
Plustur er en del af bus- og togbilletterne i Nordjylland resten af året

Frem til 31. december i år er Plustur inkluderet i ens bus- eller togbillet i Nordjylland. Nordjyllands Trafikselskab håber, at det tiltag vil få flere passagerer i de nordjyske tog og busser til at prøve Plustur som en del af deres rejse

Plustur er for dem, der skal lidt længere end bussen eller toget kører. Man finder og bestiller Plustur på Rejseplanen.dk, som en del af end samlede rejse.

Nordjyllands Trafikselskab oplyser, at man fortsat skal indtaste ens kortoplysninger i forbindelse med bestilling af Plusturen, men der vil ikke blive trukket penge på ens kort.

Man kan ikke bestilles Plustur 24, 25, 26 og 31. december og 1. januar.



Rutebilstationen i Aarhus skal være køreklar i sensommeren 2021

Sidst i oktober 2019 blev dele af Aarhus Rutebilstation spærret af og bustrafikken på stationen lagt om og begrænset, fordi betondækket over rutebilstationens p-kælder var i fare for at bryde sammen. I slutningen af oktober i år går arbejdet i gang med at bryde p-kælderen under Aarhus Rutebilstation ned, fylde den med sand og etablere en ny, funktionsdygtig rutebilstation, som efter planen skal være køreklar i sensommeren næste år. Under hele anlægsperioden vil busserne fortsat køre og holde i området ved rutebilstationen

Anlægsarbejdet vil blive gennemført i to overordnede perioder, så bustrafikken generes mindst muligt. I den første periode fra 26. oktober i år til marts næste år vil den ene halvdel af rutebilstationen være afspærret, mens den anden halvdel fortsat vil blive brugt til busdrift. Fra marts til juli næste år vil den anden halvdel være afspærret, og den renoverede del af stationen vil være i drift til bustrafik. I begge perioder vil der være midlertidige busstoppesteder i Ny Banegårdsgade, Fredensgade og Sønder Allé i Aarhus. I august vil det afsluttende arbejde blive udført og rutebilstationen vil være klar til mere normal drift.

- Hos Midttrafik er vi optagede af, at vores kunder er godt informerede omkring nye holdepladser, nye ruteforløb og billetkøb under hele ombygningen. Vi har skilte og oversigtskort på rutebilstationen, men opfordrer også kunderne til at følge med på den særlige infoside på midttrafik.dk, siger Mette Julbo, der er vicedirektør i Midttrafik.

Kollektiv trafik

Fjernbusserne vil fortsat være flyttet til andre steder i byen. KombardoExpressen opsamler passagerer ved Nørreport til og med 10. november. Fra 11. november, hvor Molslinjen flytter til den nye færgehavn ved Østhavnen, vil KombardoExpressen opsamle passagerer i Valdemarsgade ved Musikhuset. Flixbus holder fortsat til på Balticagade på havnen.

Under hele anlægsperioden vil det inderste spor på Sønder Allé ved rutebilstationen være afspærret, da arbejdsområdet strækker sig ud på vejen. Det vil naturligt belaste trafikken på Sønder Allé og i krydset ved Spanien, ligesom bilisterne også må forvente mere tung arbejdskørsel i området.

Er det nødvendigt for cyklister og fodgængere at passere området, kan de bruge Ny Banegårdsgade langs Aarhus Street Food. Her vil der være en ensrettet cykelsti og plads til gående. Det er også her, at passagerer står af og på busserne. Det betyder, at pladsen bliver trang.

Passagerer, der skal med busserne, opfordres ligeledes til at opholde sig på rutebilstationen så kort tid som muligt for at minimere antallet af mennesker i området.

Aabenraa Kommune skærer i bybuskørslen

Teknik- og Miljøudvalget i Aabenraa Kommune har godkendt, at den kollektive bybustrafik i Aabenraa bliver skåret ned med virkning fra december. Det betyder blandt andet, at al kørsel i weekender og på helligdage nedlægges. Baggrunden er stigende udgifter til den kollektive busstrafik

Beskæringen af den kollektive bybustrafik i Aabenraa Kommune og af kørslen på enkelte andre ruter, hvor der er få passagerer, sker fra december

Besparelserne rammer lokalruterne 641, 645 og 673, der får skåret en eftermiddagsafgang væk og rute 227, mister en afgang formiddagsafgang og en sen eftermiddagsafgang.

For bybusserne i Aabenraa gælder det fremover, at Linje 2, 4 og 5 ikke kører på hverdage efter klokken 18.00, samt at al kørsel i weekender og på helligdage nedlægges. Ligeledes mister linje 3 en aftenafgang i hverdage.

Linje 1 mellem Aabenraa og Rødekro via Høje Kolstrup og sygehuset ændres ikke.

- Det har desværre været nødvendigt at finde besparelser på buskørslen for cirka 2,2 millioner kroner. Det har været vigtigt for Teknik- og Miljøudvalget at færrest mulige passagerer påvirkes af reduktionerne, så besparelserne er fundet på de busforbindelser og tidspunkter, hvor passagertællinger viser, at der ikke er mange der benytter bussen. Samtidig er der videst muligt taget hensyn til uddannelsesstederne, siger Arne Leyh Petersen (DF), der er formand for Teknik- og Miljøudvalget.

Ændringerne træder i kraft 13. december 2020, og man vil fra midten november kunne se de planlagte ændringer på Rejseplanen og på Sydtrafiks hjemmeside.

Kollektiv trafik



Mandag 5. oktober brød mobilitetselskabet Movia gennem til en mere bæredygtig flextrafik, da to el-biler blev sat i drift ved et arrangement i Nykøbing Falster. (Foto: Movia)

Flexbiler kører på el

Mobilitetselskabet Movia - tidligere trafikelskab - nu mobilitetselskab, der står for den kollektive bustrafik på Sjælland inklusiv Hovedstadsområdet og på Lolland-Falster, har sat to flextrafik-biler med el-motorer og batterier som energitank i drift

Med premieren på el-biler i flextrafikken på Sjælland tager Movia hul på udmøntningen af klimamålet for flextrafikken, der er aftalt mellem mobilitetselskabet og kommunerne og regionerne i Østdanmark, som led i godkendelsen af Movias mobilitetsplan. Målet er, at hele Movias flextrafik er el-baseret senest i 2030. Flextrafikken udgør et kollektivt mobilitetstilbud til de borgere, der enten ikke har en bil eller ikke har et kørekort - og som ikke lige er i nærheden af tog eller busser, der er godt på vej til at blive elektrificeret.

Formålet med de første to flextrafikbiler på el er at få erfaringer med, hvordan elbiler effektivt kan indarbejdes i Movias flextrafik, og hvordan flextrafikken skal indrettes fremover, så der kommer størst mulig værdi med den grønne udvikling. Med el-biler er der eksempelvis behov for mere tid til tankning af energi vil ladestandere og en anden tilrettelæggelse af chaufførpauser, så tiden til opladning kan udnyttes bedst muligt.

Kollektiv trafik

Movias to klimavenlige flextrafik elbiler vil køre i hele Movias område herunder i Guldborgsund og Lolland kommuner, og i Lolland Kommune vil bilerne også køre som plustur, og dermed bidrage til at forlænge rækkevidden af bus og tog med. Med plustur bliver man hentet ved ens adresse og kørt til en station eller et stoppested, hvorfra man kan komme videre med tog eller bus - eller omvendt.

- Vi vil den grønne omstilling i Region Sjælland. Jeg er derfor rigtig glad for, at vi nu får de første to elbiler ind i flextrafikken her i regionen. Det er et vigtigt første skridt, der giver os erfaringer med at bruge elbilerne i den regionale flextrafik i Region Sjælland, hvor der ofte er langt mellem hjem, behandlingssted og ladestander, siger Heino Knudsen (S), der er regionsrådsformand i Region Sjælland.

Udover at alle biler i Movias flextrafik skal køre på el inden 2030 rummer Movias mobilitetsplan også skarpe miljømål for busser og lokaltog. Alle Movia's busser skal køre fossilfrit i 2030, heraf halvdelen på el, og alle nye lokaltog skal være eldrevne inden 2030.

- Det er vigtigt, at den offentlige sektor sætter mål for klimavenlig omstilling. I Movia fik vi sammen med København, Frederiksberg, Roskilde, Ballerup og Egedal det første store antal elbusser i drift i 2019. Og mange flere kommuner i Østdanmark sætter elbusser i drift i 2021 og 2022. Med vores to første flextrafikbiler på el, har vi nu også har taget hul på den grønne omstilling i flextrafikken, som vi vil have på el inden 2030. Det er alle skridt på vejen til at indfri vores fælles klimamål, forklarer Kirsten Jensen (S), der er bestyrelsesformand for Movia.

Med mobilitetsplanens øgede fokus på omstilling til mere bæredygtig kollektiv transport bidrager kommuner og regioner i Østdanmark sammen med Movia også til at indfri den nationale målsætning om 70 procent CO2-reduktion inden 2030.

Kirsten Jensen, der er bestyrelsesformand for Movia, klippede sammed med regionsrådsformand i Region Sjælland, Heino Knudsen, den grønne snor og satte dermed officielt de to el-biler i flextrafikken

(Foto: Movia)



Flextrafik-biler i Nordjylland har kørt elektrisk i nogle år

I de seneste fire-fem år har NT's flextrafik haft tre el-biler kørende med udgangspunkt på Mors. Det oplyser Nordjyllands Trafikselskab.



De regionale trafikselskaber får også corona-kompensation i 2021

S-Regeringen, KL og Danske Regioner er enige om at videreføre kompensationsordning til trafikselskaber for merudgifter og indtægtstab som de har fået som følge af indsatsen mod spredning af corona-virus. Indsatsen, der omfatter en række restriktioner for rejser med busser og tog, har betydet færre passagerer og dermed færre indtægter til trafikselskaberne

Baggrunden for at forlænge den aftale, som S-Regeringen, KL og Danske Regioner blev enige om før sommerferien, er, at kollektive transport er en vigtig forudsætning for, at samfundet bliver holdt i gang i corona-tiden. Aftale sikrer støtten til trafikselskaberne med en ramme på op til 362 millioner kroner.

- Trafikselskaberne har i en helt usædvanlig situation leveret en sædvanlig god og stabil kollektiv transport. Det er afgørende for at holde samfundet i gang, og det er klart, at der er en regning, som vi også skal være med til at betale fra fællesskabets side. Det har vi nu en aftale om, og jeg er rigtig glad for, at både kommuner og regioner tager så stort et ansvar i den her svære tid, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

Kollektiv trafik

Ulla Astman (S), der er formand for regionsrådet i Nordjylland og næstformand i Danske Regioner, peger på, at regionerne oplever, at den kollektive transport er under pres på grund af corona.

- Derfor er vi i Danske Regioner glade for, at regeringen fortsat er med til at holde hånden under den kollektive transport. Vi vil følge passagerudviklingen meget tæt i den kommende tid, så vi sikrer os, at den kollektive transport også i 2021 og fremefter kan spille en afgørende rolle for danskernes mobilitet, siger Ulla Astman.

Hun bliver suppleret af formanden for KL - Kommunernes Landsforening - Jacob Bundsgaard (S), der er borgmester i Aarhus Kommune. Han peger på, at det nærmest er umuligt at forudse, hvordan smitten udvikler sig, og hvilken påvirkning det vil få på hverdag i Danmark.

- Derfor er vi fra kommunernes side glade for, at en del af den usikkerhed nu mindskes ved, at aftalen for 2020 om kompensation til trafikselskaberne videreføres i 2021. Det er vigtigt, at man som borger har en sikkerhed for, at man kan færdes trygt og på vanlig vis med busser, tog og flextrafik med videre - også i en tid, hvor meget andet i ens hverdag ser helt anderledes ud, siger Jacob Bundsgaard.

Aftalen betyder, at der ikke indføres serviceforringelser i det kommunale og regionale kollektive trafikniveau i 2021 set i forhold til niveauet før corona-tiden. På grund af den store usikkerhed omkring udviklingen i smitten har parterne samtidig aftalt, at såfremt udgifterne overstiger den afsatte ramme, skal en justering af rammen og håndteringen af udviklingen drøftes senest i forbindelse med forhandlingerne om kommunernes og regionernes økonomi for 2022.

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

Webinarer sætter fokus på samkørsel

Er der plads til flere? Ja, der er kun 1,05 passagerer med i myldretiden i den gennemsnitlige personbil i Danmark. Et tal, der er faldet de seneste mange år. Operatørerne indenfor samkørsel må derfor have fat i den lange ende, når de påstår, at der mange penge at spare - både samfundsøkonomisk og privatøkonomisk - hvis bilisterne kørte mere sammen. En bilkilometer mindre giver besparelser på både klimakontoen og privatkontoen

Sådan lyder præsentationen af to webinarer, som Kollektiv Trafik Forum har arrangeret i begyndelsen af november.

Præsentationen fortsætter:

Er der plads til flere? I den kollektive trafik er selvforståelsen selvfølgelig stadig, at det er rigtige sted at være for den privatøkonomiske og klimabevidste kunde. Er der plads - eller rummelighed - fra trafiksekskabernes side til at integrere samkørsel i det tilbud, trafiksekskaberne tilbyder deres kunder uden, at man dermed må frygte en kanibalisering af kunderne fra den kollektive trafik.

Er der plads til flere? Go More tog tæten. NaboGO og Ta' med virker umiddelbart mere dedikerede til samkørsel på daglig, pendlerbasis og understøtter dette med den teknologiske platform og et markant tilstedeværelse med onboarding af nye medlemmer, opbygning af partnerskaber med kommuner, arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner og ikke mindst trafiksekskaber. Toyota har annonceret, at en samkørselstjeneste - Kinto Join - vil blive introduceret i Danmark i starten af det nye år. Er der plads?

Er der plads til flere? Også hvis vi skal overholde krav til plads og afstand i de kollektive transportmidler? Ellers kan samkørsel måske være med til at skabe det?

Er der plads til flere?

KTF's to webinarer om spørgsmålet finder sted:

5. november - Mere samkørsel: FDM ønsker bedre lovgivning og mere samarbejde i tråd med den franske model - klik [her](#):

12. november - NT og NaboGO. Samkørsel og kollektiv trafik i parløb for mere mobilitet, mindre trængsel og bedre klima - klik [her](#):

På de to webinarer kan man få svar på nogle af ovenstående spørgsmål. Her er der plads, det er gratis, og man kan tilmelde sig på nedenstående link.



Første buslinie født med el er åbnet på Amager

Da Movia 18. oktober åbnede linie 32 mellem Kastrup Station og Ørestad Station, fik Tårnby Kommune på Amager sine første el-busser. Samtidig var det første gang, at trafikskabet Movia, der er ved at indarbejde betegnelsen mobilitetsselskab, åbnede en helt ny buslinie, der var født som linie med el-busser

Med premieren på linie 32 med el-busser kan borgerne i Tårnby Kommune se frem til renere luft og mindre støj - og en gevinst i kommunens grønne regnskab. Ved at køre med elbusser frem for dieselbusser på linien, sparer kommunen 130 ton CO₂ årligt på sit miljøregnskab. Derudover udleder el-busserne ikke NOx'er eller partikler, lige som de støjer væsentligt mindre både inde i busserne og uden for bussen - eksempelvis ved busstoppestederne - end busser med diesel-eller gasmotorer.

Movia og Tårnby Kommune forventer, at den nye linie 32 vil komme til at betjene over 200.000 passagerer årligt mellem Kastrup Station og Ørestad Station.

Tårnby Kommunes borgmester Allan Steenberg Andersen (S) er glad for, at kommunen er kørt frem i omstilling til en mere bæredygtig busdrift med den første buslinie der er født med el-drift.

- Tårnby Kommune har et stort fokus på bæredygtighed, klimaindsatser og FN's verdensmål. Derfor er el-busser et naturligt skridt på vejen. Vi er derfor meget glade for, at vi med de to el-busser på linie 32 styrker vores grønne fokus og desuden sørger for både CO₂-, partikel- og støjrreduktion til glæde for nærmiljøet i vores kommune, siger Allan Steenberg Andersen.

Movia udbyder busdriften for kommuner og regioner i Østdanmark.

- I Movias mobilitetsplan har vi sammen med kommuner og regioner på hele Sjælland sat skarpe klimamål for Movia's drift, så vi i fællesskab kan være med til at løfte den vigtige klimadagsorden med grøn omstilling og flere rejsende i den kollektive transport. Hvert skridt tæller, og derfor er det denne gang helt særligt, at vi for første gang nu kan åbne en linie, der er født som el-buslinie, siger administrerende direktør i Movia, Dorthe Nøhr Pedersen.

Med åbningen af linie 32 i Tårnby Kommune er der nu i alt 77 el-busser i drift i Movia's område. I løbet af 2022 vil antallet af el-busser i Østdanmark med sikkerhed være steget til 174, men formentlig mere, når de sidste kommuner inden udgangen af året tager stilling til, om deres buslinier også skal overgå til el.

De 174 elbusser, som med sikkerhed vil komme på gaden i 2022, svarer til omkring 15 procent af Movia's samlede busdrift opgjort på antal køreplantimer og ca. 13 procent af alle Movia's busser. Hertil kommer fem el-havnebusser i Københavns Havn, som blev sat i søen tidligere i år.

Fakta om linie 32:

- Linie 32 er en ny buslinie i Tårnby Kommune, som kører to gange i timen i dagtimerne mandag-fredag og ellers én gang i timen mellem Kastrup St. og Ørestad St.
- Linie 32 forventes at betjene 200.000 passagerer om året og er udbudt med i alt ca. 7.000 køreplantimer pr. år og drives med to elbusser
- El-busserne på linie 32 er to 12-meters depotopladede el-busser produceret af den kinesiske el-busproducent BYD, som sidste år leverede el-busser til Anchersen i Hvidovre
- Al opladning sker på bus-operatørens garageanlæg, hvor det tager ca. 3,5 timer at lade batterierne i busserne helt op. Ved lave udetemperaturer anvender busserne HVO-biodiesel til opvarmning. Det skyldes, at opvarmning alene med el ved lave udetemperaturer kræver batterier med en meget stor kapacitet



Her på Magasinet Bus har vi benyttet NT's PlusTur med positiv erfaring.

Trafikselskab i Nordjylland: Flextrafik skal være grønnere

Nordjyllands Trafikselskab (NT) er i gang med en større omstilling til en mere bæredygtig transport. I første omgang har NT haft fokus på busser og tog. Nu er turen kommet til flextrafikken, der opererer med omkring 800 personbiler. Her skal der fremover være større fokus på miljøpåvirkningen og på at fastholde en høj kundetilfredshed

Ifølge NT's grønne strategi skal alle transportmidler i flextrafikken køre på fossilfrie drivmidler inden 2030. Flextrafikken er den del af den kollektive trafik, som køres med minibusser og taxier, og som kun køres ved bestilling. Flextrafikken omfatter blandt andet patientbefordring til læger og hospitaler, kørsel med skoleelever, som eksempelvis skal på specialskoler, kørsel til genoptræningscentre, og Flexture og Plusture som borgere i Danmark kan benytte sig af mod egenbetaling.

NT stiller i dag krav til, hvor gamle bilerne i flextrafikken må være. Og er det en personbil, stilles der samme miljøkrav til den, som der er i taxilovgivning. NT kommer dog meget snart til at stille højere miljøkrav til de vogne, der skal udføre flextrafik, så der bliver sat ekstra skub i omstillingen til en mere bæredygtig drift.

- De nye teknologier er i god gænge, når det gælder personbiler. Men de er kun i sin spæde start for minibusser. Hvis vi skal sætte fart under den grønne omstilling, skal der være nogle incitament for vores vognmænd til at de byder ind med grønnere vogne og mere miljørigtig kørsel. Det bliver der derfor bygget ind i de nye kontrakter, siger Nicolai B. Sørensen, der er underdirektør i NT.

Som en start skal der større fokus på den miljørigtige kørsel. Vognmændene skal levere driftsdata på kørselsmønstre og brændstofforbrug. En tryk og sikker kørsel afspejles i kørselsmønstret, mens brændstofforbruget fortæller, hvor miljørigtigt chaufføren kører. Gode statistikker for begge dele og et fokus på løbende forbedringer vil ifølge NT samlet set være en fordel for både kunder, NT og de private vognmænd. Kunderne får en tryggere og mere sikker rejse, NT får indfriet ambitionerne om mere miljørigtig kørsel, og vognmændene vinder på et nedsat brændstofforbrug og mindre slitage på bilerne, hvilket kommer til at spare dem for en hel del penge.

Analysen viser, at fokus på kørslen i form af færre accelerationer og opbremsninger kan reducere vedligeholdelsesudgifterne med op til 60 procent, fremfører NT.

Når teknologien er modnet på minibusområdet, forventes det også, at der bliver budt ind på kontrakterne med transportmidler på andre og mere bæredygtige drivmidler end diesel og benzin, så målet om en emissionsfri transportflåde inden 2030 kan blive indfriet.

Høj kundetilfredshed

Med de nye kontrakter i flextrafikken, bliver der også indført en ordning, der gør det muligt for vognmændene at opnå bonus, hvis de leverer en høj kundeservice og har fokus på at køre miljørigtigt. NT har haft en lignende ordning på busområdet i mange år, og det er de gode erfaringer derfra, der nu udvides til flextrafikken. I kroner og ører vil bonuspuljen være på 1 procent af den samlede kontraktsum på 180 millioner kroner, hvilket svarer til 2 millioner kroner, hvoraf 60 procent tildeles i forhold til kundetilfredshed og 40 procent i forhold til den miljørigtige kørsel.

Der måles allerede på kundetilfredsheden i flextrafikken, og tilfredsheden er høj. NT vil gerne som minimum fastholde den nuværende tilfredshed, og det forventer selskabet eksempelvis at kunne gennem den nye bonusordning.

- Vores entreprenører og chauffører i Flextrafikken leverer i dag en rigtig god kvalitet. Den vil vi gerne fastholde og vi vil gerne belønne den gode indsats. Vi tror at en bonusmodel gør, at man yder sit bedste. Derfor introducerer vi nu en bonusmodel i flextrafikken, som det første trafikselskab i Danmark, siger Nicolai B. Sørensen.

Kundetilfredsheden måles en gang i kvartalet, og resultaterne deles ud på de enkelte vognmænd. Der måles blandt andet på parametre som tryghed, chaufførens service og kørsel. Bonus bliver uddelt en gang årligt.

Flextrafikken i Nordjylland udføres af mere end 100 forskellige vognmænd fordelt på 800 personbiler. Flextrafikens chauffører og biler kører omkring 1,6 millioner ture om året.





Energiselskab er klar med investeringer i ladeinfrastrukturen

Der skal 750.000 elbiler ud på de danske veje inden 2030. Sådan lyder en af Elbil-kommissionens anbefalinger. Ifølge energiselskabet E.ON, der blandt andet leverer ladestandere og -systemer, bygger anbefalingen på en række antagelser, ikke er aktuelle længere og undervurderer behovet. E.ON peger på, at selskabet er klar til at understøtte udrulningen af elbiler med investeringer i ladeinfrastrukturen

Ifølge E.ON kører der i dag omkring 20.000 elbiler på de danske veje. Ifølge Elbil-kommissionens første delrapport, der udkom midt i september, skal det tal op på 750.000 elbiler inden 2030.

Danmarks største udbyder af ladeinfrastruktur, energiselskabet E.ON, vurderer, at 750.000 elbiler er for lidt, hvis klimamålene skal nås, og at selskabet står klar til at understøtte ambitionen om 1,5 millioner elbiler i 2030. E.ON har indtil videre investeret et trecifret millionbeløb i den danske ladeinfrastruktur og står klar til at opjustere investeringerne i takt med at efterspørgslen stiger.

- De seneste år har vi udrullet over 1.600 offentlige ladepunkter og hurtigladere langs motorvejsnettet. Det har vi gjort, fordi det er altafgørende, at ladeinfrastrukturen hele tiden er et par skridt foran antallet af elbiler. Vi står fortsat klar med investeringer, men efterspørgslen skal selvsagt også være der, siger Troels Kent Christensen, der er forretningschef i E.ON.

Han peger på, at Klimarådet tidligere på året anbefalede 1,5 millioner elbiler i 2030.

De 750.000 elbiler, der er 38 gange så mange som i dag, vil det ifølge Elbil-kommissionens tal sænke CO2-udledningerne med 0,9 millioner ton i 2030. Til sammenligning kræver den politisk vedtagne 70 procents-målsætning i 2030, at CO2-udledningerne sænkes med 20 millioner ton.

Kort før sommer vedtog Folketinget to større klimaaftaler. Én indenfor industri- og energiområdet og én indenfor affaldsområdet. Klimaaftalerne forventes sammenlagt at reducere CO2-udledningerne med 3,4 millioner ton frem mod 2030, hvilket efterlader 16,6 millioner ton, der skal hentes fra andre sektorer. Disse CO2-reduktioner skal primært hentes i landbruget og transporten, som udleder henholdsvis omkring 11 millioner ton og 13 millioner ton.

- Selv hvis vores transportsektor var fuldstændig CO2-fri i 2030, så ville det stadig efterlade landbruget med en historisk stor opgave. Matematikken er egentlig ret nem. Vi har ingen realistisk chance for at nå vores klimamål, hvis man kun planlægger efter 750.000 elbiler i 2030, siger Troels Kent Christensen, der samtidig vurderer, at Elbil-kommissionen overvurderer den egentlige omkostning ved elektrificeringen af transporten.

E.ON opsætter løbende ladestandere, hvor behovet er størst, og er fortsat klar til at investere yderligere i ladeinfrastrukturen til elbilister, taxier, delebilsordninger og erhvervs kunder.

Den anden delrapport, der omhandler ladeinfrastruktur forventes offentliggjort til nytår.

Grøn buspulje har fået 12 ansøgninger

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har modtaget 12 ansøgninger om tilskud fra den grønne buspulje til regionale busser og øer. Styrelsen vil efterfølgende vurdere de modtagne ansøgninger til de forskellige projekter

Der har været en stor interesse for den grønne buspulje, hvor ansøgere har kunne søge om tilskud til fremme af CO2-reducerende busser. Styrelsen har modtaget 12 ansøgninger fra både regioner og ø-kommuner, hvor der er søgt til såvel el-busser, som brintbusser og busser, der kører på biodiesel. Der er søgt om tilskud for i alt 134 millioner kroner. Da puljens størrelse er på 75 millioner kroner, kan der ikke tildeles fuldt tilskud til alle ansøgninger.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vil vurdere ansøgningerne og sender herefter en indstilling til transportministeren, der på baggrund af indstillingen forestår forhandlinger med ordførere fra forligskredsen om tildeling af tilskud til de enkelte projekter.

Styrelsen forventer at kunne give besked til ansøgerne om udmøntning af puljen inden årets udgang.



Henrik Majlund, Vejdirektoratet, Rene Hvidbak Sørensen, Vejdirektoratet, Finn Thøgersen, Vejdirektoratet, Niels H. Carstensen, ansvarshavende chefredaktør og direktør v. Nordiske Medier.

Asfalt er mere end bæredigt med hensyn til trafikken

Vejdirektoratet har fået Innovationsprisen ved Building Awards 2020. Vejdirektoratet fik prisen for sine forsøg med at udvikle en mere bæredygtig genbrugsasfalt, det såkaldte Bitumen Stabiliseret Materiale (BSM)

Formålet med forsøgene med denne asfalttype er at udvikle en mere bæredygtig metode til at reparere eller udskifte de bærelag, der ligger lige under asfalten på vejene. Og den har dermed potentialet til at udgøre endnu et redskab i den grønne omstilling af hele vejbranchen.

Eller som juryen formulerer det:

"Vejdirektoratets udvikling af nye mere bæredygtige belægninger til danske veje er banebrydende og bringer anlægssektoren i en god retning. Initiativet demonstrerer hvordan fantastisk innovation af nye materialer til et cirkulært byggeri går hånd i hånd med fokus på kvalitetsstyring. Udviklingen har stort potentiale, og tegner til at være skalérbar til internationalt."

Søren Andersen, der er områdechef i Vejdirektoratet, glæder sig over, at Vejdirektoratets forsøg med genbrugsasfalten honoreres af juryen bag Building Awards.

- Alle ved, at transportsektoren er en af de store klimasyndere herhjemme, men vi bestræber os i Vejdirektoratet hele tiden på at udvikle grønnere og mere miljøvenlige arbejdsmetoder. Dette gælder ikke mindst i arbejdet med at reparere og vedligeholde vejene, siger Søren Andersen og fortsætter:

- Vi bruger rigtig mange råstoffer til at reparere vores veje – ligesom selve transporten af råstofferne også er yderst ressourcekrævende. Med denne nye metode kan vi forhåbentlig nedsætte CO₂-emissionen ved reparation af vejenes bærelag markant.

Helt konkret handler den nye metode om, at man fræser vejens gamle bærelag og blandt andet blander det med nogle få procent ny bitumen, som binder de gamle bærelagsmaterialer sammen. Herved opnås et nyt bærelagsmateriale - et såkaldt bitumenstabiliseret materiale (BSM) - der kan udlægges på samme sted som et nyt holdbart bærelag for vejen.

- Denne metode giver os flere fordele, siger Søren Andersen og tilføjer:

- Dels kan vi genbruge vejens gamle bærelag, hvilket betyder, at vi slipper for at udvinde nye råstoffer. Og dels kan vi producere det nye bærelag på stedet, hvilket betyder at også den ressourcetunge transport falder bort.

Der er tidligere blevet eksperimenteret med metoden i udlandet, primært USA og Sydafrika. I Danmark er Vejdirektoratet i samarbejde med entreprenørvirksomhederne SR-gruppen og Arkil i gang med at udvikle konceptet, så det passer til danske klima- og vejrforhold og lever op til de hjemlige vejregler.

Søren Andersen tør ikke at gætte på den specifikke CO₂-besparelse, som metoden medfører. Tidligere estimerer anslår, at BSM-metoden kan spare mellem 70 til 90 procent af CO₂-emissionen ved reparationer af vejens nedbrudte bærelag. Men det vil Vejdirektoratets områdechef ikke garantere.

- Nu er vi i gang med forsøg med den nye metode, og så vil vi naturligvis også prøve at vurdere, hvor stor energibesparelsen er. Men det afhænger nok ved hvert vejarbejde af konkrete omstændigheder, blandt andet omfanget af den transport, man sparer, siger han.

- Der er dog ingen tvivl om, at metoden potentielt kan give os en betydelig CO₂-gevinst og ikke mindst et meget mindre forbrug af råstoffer.



Vejdirektoratet modtager Innovationsprisen ved Building Awards 2020.



Filter kan dæmme op for virus-spredning

I september-udgaven af Magasinet Bus bragte vi en test af en Scania Beulas-dobbeltdækkerbus med fire stjerner i stuen og tre på første sal. I den forbindelse snakkede vi med Dan Schroeder fra Scania om de mange udfordringer for persontransportbranchen, indsatsen mod spredning af corona-virus har udløst. Han nævnte så, at spanske Hispacold, der eksempelvis leverer aircondition-systemet til Beulas-bussen, har et filter på programmet, som kan dæmme op for spredning af virus

Af Jesper Christensen

Interessant. For en af persontransportens udfordringer i øjeblikket er - ud over aktuelt at beskytte chauffører og passagerer mod corona-virus - også at informere om, at busoperatørerne fokuserer på at gøre rejsen med bus så sikker som muligt.

Her er der ikke tale om sikkerhed i traditionel forstand med sikkerhedsseler og nødbremsesystemer - men om at skabe så stor sikkerhed som muligt for, at eventuelle virusser som den aktuelle coronavirus, bliver stoppe inden, de bliver spredt via bussernes klima-anlæg.

Derfor er det interessant at fortælle om, at der er filtre på markedet, som kan dæmme op for spredning af virus. Og at de kan leveres og monteres i busser i Danmark.

Materiel

Dan Schroeder forklarer, at filteret eco3 Air Purifier, som forhandles af spanske Hispacold, kan monteres direkte på fabrikken i de nye dobbeltdækker-busser, som spanske Beulas bygger på bus-chassis fra Scania. Men ligeså interessant er det, at eco3-filteret kan eftermonteres på busser, der allerede i drift.

Hispacold oplyser følgende om eco3 Air Purifier:

- Fjerner lugt
- Fjerner støv
- Ødelægger biologisk forurening som eksempelvis bakterier, virusser, mug, pollen og mikrober
- Reducerer risikoen for infektioner
- Øger iltindholdet i luften
- Forebygger træthed hos chaufføren
- Forebygger svimmelhed og kvalmefornemmelser hos passagererne
- Kan fjerne nogle forurenende gasser
- Kan installeres i nye og eksisterende busser

Filteret kan monteres på en times tid

Hispacold's særlige filter, der er testet og godkendt af det uafhængige testinstitut SGS, der har hovedsæde i Schweiz, kan eftermonteres i eksisterende busser.

Scania oplyser, at monteringtiden er omkring en time for hvert modul. Prisen for en enhed ligger 2.660 kroner eksklusiv moms og montering.

Filter-enheden eller -modulet er koblet på samme strømkreds, som klimaanlægget. Når klimaanlægget er tændt, vil den ubehandlede luft blive sendt gennem filteret og fordelt ud til anlæggets forskellige dyser.

Data om Hispacold's eco3 Air Purifier:

- Spænding: 24 V
- Energiforbrug: 40 mA
- Vægt: 230 g
- Temperaturområde: -10 til +65 grader celcius
- Holdbarhed: 20.000 timer
- Mindste luftgennemstrømning: 0,8 kubikmeter pr. sekund

- Kan installeres i busser fra 5 til 18 meter, ledbusser og dobbelte ledbusser
- Kan benyttes til tagmonterede klimaanlæg
- Busser under 7 meter kræver et enkelt modul
- Busser fra 7 til 12 meter kræver to moduler
- Ledbusser og dobbeltdækkerbusser kræver 4 moduler



Mercedes-Benz er klar til at sende elektriske led-busser ud at køre med kunderne i den kollektive trafik.

Ledbusser er fyldt med spænding

Mercedes-Benz er klar med elektriske ledbusser. Den tyske koncern har lanceret en ny eCitaro G-bybus, som alt efter ønsket batterikapacitet og indretning har plads til over 150 passagerer. Mercedes-Benz lancerer også nye batterier af solid-state-typen, som har en større kapacitet og dermed kan give busserne en længere rækkevidde. På sigt kommer der også brint-elektriske systemer, der kan øge rækkevidden

Da Mercedes-Benz præsenterede sin første elektriske eCitaro for et par år siden, lå det også i planen, at den skulle følges op med en elektrisk ledbus. Den er nu klar til at køre ud på gader og veje med en rækkevidde på op til 220 kilometer under gunstige forhold. Mercedes-Benz peger dog på, at ledbussernes normale rækkevidde vil være på omkring 170 kilometer.

Sammen med ledbusserne lancerer Mercedes-Benz også batterier af solid-state-typen. Denne type batterier er med en fast kerne i modsætning til lithium-ion-batterierne (NMC-batterier efter deres kemiske opbygning), der har en flydende kerne.

Materiel

Solid state-batterierne udmærker sig også ved at have en større kapacitet - energitæthed, så de kan give busserne en større rækkevidde uden at optage mere plads i busserne. Mercedes-Benz peger også på, at solid state-batterierne har en længere levetid og giver derfor en garanti på 10 år. De første eCitaro med solid state-batterier ventes leveret i år.

Mercedes-Benz vil fortsat levere busser med nye og mere kraftfulde NMC-batterier, da de er hurtigere at lade op. Busser med de nye forbedrede batterier vil blive leveret i 2021.

Den elektriske drivline i ledbusserne består som udgangspunkt af en elektrisk ZF AVE elektriske aksel placeret i bagenden. Hvis bussen skal bruges på krævende ruter med høje stigninger og mange passagerer, leverer Mercedes-Benz også en udgave med aksler med to motorer, der er placeret ved hver deres hjul. Enten med træk på den bagerste aksel eller med træk på både den bagerste og midterste aksel. I denne udførelse leverer el-motorerne to gange 485 Nm som i den toakslede eCitaro. Ved hjælp af transmissionen, der overfører el-motorernes drejninger til bussen hjul, svarer det til et drejningsmoment på to gange 11.000 Nm.

Forlænger rækkevidden med brint-system

Mercedes-Benz oplyser videre, at eCitaro - både i den to-akslede version og i ledbus-versionen vil få udvidet rækkevidden med et brændselscelle-system, som omdanner energien i brint til elektrisk energi, der kan drive bussernes el-motorer.



Førerpladsen i en eCitaro ligner førerpladsen i andre bybusser fra Mercedes-Benz. Idéen er at gøre det så enkelt som muligt at skifte mellem dieselbusser og el-busser.



Materiel

Med eCitaro med brændselscelle-systemer vil Mercedes-Benz kunne imødekomme langt de fleste behov på bybusområdet, da brændselscelle-systemet vil overflødiggøre opladningen ude på ruterne - Opportunity charging - og dermed også behovet for ladestandere andre steder end på depoterne.

Varmepumpe bidrager til indeklimaet

For at begrænse behovet for at tappe energi fra bussernes batterier er eCitaro-modellerne forsynet med et energistyringssystem, som eksempelvis sørger for at holde den rette batteritemperatur under opladning og kørsel, at begrænse unødigt energiforbrug under acceleration, at samle energi op under opbremsning - og ved hjælp af varmepumper bidrager til at holde energiforbruget til indeklimaet i bussen nede. Sammenlignet med diesel-udgaver af citaro giver energistyringssystemet en energibesparelse på omkring 40 procent.

Lav entre...

... og rummelig indretning.





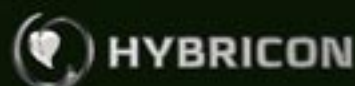
INNOVATION FOR A BETTER WORLD

KING LONG – DEN NYE GENERATION AF BUSSE

Kinesiske King Long er en af verdens førende virksomheder inden for busser, som anvender grønne energiformer. Varemærket hviler på 30 års erfaring med at udvikle sikre, komfortable og bæredygtige køretøjer. King Long har leveret flere end 100.000 busser til over 137 forskellige lande og regioner. Fra Asien til resten af verden. Fra højland til lavland. Fra syd til nord. Fra varme til sne. Gennem innovation gør King Long fremtidens muligheder til nutid.

Hybricon er King Longs eneforhandler i Sverige og Danmark. Vi tilbyder King Longs produktudvalg med bybusser, rutebusser og turistbusser. Som forhandler tilfører vi erfaring med det nordiske klima og aktuelle kundekrav på de nordiske markeder.

Den nye generation af busser – et skridt nærmere dig.
www.hybricon.se



Materiel



Sikkerhedssystem holder øje med, hvad der sker langs siden af bussen. Er der fare for at påkøre en cyklist, slår sikkerhedssystemet til med advarsler med mere.



Opladning af bussen batterier kan ske via pantografer.

Materiel



Sådan er det ud under en elektrisk bus fra Mercedes-Benz.

Og sådan ser det ud, når man åbner bagklappen.



Materiel



Batterierne på eCitaro som ledbus er placeret på taget på "forvognen" beskyttet af et stort "dæksel"

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Materiel



Når dækslet tages af, er der adgang til batteripakkerne.

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



Tysk busproducent er på vej med en ny regionalbus

Sammen med den nye elektriske ledbus - eCitaro G - er Mercedes-Benz også på vejen med en ny regionalbus. Mercedes-Benz sætter ord som alsidig, økonomisk og sikker på den nye udgave af sine Intouro-busser, der produceres i både to- og tre-akslede udgaver

Intouro-busserne kan forsynes med det nyeste fra Mercedes-Benz' udvalgt inden for chaufførassistent-systemer - eksempelvis advarselsystemer, der forebygger ulykker, hvis der en person eksempelvis går ud foran bussen, eller en cyklist kommer sig i farezonen, når buschaufføren vil svinge sit køretøj til højre.

Intouro-modellerne spænder fra busser med højt gulv, som giver ekstra plads til bagage, over skolebusser, shuttlebusser til busser til dagsture og weekendture.

Den nye Intouro introduceres først i det segment, hvor der er størst efterspørgsel - som 12,18 meter Intouro og 13,09 meter Intouro M. De bliver fulgt op af en kortere og dermed mere smidig Intouro K, der har en længde på 10,75 meter og kortere akselafstand plus den tre-akslede 14,88 meter lange Intouro L.

Nye MB Sprintere - Euro VI *Vi bygger din nye minibus efter dine ønsker og behov.*



- Mercedes Sprinter 314 CDI fra kr. 335.000,-
3500 kg. M1 Lift 5 + G + F
- Mercedes Sprinter 316 CDI fra kr. 385.000,-
3500 kg. R1 Lift 7 + G + F
- Mercedes Sprinter 414 CDI fra kr. 390.000,-
4100 kg. A3 Lift 12 + G + F
- Mercedes Sprinter 416 CDI fra kr. 399.000,-
4100 kg. A3 Lift 12 + G + F
- Mercedes Sprinter 516 CDI fra kr. 465.000,-
5000 kg. R3L Lift 19 + G + F

De anførte priser er standard opbygning. Bemærk, at der efter de nye regler for kørestole ikke kan komme det samme antal i som hidtil.

Nyproduceret Isuzu

- NOVO LUX 29 + F + G fra kr. 625.000,-



Visigo Hyper



Med lift og plads til 8 kørestole

Ny MAN TGE 3.140

- 7 + F + G
fra kr. 300.000,-



Konkurrencedygtigt
alternativ til flexkørsel

ISUZU

Visigo Hyper med fuldautomatisk ZF gear & 320 HK

9,66 m. Euro 6 bus med forbedret brændstofføkonomi & kørekøkomfort. **Fra**
Har fået designpris for sit elegante & aerodynamiske ydre look. **35 + F + G** **kr. 1.350.000,-**

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 7356 1445 / +45 7356 1444
E mail: info@busimport.dk

Materiel



En mulig indretning i de nye Intouro-busser med sæder...

...og køleboks.



Intouros overflod af varianter er imponerende - med sit modulære udstyrskoncept har det det perfekte svar på alle spørgsmål.

Mercedes-Benz præsenterer den nye Intouro som den første bus med det særlige nødbremseassistentsystem Active Brake Assist 5 - eller ABA 5 - der i denne seneste udgave fungerer ved hjælp af et kombineret radar- og kamerasystem. Hjælpesystemet kan inden for de givne rammer automatisk udføre en full-stop bremsemanøvre for at undgå en stillestående eller bevægelig forhindring. Nødbremseassistentsystemet kan også foretage en automatiseret fuld-stop bremsemanøvre for at undgå at ramme personer, som uventet kommer for tæt på bussen og dermed i fare for at blive ramt.

Et anden tilgængeligt sikkerhedssystem til Intouro er Mercedes-Benz' Sideguard Assist, der er et radarbaserede assistentsystem, som ved sving registrerer fodgængere, der befinder sig i nærheden af bussen. Systemet er først og fremmest en hjælp til chaufføren, når han kører i byområder, da det øger sikkerheden for de mere sårbare trafikanter som fodgængere og cyklister.

Materiel

Med den nye Intouro rydder Mercedes-Benz op i sit modelprogram. Den tidligere MultiClass 400 UL- og UL-serie fra søstermærket Setra fusioneres i den nye Intouro. Setra-serien fortsætter med den efterspurgte Multiclass 400 LE-modelserie. Det betyder, at bussegmentet med højt gulv hos Mercedes-Benz fremover bliver dækket af den nye Mercedes-Benz Intouro, mens Setra LE-serierne vil dække segmentet for busser med lav indstigning.

Mercedes-Benz arbejder også systemer, der kan opsamle energi, når bussen tager farten af. Et system med superkondensatorer vil opsamle energien, som så kan bruges af tilkoblede elektriske systemer, mens et hybridsystem vil kunne levere den opsamlede energi til en el-motor koblet på drivlinen, der så kan afløse bussens konventionelle dieselmotor, når den sætter i gang ved stoppesteder.

Førerpladsen er let tilgængelig med et overskueligt instrumentbord. Her med et førersæde med armlæn.

Det er værd at bemærke, at der er et godt udsyn fremad og til siderne.





Den nye Sprinter-minibus som Sprinter City 75 kan have op til 38 passagerer med.

Minibus-serie kan have flere sæder

Mercedes-Benz' Sprinter City 75 minibus har i en den nyeste og største udgave fået plads til flere passagerer. Den 8,5 meter lange bus kan leveres med plads til op til 38 passagerer i en udgave til bybuskørsel

Mercedes-Benz fremhæver også, at de nye Sprinter City 75-busser kan leveres med en glasklar afskærmning af førerpladsen. En mulighed, der er blevet aktuel som følge af indsatsen mod spredning af corona-virus.

Sædeindretningen består af 12 sæder i den del af bussen, der har højt gulv, og med 7 sæder i delen med lavt gulv. Her er sæderne fordelt med to gange tre sæder ved siden af hinanden i venstre side og med et sæde i højre side. Dobbelsæderne kan let tages ud, hvis der er bliver behov for flere stående passagerer.

I Mercedes Benz Inter Star Sprinter, der er en beregnet til regional rutetrafik, har sæderne høje rygge og tre-punkts seler som standard.

På de næste sider viser vi flere sider af den nye Printer-minibus. Billederne er leveret af Mercedes-Benz.

Materiel

Sæderne er placeret i rækker med to i siden ud mod vejen og et i siden ind mod fortovet.

Og med mulighed for USB-stik.



Materiel



Materiel



Motorrummet, hvor pladsen er udnyttet.

Instrumentbordet med info-skærme centralt placeret i midten og tilhøjre.



Tysk koncern med lastbiler og busser styrker sin organisation i Scandinavien

MAN Truck & Bus har besluttet at ændre organisationen i Danmark, Norge og Sverige med øjeblikkelig virkning. De tre markeder får hver deres lokale salgsdirektør og eftermarkedsdirektør. Hovedformålet er at være mere handlekraftig og fleksibel på det lokale marked og opnå en god kundeoplevelse på tværs af MAN-netværket

I den nye struktur vil hvert marked blive styret af den nye lokale salgsdirektør og eftermarkedsdirektør. Salgsdirektøren vil samle alle salgsfunktioner inklusive lastbils-, bus- og varebilssalg samt salg af brugte køretøjer og vil fungere som et stærkt lederteam sammen med eftermarkedsdirektøren.

Eftermarkedsdirektøren bliver ansvarlig for MAN's netværk af egne filialer og autoriserede forhandlere. Tidligere har MAN organiseret sig med fælles salgsfunktioner på tværs af markerne.

- Vores hovedmål med denne nye organisation er et stærkt fokus på de enkelte markeder med to stærke lokale ledere med dybtgående markedskendskab og beslutningskraft, siger Stefan Thyssen, der er og fortsat vil være administrerende direktør for MAN Last & Bus i de skandinaviske lande.

- Vi vil få succes med vores nye tilgang, hvis vi er i stand til at være meget hurtigere i beslutningsfasen, stærkt samarbejdende på tværs af de forskellige funktioner og støtte vores kunder på den bedst mulige måde, siger han videre.

Han fremhæver, at ud over salgs- og eftermarkedsfunktioner vil de lokale team blive understøttet af supportfunktioner i hele Skandinavien, der dækker områderne "Netværk & kvalitet", "Marketing", "Finance & IT" og "People & Digitalisering".

Det nye ledelsesteam i MAN Last & Bus i de skandinaviske lande:

Administrerende direktør: Stefan Thyssen

Danmark:

Salgsdirektør:
Frank Nielsen

Eftermarkedsdirektør:
Mikkel Christensen

Norge:

Salgsdirektør:
Lars Sand

Eftermarkedsdirektør:
Annbjørn Vasdal

Sverige

Salgsdirektør:
Fabian Knappik

Eftermarkedsdirektør:
Christer Pettersson

Support funktioner:

Netværk & kvalitet: Thomas Skousgaard

Marketing: Claus Lindholm

Finance & IT: Niels Müntzenberger

People & Digitalisering: Larissa Knödler



#OMN1BU25E

125 years of Mercedes-Benz Buses

I Direkte forbindelse. Siden 1895. På vej ind i fremtiden.

Mercedes-Benz busser har været partneren ved din side i 125 år.

Vi kører altid ned ad nye veje for at bringe dig til dine destinationer. I anledning af vores 125 års jubilæum, ser vi tilbage på vores udviklingsrejse. En rejse der fortsætter langt ind i fremtiden. Lær mere om historien omkring busser på: https://www.mercedes-benz-bus.com/da_DK/brand/news/2020/125-years-buses.html

Mercedes-Benz
The standard for buses.



Materiel



Velkommen tilbage - denne gang i en Scania Touring HD. Scania's Dan Schroeder er klar til at tage en tur med Magasinet Bus' testkøre. Den seneste tur i en Scania Beulas, som vi beskrev i Magasinet Bus 9 - 2020 havde ikke afskrækket ham.

Turistbussen har været en tur omkring Kina

- og kom en tur rundt i det østjyske

I begyndelsen af oktober bød Scania's Dan Schroeder inden for i en Scania Touring HD. Turistbussen, der havde premiere på det danske marked på transportmessen i Herning i 2019, har et svenskproduceret chassis, et svensk designet karrosseri bygget i Kina og en europæisk slutaptering. Prøveturen med udgangspunkt i Aarhus og omkring 150 kilometer rundt i det østjyske efterårslandskab gav et godt indtryk af turistbussen, som Dan Schroeder kører ud og præsenterer for turistbuskunder med en konkurrencedygtig pris på Scania-kvalitet

Af Jesper Christensen

Den dag i oktober, hvor Dan Schroeder holdt ind til siden på Aldersrovej i Aarhus N, var det for at åbne døre og lemme og præsentere herlighederne for Magasinet Bus' testkører. Han pegede selvfølgelig på, at prisen på under to millioner kroner er konkurrencedygtig i forhold til andre sammenlignelige HD-busser. Og så især alt det, bussen byder på for pengene.

Dan Schroeder åbner den brede fordør, da han ser os komme gående op ad Aldersrovej.

- Velkommen og tak for sidst, siger han og henviser til den testtur, der resulterede i beskrivelsen af Scania Beuladobbeltdækkerbussen, som vi bragte i Magasinet Bus 9 - 2020, og som kan ses **her**:

Inden vi får lejlighed til at indtage pladsen bag rattet, giver Dan Schroeder en rundtur i og omkring bussen. Der er et par trin op til HD-dækket, hvor to rækker Kieler-stole står klar til at tage mod passagerer. Den tre-akslede testbus har

Materiel



Scania Touring HD, der er bygget i Kina over et svenskbygget buschassis, er en konkurrencedygtig bus på både pris og kvalitet. Magasinet Bus fik i begyndelsen af oktober mulighed for at testkøre den i det østjyske i en tre-akslet udgave med plads til 59 passagerer plus en rejseleder og chauffør.



Scania Touring HD er produceret i samarbejde med kinesiske Higer på et fabriksanlæg, som Scania har etableret i Kina og som bemannes af medarbejdere fra Higer.

Materiel



Kieler-stole monteret på et klargøringsanlæg i Antwerpen står klar til at tage mod passagererne. I loftet er der blå natbelysning på podestkanten.

en sæde-bestykning på 59 plus 1 plus 1. De fleste af sæderne står tomme under det meste af turen. Hvorfor det ikke er alle sæderne, der står tomme, vender vi tilbage til senere.

Bussen er udstyret med køleboks og et ganske veldisponeret toilet til venstre ved bagtrappen, når man står inde i bussen. Til højre bag et jalousi-lukke er indgangen til en pænt stor sovekabine, hvor chaufføren om nødvendigt kan holde sit daglige hvil - eller tage en lur, hvis han har lyst eller behov for det i situationer, hvor gæsterne er væk fra bussen.

Der er ligesom ved fordøren god plads ved bagtrappen og bagdøren.

Ude af bussen demonstrerer Dan Schroeder bussens fjernbetjente for- og bagdør og sidelemmene til bagagerummet under gulvet i bussens midterste del. Han viser også, at man kan komme til sovekabinen udefra - bag en lem åbner der sig et rummeligt sengerum med en bred madras og et betjeningspanel, hvor chaufføren eksempelvis kan indstille varme-anlægget.

Materiel



Læg mærke til de lukkede hattehylder over stolene. Lågerne er udført i aluminium, hvilket gør dem stabile og lette at åbne og lukke.



Dørene - her bagdøren - kan betjenes med nøglen til bussen. En, to og tre, så er døren åbnet...

Det er tid til at komme af sted. Vi tager plads bag rattet og genkender indretningen fra andre Scania-kørertøjer. Det er ganske enkelt at finde sig til rette i sædet. Det eneste, vi sådan set skal lede lidt efter, er den traditionelle håndbremse. Håndtaget sidder i venstre side. Dan Schroeder forklarer, at der også kommer elektronisk betjente p-bremser i fremtidens busser.

Scania's Touring HD er leveret med en seks-cylindret Euro 6-motor på 450 hk, og Scania Opticruise automatiserede gearskiftesystem til bussens 12-trins gearkasse søger for at overføre motorens kræfter til det højgearede bagtøj og ud til hjulene.

Materiel



Dan Schroeder, Key Account Manager hos Scania med udgangspunkt i Aarhus, forklarer, at busser bliver tjekket og klar-gjort i Antwerpen, når de ankommer fra Kina. Herfra bliver de sendt ud til kunder i hele Europa. Busser til danske kunder bliver derudover rustbeskyttet i Danmark. Den testede bus havde netop fået en behandling hos en specialist i rustbeskyttelse i Esbjerg.

Materiel



Førerpladsen er genkendeligt Scania-design. Håndbremsen sidder til venstre. Dan Schroeder forklarede inden afgang, at der er elektrisk styrede p-bremsere på vej i busserne.

Med Opticruise-gearskiftet er det blot at dreje gearvælgeren fra N til D, løsne håndbremsen og så trykke let på speederen - bussen lægger stille og roligt fra kanstenen.

Kort efter tager vi et skarpt højresving fra Aldersrovej og glider ud i trafikken på Nordre Ringgade.

Drivlinen i Scania Touring HD er velkendt - og velafstemt. Scania's automatiserede gearskiftesystem, Opticruise, der var et af de første automatiserede gearskiftesystemer til almindeligvis manuelle gearkasser, er ind i mellem blevet kritiseret for at være for langsom i sine skift. Men lige som andre producenter af automatiserede gearskiftesystemer og gearkasser har udviklet deres produkter, har Scania også indhentet de eventuelle forsping, konkurrenterne har haft i årenes løb, så Opticruise-gearskiftesystemet og tilhørende gearkasse leverer gearskifte til tiden på en yderst behagelig og meget velafstemt måde. Det samme gælder bremserne - yderst behageligt velafstemt. Selvom trykluft-

Materiel

En skærm i instrumentbordet er koblet på et udendørs kamera i bagenden...



...og til et kamera ved bagdøren.

Scania Touring HD-bussen kunne også bedømme chaufførens kørsel.

En chauffør i en bus har behov for flere betjeningsknapper, end sine kolleger i lastbiler. I en Scania Touring HD er det centrale instrumentbord suppleret med et mindre til venstre, hvor der også er en kopholder og en fralæggebakke.

Det centrale instrumentbord er også suppleret med en udvidelse til højre med eksempelvis skærm og bussens musikanlæg. Førersædet er et luftaffjedret ISRI-sæde med sele, lændestøtteregulering og varme. Under sædet er der et pengeskab og et aflåseligt skab.



Materiel



Lemmene til bagagerummet kan ligesom for- og bagdør fjernbetjenes med nøglen til bussen. Et klik ...og en, to og tre, så er lemmene til bagagerummet åbnet.

systemer af sagens natur har en lille forsinkelse, fordi luften under tryk lige skal have tid til at komme frem og fylde bremsemembranerne, bekræfter bussen, at forsinkelsen er på et minimum i en Scania. Der er bremsekraft stort set i samme øjeblik, man som chauffør træder på bremsen. Ok, bussens motorbremsesystem og retarder bidrager også positivt til indtrykket, når det er koblet til bremsepedalen.

Her på Magasinet Bus har vi den vane, at betjene retarder-systemer via grebet på ratstammen. I Scania'er sidder det velplaceret, så det ligger liggetil højre hånd at gribe fat i det og dosere retarderen i et, to, tre, fire eller fem trin.

Der skal ikke ret megen øvelse til for at køre på en måde, så eventuelle passagerer dårligt mærker, at man som chauffør tager farten af og bremser op ved først at bruge retarderen og så eventuelt fodbremsen. Det kræver blot, at man kigger lidt længere frem i trafikken end bare til den forankørende. Her på Magasinet Bus tør vi godt vove den påstand, at erfarne chauffører vil være enige i den påstand. Ellers er de meget velkomne til at kontakte os.

Materiel

Lys, ventilation, højttaler og tilkaldeknop over hver stolesæt.

Og et skilt, der her viser, at der er ledigt på toilettet.



Bussens toilet, der er placeret til venstre ved bagtrappen, når man står oppe i bussen, er ganske veldisponeret. Der er ligesom ved fordøren god plads.



Materiel

Bussen er udstyret med køleboks, der er placeret med bagtrappen.



Ved hver sæt stole er der et USB-stik til opladning. For et par år siden, var det ekstra-udstyr i de fleste busser. I dag er det en selvfølge.

Og hvis man er forudseende i trafikken og tilpasser hastigheden de aktuelle forhold og blandt andet bruger sine erfaringer med hensyn til, hvornår der bliver grønt - eller det skifter til rødt i lysregulerede kryds - kan man i mange situationer helt undgå at standse op og i stedet lade bussen trille lige så stille. På den måde bliver køreturen mere behageligt for både passagerer og en selv. For hvorfor skal passagererne sidde og nikke, fordi man bremser unødvendigt op, som om man har stillet dem et spørgsmål, som de skal nikke til - som kørerlæreren på Specialarbejderskolen i Aabenraa for mange år siden forklarede, da Magasinet Bus' testkører var på kursus for at erhverve sit erhvervskørekort.

Dertil kommer at brændstofudgifterne til køreturen også bliver lettere at betale, fordi de ganske naturligt bliver mindre. Og så har vi ikke været inde på, at en mere fremsynet og rolig kørestil også bidrager til færre skader.

Og den testede tre-akslede Scania Touring HD-bus giver med sin veltrimmede drivline chaufføren bag rattet gode muligheder for at køre både behageligt og økonomisk.

Leverer et godt udsyn

Der er et godt udsyn fremad og til begge sider - i højre side giver en ekstra og lavt siddende rude i forreste dør chaufføren en ekstra mulighed for at se, hvad der sker ved forreste højre hjørne. De store spejle sørger for oversigten

Materiel



Vi måtte lige holde ind to af de steder, hvor der i normale tider holder en del turistbusser i Aarhus. Ved Den Gamle By...

...og ved Musikhuset.



Materiel



...hvor der også er en kopholder til kolde eller varme drikke.

Grib blot mikrofonen og få budskabet ud. Den er lige ved hånden over for rejseleders sæde....

langs siderne, mens et kamera øverst i bagenden via en skærm viser, hvad er lige bag bussen. Overblikket gennem frontrude og sideruder, spejle, kamera og det ekstra vindue i døren søger for, at man som chauffør er godt dækket ind med hensyn til oversigt.

Og det er godt at konstatere, når vi her på Magasinet Bus tester et 13,7 meter langt tre-akslet køretøj.

Vi er på vej ud af Aarhus med kurs mod smutvejen, der forbinder Skanderborg med Randers. Turen gennem det bakkede østjyske landskab er smuk uanset årstiden.

På landevejen, der svinger sig gennem skove og op over bakkerne, får den tre-akslede bus lejlighed til at vise sine køreegenskaber. Retningsstabiliteten ligger i top, og den reagerer som forventet, når vi styrer gennem sving - også dem, hvor det er nødvendigt at tage farten af med driftsbremsen. Det er især vejen fra Randers mod Silkeborg, der kombinerer kørsel ned ad bakke med et sving. Med et omdrejningstal på lidt over 1.000 pr. minut ligger hastigheden på lidt over 80 kilometer i timen.

Efter landevejskørslen mod Silkeborg, ligger der omkring 40 kilometer kørsel på motorvej foran os. Her kommer busens drivline med et bagtøj med 3.07:1 i udveksling til fulde til sin ret. Ved en hastighed på 100 kilometer i timen ligger omdrejningstallet på omkring 1.150 i 12. gear. Motorens har ved det omdrejningstal det maksimale

Materiel

Ved bagtrappen til højre bag et jalousilukke er indgangen til en pænt stor sovekabine, hvor chaufføren om nødvendigt kan holde sit daglige hvil eller tage en lur, hvis han har lyst eller behov for det i situationer, hvor gæsterne er væk fra bussen.



Man kan komme til sovekabinen udefra - bag en lem åbner der sig et rummeligt sengerum med en bred madras og et betjeningspanel, hvor chaufføreren eksempelvis kan indstille varmeanlægget.

drejningsmoment til rådighed et par hundrede omdrejninger til hver side, hvilket betyder, at det automatiske Opti-cruise-gearskiftesystem ikke skifter ned i 11. gear, hvis det begynder at gå lidt op ad bakke, men fortsætter ufortrødent i 12 gear.

Motorvejen glider stille ind under bussen, mens vi kører østpå mod Aarhus. Dan Schroeder benytter lejligheden til at gå en tur ned bagerst i bussen for i ro og mag nyde køreturen - og tjekke lydniveauet. Dermed sørger han for, at ikke alle sæderne til fremtidens passagerer står tomme på turen.

Han konstaterer, at gulvet i bussen, der er udført i krydsfiner, er med til at lægge en ganske god dæmper på lydende

Materiel



Fra bagerste sæde kan man se den vej, man lægger bag sig.

fra motor og transmission. Et forhold vi som testkører ikke selv kunne tjekke med mindre, vi havde overladt rattet til Dan Schroeder. Og det ville vi nødtigt.

Tilbage på Aldersrovej i Aarhus N kan vi konstatere, at Scania Touring HD lever op til de forventninger, man med rette kan have til et produkt med Scania's grif på fronten. Der er tale om et gennemført produkt fra front til hæk bygget på en gennemprøvet drivline.

Og så er det værd at bemærke, at Scania's modul-system betyder, at har man først lært én Scania-model at kende, så har man også lært de andre modeller at kende med de varianter, der måtte være på grund af størrelse og det, de enkelte modeller er bygget til - persontransport, transport af dagrenovation, levende grise eller andet gods.

Scania Touring HD har som model været på markedet siden 2008/2009, men blev som nævnt i indledningen først kørt ud på det danske marked i 2019. Bussen, der leveres som 12,1 og 12,9 meter lange to-akslede turistbusser plus en 13,7 meter lang tre-akslet turistbus, bygger på en grundlæggende modultankegang. Modultankegangen i busserne danner basis for den konkurrencedygtige pris på de tre mulige aksel-varianter og længder. Den betyder også et enklere valg, da modulopbygningen fastlægger, at der er et bestemt antal valgmuligheder for opbygningen af de to- og tre-akslede busser - plus ekstraudstyr.

Materiel



*Udsynet til sidene er sikret med
store spejle...*



*...og en ekstra lavt placeret
rude i døren.*

Materiel



Dan Schroeder åbner skabene, hvor de forskellige installationer er placeret.

Udvalgte generelle fakta om Scania Touring HD:

Scania Touring HD:

- fås som to-akslede busser i en 12,1 meter og en 12,9 meter udgave og i en 13,7 meter tre-akslet udgave
- kan leveres med lift til kørestol
- kan leveres i en tre-akslet udgave med en 1-0-1 dør-løsning, hvor toilettet er monteret i gulvhøjde i bagenden



Fakta om den testede Scania Touring HD:

- Længde - højde - bredde: 13,7 meter - 3,8 meter - 2,55 meter
- Akselafstand: 6.395 mm
- Frontudhæng: 2.820 mm
- Bagudhæng: 4.495 mm

Drivline:

- Seks-cylindret 13-liters Euro 6 rækkemotor med en effekt på 450 hk og et maksimalt drejningsmoment på 2.350 Nm
- Opticruise automatiseret 12-trins gearkasse
- Femtrins retarder
- Bussen er forsynet med to 150 amperes generatorer og 225 Ah-batterier i fast holder
- Elektrisk styret luftaffjedring med hæve/sænkefunktion med knæle-funktion på forakslen
- Bagerste aksel - løbeaksel - er hydraulisk styret

Bussen er forsynet med:

- EBS og ABS-bremssystemer
- ESP - Elektronisk stabilitetsprogram
- AEB - Automatic Emergency Brake
- LDW - Lane Departure Warning (Sporassistent)
- ASR - antispin-system
- Hill Hold funktion - bakkestarthjælp
- ACC - Adaptive Cruise Control

Karosseriet er bygget som en rammekonstruktion i galvaniseret stal. Tagets stalkonstruktion er beklædt med aluminium, mens siderne er udført i galvaniseret stal med sidelemme udført i aluminium-

Den er bestykket med 52 + 1 + 1 sæder



Bagdøren i bagenden giver liften plads over baghjulet

I Norge er Scania Touring HD en populær bus på den lange ruter i en udgave med bagdøren i bagenden og en lift til passagerer i kørestol over den bagerste aksel

Billederne overover og på næste side giver et indblik i fordelene ved den løsning. Det giver ekstra plads til bagagen under gulvet midt i bussen, når bagdøren er rykket bagud, og toilettet er hækmonteret.

Materiel



Passager i kørestol bliver løftet op og kørt ind i bussen gennem en bred dør.





Scania havde dansk premiere på sin Touring på persontransportmessen i Herning i 2019

Chassiset kommer med skib til Kina - den færdige bus med skib til Belgien

Scania begyndte at producere og markedsføre sin Touring-turistbus tilbage i 2008/2009 på markeder rundt om i verden. Men det var først på persontransportmessen i Herning i foråret 2019, at Scania begyndte at køre modellen ud på det danske marked. Scania er i dag oppe på at have produceret og leveret tæt på 4.000 to- og tre-akslede udgaver af bussen, der er bygget i samarbejde med den kinesiske producent af små og store køretøjer, Higer, som har et stor produktionsanlæg i Suzhou, hvor Scania har sine egne produktionsfaciliteter

Af Jesper Christensen

Produktionen af Scania Touring, der kan leveres i tre længder - to-akslede modeller på 12,1 meter og 12,9 meter og en tre-akslet på 13,7 meter - starter i Sverige, hvor chassiset bliver produceret og monteret med motor, gearkasse, transmission og førerplads eksklusiv førersæde. Det grundlæggende køreklare chassis bliver herefter sendt med skib til Suzhou, der ligger tæt på Shanghai i Kina.

Materiel

Her har den store kinesiske producent af blandt andet busser et stor produktionsanlæg, hvor chassis'erne bliver bygget op med karrosseri på en produktionslinie, der bliver bemandedet med medarbejdere fra Higer, men som Scania styrer med eksempelvis produktionsflow og kvalitetskontrol.

I begyndelsen af Scania's og Higer's samarbejde stod Higer for produktionen. I 2016, hvor Scania fik sine egne produktionsfaciliteter hos Higer, fik Scania også styr på produktionsflowet og kvalitetssikringen, så busserne kører frem i samme svenske garanti for kvalitet, som alle Scania's øvrige produkter er kendt for.

Key Account Manager Dan Schroeder oplyser, at især kunder i Sverige og Norge har fået øjnene op for Scania Touring's kvaliteter, så Scania Touring HD ligger på relativt store salgstal i de to lande.

Når busser til europæiske kunder er færdigproduceret hos Higer i Suzhou, bliver de fragtet med skib fra Shanghai til Antwerpen i Belgien. Her har Scania har et "Delivery Centre", hvor busserne tjekkes for eventuelle transportskader, og hvor de kommer gennem yderligere en kvalitetskontrol og et tjek af deres generelle funktionalitet. Derudover får de monteret originale Kiel Avance 1020-passagerstole. Herefter leveres busserne til de respektive Scania-enheder rundt om i Europa.

Her i Danmark bliver busser klargjort med eksempelvis rustbeskyttelse. Den tre-akslede bus, som vi testede her på Magasinet Bus, var kort tid forinden blevet rustbeskyttet på et specialværksted i Esbjerg.



Et eksempel på en tjekliste for en Scania Touring HD.



Værksteder er blevet mere bæredygtige i drift

På Scania's 16 egne værksteder i Danmark har man i flere år arbejdet målrettet på at mindske CO₂-udslippet med det formål at få skabe mere klimavenlige værksteder

- Vi har et ambitiøst mål om at nedbringe vores CO₂-aftryk med 50 procent inden 2025, hvilket blandt andet betyder, at vi på alle vores serviceværksteder nu anvender 100 procent grøn strøm og CO₂-neutral opvarmning, siger Allan Kiby, der er servicedirektør hos Scania Danmark.

- Det er ikke noget, der er kommet natten over, men til gengæld noget vi har arbejdet målrettet på i flere år. Det grønne arbejde er en integreret del af vores hverdag hos både ledelse og medarbejdere, siger han videre.

Scania's danske servicenetværk har over 430 ansatte, og gennem aftaler som skræddersyet service hjælper de kunder med at maksimere tiden, hvor deres biler er i drift og dermed være så effektive som muligt. Derudover arbejder alle serviceværksteder også aktivt på at reducere miljøpåvirkningerne ved at have et bæredygtigt fokus.

Det betyder blandt andet, at:

- der anvendes 100 procent fossilfri elektricitet
- der er hentet store besparelser på strøm ved at skifte til LED-belysning i alle værksteder
- 15 ud af 16 værksteder anvender CO₂-neutral opvarmning
- alle værksteder er ISO14001-certificeret
- ledelsen løbende sikrer opfølgning på bæredygtige forbedringer
- alle medarbejdere er involveret i arbejdet med bæredygtige forbedringer

Sekretariatschef i uddannelsesråd søger nye udfordringer

TUR's sekretariatschef Pernille Hedin har valgt at søge nye udfordringer. Uddannelseskonsulent i TUR, Johnny Bengtson, er udpeget som konstitueret sekretariatschef

TUR's formandskab har sat gang i en proces for at finde en ny sekretariatschef til TUR.

TUR - Transporterhvervets Uddannelser - fastsætter mål og rammer for arbejdsmarkedsuddannelse (AMU) og erhvervsuddannelse (EUD) og udvikler fremtidssikrede uddannelser til transportbranchen.

TUR ejes af arbejdsgiverforeninger og fagforbund inden for transportbranchen og er en interesseorganisation, der har til formål at varetage transporterhvervets uddannelsesmæssige interesser over for de offentlige uddannelsessystemer.

Følgende organisationer er repræsenteret i TUR:

- 3F
- DI
- Dansk Erhverv
- DSB
- Dansk Jernbaneforbund
- Danmarks Fiskeriforening
- Danske Regioner
- Kommunal Brandvæsen
- FOA
- Privatbanernes AF

Parterne i TUR bemande de rådgivende udvalg, som er nedsat i henhold til lovgivningen. Udvalgene er sammensat, så der er lige mange arbejdstagere og arbejdsgivere i de enkelte udvalg i såkaldte paritetiske udvalg.

Udvalgene varetager uddannelsesinteresserne inden for områderne:

- Gods på landevej og bane
- Personbefordring med bil, bane og bus
- Terminaler, herunder havne og lufthavne
- Oplagring i produktion, engros og detail
- Redning, brand og ambulance
- Erhvervsfiskeri

Den daglige drift varetages af TUR's sekretariat, hvis primære opgave er at betjene bestyrelsen og de enkelte udvalg, samt at holde kontakt og være i dialog med uddannelsessteder, ministerier og styrelser.

Uddannelse

The screenshot shows the Dekra job portal interface. At the top, there is a navigation bar with the Dekra logo and links for 'Søg Job', 'Virksomheder', 'Løsninger', and 'Opret Jobannonce'. On the right side of the navigation bar, there are buttons for 'Log ind' and 'Opret bruger'. Below the navigation bar, there is a search area with two input fields: 'Søgeord (fx. Chauffør, Kurér eller Kran)' and 'Område (fx. Århus eller Sjælland)', followed by a green 'Find jobs' button. The main content area is divided into a left sidebar and a main job listing area. The sidebar contains filters for 'Nuværende søgning' (with a 'Buschauffør' button), 'Søg på Kategori' (listing various chauffeur roles like Lastbilchauffør, Varebilchauffør, etc.), 'Søg på Jobtype' (listing Fuldtid, Afløser, Deltid), and 'Søg på By'. The main job listing area features a notification setup section with 'Email mig jobs som disse', 'Din email', and 'Opret notifikation' buttons. Below this, there are three job listings from 'HERNING TURIST': 'Chaufførjob uopfordret' (29/10/2020), 'Chaufførjob Lemvig' (28/10/2020), and another 'Chaufførjob Lemvig' (28/10/2020). Each listing includes a brief description of the role and the company logo.

Uddannelsesorganisation lancerer jobportal for chauffører

Dekra-organisationen, der i Danmark er bedst kendt for sine kurser og uddannelser for chauffører, har åbnet en jobportal, der skal gøre det nemmere for chauffører og vognmænd at finde hinanden. Dekra peger på, at mange vognmænd ifølge en rundspørge skal ansætte flere chauffører i de kommende måneder

På den baggrund lancerede Dekra sidst i september sin nye jobportal på www.transport-job.dk. Her kan chauffører få overblik over opslåede stillinger og bruge søgekategorier som jobfunktion, arbejdstid, geografi og lønramme til at finde de job, der interesserer dem.

Portalen kommer på et tidspunkt, hvor mange af landets vognmænd forventer at få brug for flere chauffører. I en analyse, Dekra har foretaget blandt 400 transportfirmaer, svarer 40 procent af godsvognmændene, at de skal ansætte chauffører inden for de kommende tre måneder. 56 procent af godsvognmændene svarer derudover, at det er en udfordring at skaffe kvalificerede chauffører.

Uddannelse

Også vognmænd inden for persontransport, der har været hårdt ramt under COVID-19, ser lys forude. Således svarer 32 procent af de adspurgte vognmænd inden for persontransport, at de skal ansætte chauffører indenfor de kommende tre måneder.

Dog er særligt turistbusbranchen fortsat ramt. Her forventer 22 procent af vognmændene at skulle ansætte inden for de næste tre måneder.

Dekra's ambition med den nye web-side er at skabe Danmarks største specialiserede jobportal for transportbranchen.

- Der har manglet et seriøst sted, hvor man som chauffør kan få et godt overblik over de vognmænd, som mangler chauffører. Ofte ser vi opslag i diverse Facebook-grupper og på mindre jobsider. Det gør det vanskeligt og meget tidskrævende for chauffører at finde drømmejobbet. Derfor vil vi med den nye jobportal samle alle relevante jobs i branchen ét sted. Branchen skriger på flere chauffører, og ud over at uddanne dem bør vi også lette chaufførernes muligheder for at finde de ledige job, siger administrerende direktør i Dekra Danmark, Peter Laursen og forklarer, at målet med jobportalen er at have 200 vognmænd på portalen inden årets udgang.

- Med den nuværende interesse, ser det mål ud til at blive opfyldt hurtigt, siger Peter Laursen.

Mundbind er et krav ved køreprøve

De praktiske køreprøver bliver fra torsdag 29. oktober og ind til videre afholdt med mundbind eller visir. Kravet, der kommer i forbindelse med en stigende spredning af corona-virus, er indført for at begrænse smittespredningen og beskytte de prøvesagkyndige.

- Lige nu ser vi, hvordan landene omkring os stadig lukker mere ned i takt med den stigende smitte. Der er vi heldigvis ikke i Danmark, og regeringen arbejder for at holde antallet af smittede nede og samfundet i gang. For bedst muligt at undgå smitte hos de motorsagkyndige, så køreprøverne fortsat kan gennemføres, bliver der derfor nu krav om at man skal bære mundbind eller visir, siger transportminister Benny Engelbrecht (S) og fortsætter:

- Vi hører fra branchen, at kørelærerne og eleverne i høj grad allerede bruger mundbind eller visir i den praktiske undervisning. Det er rigtig godt, og jeg vil opfordre køreskolerne og eleverne til fortsat at passe godt på.

Kravet gælder for personer, der deltager i praktiske køreprøver og vejledende helbreds-mæssige køretest efter bekendtgørelse om kørekort samt for personer, der deltager i afsluttende prøver i kørsel efter bekendtgørelse om godkendelse af kørelærere.

Det er vigtigt, at kravet bliver overholdt. Hvis ikke, kan eleven risikere at blive afvist fra prøven.

Det er fortsat være op til elever og kørelærere, om der skal bæres mundbind eller visir i køreundervisningen. Som nævnt ovenfor bruger kørelærerne og eleverne i høj grad mundbind eller visir i den praktiske undervisning.



Netop ankommet linje 110 til ZOB en kedelig regnvejrsdag i september.

Danske og tyske busser er grænseoverskridende

Det er nok almindeligt kendt i det sønderjyske - men i resten af landet er det måske de færreste der ved det - at trafikselskabet Sydtrafik i samarbejde med trafikselskabet Aktiv Bus i Flensburg og NAH.SH (Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH) driver busruter, der overskrider den danske/tyske grænse

Af Rolf Brems

Rettelig skal det siges, at Linje 1, som køres af Aktiv Bus i Flensburg, stoppede kørslen over grænsen med indførslen af den skærpede grænsekontrol i forbindelse med Covid-19. Det betyder at passagerer må gå 300 meter fra det tyske stoppested til busterminalen i Kruså. Linje 1 kører fra grænsen og via ZOB (Zentraler Omnibusbahnhof) til Banegården i Flensburg, hvorfra der er videre forbindelse til byens universitet. Det er også fra banegården i Flensburg, at der er jernbaneforbindelser til resten af kontinentet.

Busrejser

Navnet "Busbahnhof" bruges stadig om busbanegården i Flensburg, selvom at jernbanen blev ført uden om byen i 1927 og stationen flyttede til sin nuværende lokation.

Flensburg har små 100.000 indbyggere, men har med et opland med større og mindre landsbyer på samlet over 30.000 indbyggere. Disse byer, som betjenes af et utal af busoperatører, hvoraf Autokraft (ejet af Deutsche Bahn) og Rohde Verkehrsbetriebe (der er en del af den internationale Transdev-gruppe) er blandt de største. Desuden eksisterer der fortsat nogle mindre familiedrevne vognmandsfirmaer som Gorzelniaski, Hansen-Borg, og Fördebus. Fördebus GmbH, som er eget af Gorzelniaski og Hansen-Borg, kører for eksempel rute 21 fra Flensburg til Lyksborg (Glücksburg), som ligger ca. 15 kilometer øst-nordøst for Flensburg et stykke ude på sydsiden af Flensburg Fjord.

Linje 110, som køres af Sydtrafik, har sit udgangspunkt i Sønderborg og kører via Kruså og grænsen gennem forstæderne Nordstadt og Neustadt og videre til ZOB.

Den betjener årligt ca. 50.000 passagerer og kørte normalt, selvom grænselukningen på grund af Covid-19 begrænsede trafikken mellem Danmark og Tyskland. Det skyldtes, at ruten er en typisk pendlerbus og kunderne havde et anerkendelsesværdigt formål i form af job, uddannelse med mere.

Der er en rig farvevariation af busser på ZOB.



Busrejser



Linje 8 tager kunder ind, læg mærke til nummerpladen, FL. For Flensborg, AB står for Aktiv Bus og ved Deutsche Bahn ville der eksempelvis stå DB.

Første tur har afgang fra Sønderborg klokken 05.20 og ankommer til ZOB kl. 0620. Ruten har timedrift og sidste tur fra Flensborg kører klokken 22.08.

Der, hvor Busbanegården ZOB ligger i dag, lå den tidligere banegård med et utal af spor. Den var anlagt på et opfyldt areal, hvilket man kan se på den måde bygningerne ligger på.

Flensborg fik i sidste halvdel af 1800-tallet en jernbane med forbindelse til Vamdrup. Få måneder før åbningen blev Slesvig-Holsten en del af Tyskland, og det blev derfor under tysk flag banen blev indviet.

Flensborg, som undgik de allieredes bombninger under Anden Verdenskrig bærer præg af at være en meget gammel by med flotte huse, nogle i dansk stil, andre i tysk, hvilket måske afspejler hele området. Der er stadig mange dansk sindede i Slesvig Holsten, og tysksindede i Sønderjylland. Og det er blandet andet det, som de grænseoverskridende busruter nyder godt af. Der er eksempelvis en væsentlig trafik af gymnasieelever, som søger mod danske gymnasier i den tyske del og vice versa.

Når bussen kører ind fra Nordstadt i Flensborg, bliver den på et tidspunkt ledt over vejen og kommer ind i sin egen

Busrejser



Linje 10 tager passagerer op ved Südermarkt, Kirken i baggrunden er St. Nikolai Kirke, bygget i 1400 tallet.

"busbane". Her kører den ind på den tidligere havnebane ud til kraftværket og værftet. Mellem sporene er der i dag fast underlag, der kan bære en bus.

For at give bussen en fordel i trafikken kan chaufføren aktiverer en kontakt så lyskrydsene skifter, specielt de steder, hvor man skal krydse begge kørebaner.

Bybusserne i Flensborg betjener 12 linier. Linie 8, som er helt ny, startede ved køreplansskiftet søndag 6 september i år. Det er en ringlinje, som blandt andet betjener Campus og bydelen Tarup i den syd østlige del af byen. Passager-tallet er samlet på 16 millioner årligt - et tal, der var stigende ind til corona-krisen kom.

Bybusserne kører årligt omkring 2,6 millioner kilometer om året

Busoperatøren Aktiv Bus kører alle ruterne med led-busser. Selskabet har 30 af dem, og de tilbageværende almindelige 12 meter busser kører kun som reserve. Netop på grund af det stigende antal passagerer har man i løbet af de senere år skiftet fra almindelige 12 meter busser til 18 meter lange ledbusser - men også på grund af et stigende pladsbehov for mennesker i kørestole, mennesker med rollatorer med mere.

Busrejser



Der er nogle sjove og flotte folieret busser ind imellem.

Byens 12 ruter køres i 20-minutters drift, hvilket Aktiv Bus ikke selv kan dække. De har derfor to vognmænd (Fördebuss og Autokraft) til at hjælpe sig med opgaven. De kører i en underentreprise omkring 1 million kilometer årligt. På den måde kører der yderligere 20 led-busser rundt i byen - og de skiller sig faktisk ikke ud fra de ledbusser, som Aktiv Bus selv ejer, da de alle sammen kører med et Aktiv Bus logo.

Aktiv Bus har forholdsvis mange hybridbusser, men i øjeblikket ingen batteribusser. Der blev i løbet af de sidste par år testet forskellige batteribusser. Men menneskefyldte batteridrevne ledbusser har dels problemer på grund af byens mange stejle stigninger på visse ruter, dels at batterierne endnu ikke har kapacitet nok til at kunne holde busserne kørende en hel dag.

Busrejser

Aktiv Bus planlægger dog, at skifte til batteribusser, så snart det kan lade sig gøre. Der er i øjeblikket gang i planlægningen af en hel ny "Betriebshof" til fremtidens batteribusser.

Sydtrafik havde sidste år 415 busser, som kørte i alt 834.224 køreplanstimer - et tal, som er faldet med ca 10 procent gennem de seneste ti år.

Tak til Bela Bergemann og Louise C Rasmussen fra Sydtrafik og Aktiv Bus.



Klar til afgang mod Danmark.



Persontransportorganisation:

Forlængede restriktioner er lig med forlængede behov for støtte til turistbus- og taxibranchen

De nuværende hjælpepakker sikrer ifølge organisationen Dansk PersonTransport's ikke hjælp til de turistbusvognmænd, som først og fremmest kører grupper rundt i Danmark, hvilket en stor del af de små og mellemstore danske turistbusvognmænd lever af. Dansk PersonTransport påpeger, at hvis turistbusserne skal stå til rådighed, når en vaccine og en indkapslet corona-virus sætter samfundet i gang igen, skal de op og stå forrest i køen til mere hjælp

- Alle kan se, at arrangementer, rejser og ture aflyses, men man må ikke overse, hvad det betyder for turistbusserne. Det kan være, man ser en turistbus i trafikken, der kører en børnehaven eller anden offentlig kørsel, og derfor tænker, at de nok klarer sig. Men det, man skal have for øje, er, at det er noget nær den eneste form for kørsel, nogle få af turistbusserne har, siger administrerende direktør for Dansk PersonTransport Michael Nielsen og fortsætter:

- Når børnehaven er sat af, står de få busser, der kører dem, helt stille, til de skal hentes igen. Og resten af busserne står i garagen. Det kan en vognmand slet ikke leve af, og de har derfor brug for yderligere hjælp. Det er væsentligt, at hjælpen også gives til de vognmænd, der lever af at køre danske grupper i Danmark.

Michael Nielsen peger på, at taxierhvervet er tilsvarende presset med udeblivende turisme, forretningsrejser, lufthavnsture og natteliv.

De seneste restriktioner, der skal stramme nettet endnu engang om corona-smitten, betyder også, at nettet strammes om turistbus- og taxi-vognmændene, som ifølge Dansk PersonTransport derfor har mere end nogensinde før brug for mere hjælp. Forlængelsen af "spærretiden", hvor alle restauranter, caféer og barer lukker klokken 22, er at stikke dødsstødet hårdere ind i branchen, lyder det fra organisationen.

- Der er ingen tvivl om, at de nye restriktioner endnu en gang rammer taxierhvervet hårdt, og de er nu igen ned på at have tabt 60 procent af omsætningen, siger vicedirektør i Dansk PersonTransport Trine Wollenberg og fortsætter:

- Udfordringen for taxibranchen er, at for at kunne modtage støtte fra de nuværende hjælpepakker skal de kunne dokumentere, at de er direkte påvirkede af restriktionerne i form af for eksempel en aftale med et hotel eller bar. Langt, langt de fleste taxivognmænd har ikke sådanne aftaler, men lider i samme grad af manglen på kørsel. Man bør derfor gentænke og udarbejde dokumentationskravet, så taxivognmænd kan søge baseret på omsætning, der i referenceperioden blev genereret i f.eks. nattelivet eller den nu ikke-eksisterende kørsel til og fra lufthavne, hoteller og eventsteder.

Hos Dansk PersonTransport er holdningen, at det er muligt, at de forlængede restriktioner er nødvendige i kampen mod coronavirussen, men at det er helt sikkert, at restriktionerne betyder, at behovet for støtte til turistbus- og taxibranchen er endnu større nu, hvis samfundet som fællesskab skal sikre, at der også i fremtiden er en turistbus til at køre ældregruppen, fodboldholdet eller børnehaven på tur - eller en taxi, der kan køre de sidste gæster på restauranten hjem, eller som kan hente passagerer i lufthavnen fra de rejser, som fremtiden vil byde på.

Fagforening fik over 8 millioner ind i arbejdsskadesager

I august kunne Chaufførernes Fagforening i København notere, at der kom 8.973.642 kroner ind til medlemmer, som fagforeningen havde hjulpet i sager om arbejdsskader

Dermed har fagforeningen skaffet i alt 15.742.133 kroner ind i sager om arbejdsskader i årets første otte måneder.

Faglige sager gav godt 237.000 kroner i kassen

I løbet af august fik Chaufførernes Fagforening i København i alt skaffet 237.051,69 kroner ind til berørte medlemmer i faglige sager - eksempelvis sager om manglende overtidbetaling og feriepenge

Dermed har fagforeningen skaffet i alt 2.270.339,84 kroner ind i faglige i årets første otte måneder.



32-årig mand blev anholdt for at slå en økse ned i en taxi

En taxichauffør var onsdag eftermiddag omkring klokken et ude for en voldsom oplevelse, da han holdt ind på Aldersrovej i Aarhus N. En bilist, der havde kørt foran ham, gik ud af sin bil og kom gående med en økse hen mod taxien. Han slog øksen hårdt ned i forruden på taxien, mens han råbte "du kørte efter mig" og nogle andre uforståelige ord. Herefter kørte manden med øksen fra stedet

Ud fra beskrivelsen af manden og køretøjet fandt en patrulje kort efter frem til en 32-årig mand, som erkendte, at det var ham, der havde svunget øksen. Han forklarede, at han havde et udestående med en fra taxiselskabet, og at han troede, at chaufføren var sendt ud for at forfølge og udspionere ham.

Den 32-årige blev anholdt og sigtet for trusler på livet, hærværk og for overtrædelse af våbenloven.

Taxichaufføren kom ikke til skade under episoden, oplyser politiet.



Letbanen i Østjylland kører først med halvtimesdrift til og fra Grenaa i løbet af første kvartal i 2022 - cirka 15 måneder senere end tidligere indikeret. Billedet er fra ankomsten af det første letbanetog i Grenaa. (Foto: Alberte Lind)

Letbanetog kører først til Grenaa med halvtimesdrift i begyndelsen af 2022

Et krydsningsspor ved Trustrup på Djursland, der skal åbne for, at letbanetogene kan køre til og fra Grenaa hver halve time, er forsinket. Forsinkelsen skyldes især corona-situationen, men også nye og yderligere forudsætninger og krav fra leverandøren ASAL omkring produktion, test og installation

Aarhus Letbane har hidtil haft en forventning om, at krydsningssporet ved Trustrup Station ville kunne blive taget i brug sidt på året. Krydsningssporet er en af forudsætningerne for, at der kan køre to tog i timen mellem Grenaa og Ryomgård.

Leverandøren, ASAL, har senest fremsendt en tidsplan, der viser, at krydsningssporet ved Trustrup først kan forventes åbnet i første kvartal 2022. Det er ca. 15 måneder senere end tidligere indikeret.

Hos Aarhus Letbane betegner man situationen som frustrerende. Forsinkelsen skyldes især corona-situationen og forsinkelser med projektering, produktion og leverancer af komponenter og materiel til projektet, samt en række nye

Letbaner

og yderligere forudsætninger og krav fra ASAL omkring produktion, test og installation, som adskiller sig markant fra tidligere projekter.

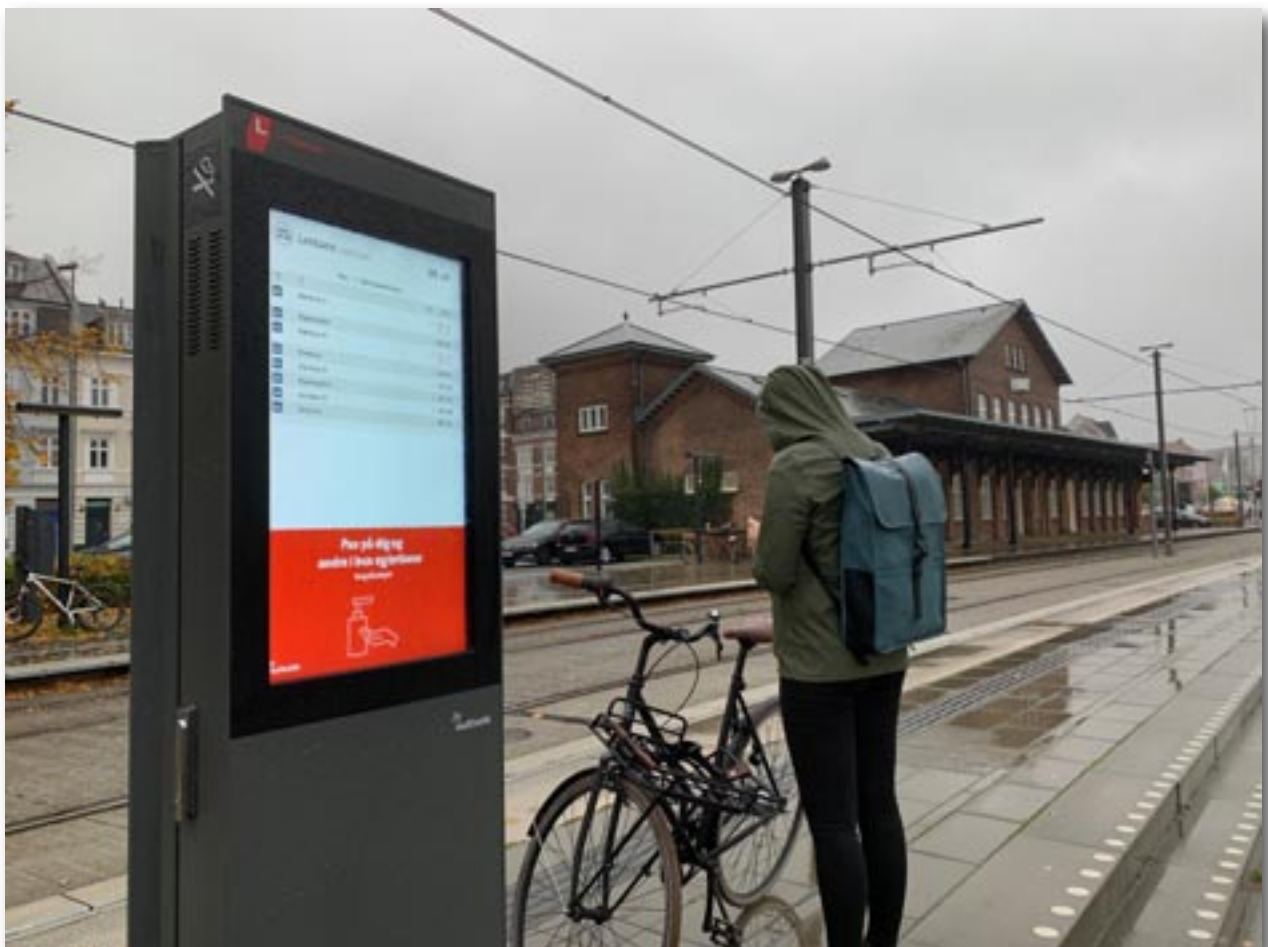
Oprindeligt var forventningen af krydsningssporet ved Trustrup Station ville stå klar, når Grenaa-banen åbnede. Tidligt under anlægsfasen var projektet i Trustrup en option til Turn Key-kontrakten med ASAL-konsortiet, men optionen blev ikke indløst inden sit udløb midt i 2016 på grund af manglende bevilling.

Flere efterfølgende forsøg på at lave en ny aftale med ASAL strandede på grund af store uenigheder om en ny og meget højere pris, om tidsplanen og øgede krav fra ASAL, samt et fokus på at få sat letbanetogene i drift på Grenaa-banen hurtigst muligt uden yderligere forsinkelser.

Kort tid efter underskrift af de endelige aftaler i begyndelsen af i år blev det meste af verden ramt af restriktioner som følge af indsatsen mod spredning af corona-virus - også de italienske medarbejdere, som skulle bidrage med blandt andet projektering af projektet, og som også skulle rejse til Danmark.

Desuden er produktionen af kritiske leverancer til projektet i USA også påvirkede af corona-situationen og af pres fra konkurrerende og større projekter i andre lande.

Aarhus Letbane er i dialog med ASAL omkring den nye tidsplan for at finde en måde at fremrykke ibrugtagningen på.



Der går frem til begyndelsen af 2022 før, Grenaa kommer på lystavlen med to afgang i timen.



Rederi lægger én af to norges-færger op i Københavns Havn

Den ene af de to passagerfærger, som DFDS sejler med ruten mellem Oslo og København, og som fik mellemhavn i Frederikshavn tidligere på året, bliver lagt op i København fra og med 2. november

DFDS har efter, at rejserestriktionerne er skærpet yderligere på grund af et stigende antal corona-smittede borgere, besluttet kun at betjene ruten med én færge, så der i hvert fald frem til midt i februar kun vil være afgang hver anden dag fra hver af de tre havne København-Frederikshavn-Oslo i stedet for hver dag.

Den færge, der kan se frem til at tilbringe vinteren i Københavns Havn, er Crown Seaways.

DFDS oplyser, at antallet af afskedigelser kan begrænses til 20 tjenere om bord som følge af en fagforeningsaftale om reduktion af arbejdstid og løn samt afspadsering og overflytning af andre medarbejdere.

Norsk færgereederi skærer ned på grund af corona-restriktioner

Rederiet Fjord Line, der forbinder Hirtshals i Vendsyssel med flere havne i det sydlige og sydvestlige Norge, har besluttet at skære antallet af afgangene ned på grund af de rejserestriktioner, som myndighederne i Norge og Danmark, har indført for at dæmme op mod spredning af corona-virus

Det betyder færre passagerer, så rederiet fra 27. oktober og året ud ikke kan opretholde sin almindelige fartplan.

For at sikre den nødvendige fragt af varer og arbejdskraft mellem Danmark og Norge har rederiet valgt fortsat at sejle med et skib mellem Hirtshals og Kristiansand med en afgang i hver retning mandag, tirsdag og onsdag, med to afgangene i hver retning torsdag og fredag og en afgang i hver retning om på søndage. Fjord Line vil ikke sejle mellem Hirtshals og Kristiansand om lørdagen.

Derud over vil Fjord Line ifølge rederiets fartplan 21. oktober sejle fra Hirtshals til Stavanger tirsdag og lørdag og fra Stavanger onsdag og søndag.

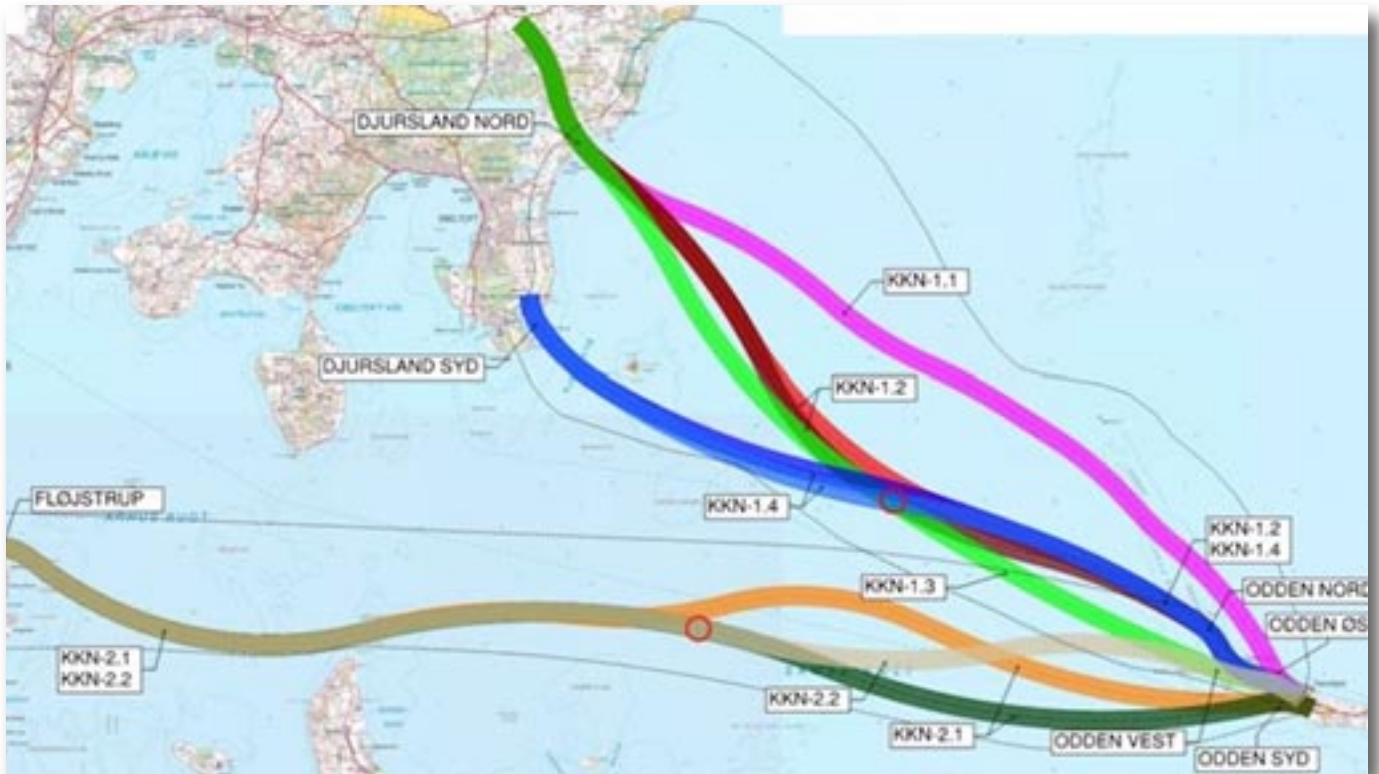


Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Faste forbindelser



Der er blevet undersøgt i alt 10 korridorer, som kan ses på ovenstående kort.

Analyse af Sjællands Odde-Jylland korridorer er gennemført

Som en del af den igangværende forundersøgelse af en fast forbindelse over Kattegat er arbejdet med at afdække de mulige løsningsmodeller for en Kattegatforbindelse fra Sjællands Odde med landfæste i Jylland afsluttet

Resultatet af analyserne viser, at der er en række udfordringer ved at anlægge en Kattegatforbindelse via Sjællands Odde:

- De trafikale beregninger viser, at en ren vejforbindelse ikke lever op til hovedkommissoriets målsætninger om størst mulige tidsbesparelser for rejsende og om at være til gavn for flest mulige brugere, sammenlignet med korridorer via Samsø
- Forsvarets anvendelse af - og interesser i - det militære øvelsesområde omkring Sjællands Odde er vanskelige at forene med opførelsen af en Kattegatforbindelse via Sjællands Odde
- Analysen viser endvidere, at de store åbne havområder mellem Sjællands Odde og Jyllands Østkyst er problematiske i forhold til at afværge risikoen for, at skibe sejler ind i brokonstruktionen, samt at kunne afvikle skibstrafikken sikkert omkring en Kattegatforbindelsen
- Alle løsninger har så store anlægsomkostninger, at de vil få en negativ samfundsøkonomi og lever derfor efter Sund & Bælts vurdering ikke op til kommissoriets formål om at være "økonomisk sammenhængende"

Det er på den baggrund besluttet, at der ikke arbejdes videre med løsninger via Sjællands Odde i denne forundersøgelse.

Faste forbindelser

Det var valgt, at analysen skulle gennemføres på samme niveau, som de indledende linjeføringsovervejelser for korridorer over Samsø, som blev afrapporteret i marts 2020, men at analysen skulle gennemføres over flere faser.

Der blev i den første fase, som netop er afsluttet, alene set på kyst-til-kyst løsninger, mens analyser af landanlæg i Jylland og på Sjælland først skulle sætte i gang, når resultaterne af analyserne af kyst til kyst var kendt.

Interesserede kan læse et sammenfattende notat [her](#):

På web-siden kattegat.dk kan interesserede hente flere oplysninger:

Broselskab har indgået aftale om vedligehold de næste seks år

Øresundsbro Konsortiet har indgået en aftale med firmaet Strukton Rail, som betyder, at firmaet skal stå for jernbanevedligeholdelse på Øresundsforbindelsen i de næste seks år med start 1. april 2021 og med mulighed for forlængelse i mellem et og fire år

- Vi er meget stolte over at have fået tildelt kontrakten og glæder os meget til både at administrere og ikke mindst udvikle jernbanevedligeholdelsen på broen, siger Pernilla Merkenius, der er kontraktansvarlig hos Strukton Rail.

Indkøbet var en procedure med forhandling, hvor der ikke blot blev taget hensyn til den laveste pris, men også til kvalitetsparametre, såsom levering og organisation. Strukton Rail's tilbud blev bedømt til at være det mest fordelagtige alternativ i forhold til forespørgselsgrundlaget.

- Vi vil anvende flere smarte produkter til at gennemføre en effektiv, innovativ og forebyggende vedligeholdelse på broen, siger Lars Schyllander, der er leder af vedligeholdelse hos Strukton Rail.

Øresundsbrons jernbane er velholdt, og det konstante mål er at skabe en bæredygtig forbindelse.

- Ambitionen er at kunne overdrage forbindelsen til den næste generation i den samme stand, som vi gerne selv ville modtage den. Infrastruktur anlæg som Øresundsbron kræver en velfungerende jernbanevedligeholdelse i hele deres levetid, siger Rolf Sundqvist, der er leder af Øresundsbrons jernbanedrift.

Om Strukton Rail:

- Strukton Rail er en af Europas største jernbanevirksomheder med omkring 4.000 ansatte
- Strukton Rail er etableret i Holland, Sverige, Norge, Tyskland, Belgien, Italien og Danmark
- Strukton Rail er derudover også aktiv i England, Østrig og Schweiz



Aftale sikrer ro om biobrændstoffer i 2021

S-Regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Radikale, SF, Konservative, Nye Borgerlige og Liberal Alliance har indgået en politisk aftale, der stiller krav til iblanding af biobrændstoffer i benzin og diesel i 2021. Forhandlinger om den langsigtede løsning fra 2022 er gået i gang med forhandlingerne om S-Regeringens klimaudspil for vejtransport

Den politiske aftale betyder, at partierne er blevet enige om at forlænge det midlertidigt forhøjede krav til iblanding af biobrændstoffer i benzin og diesel, der gælder i 2020, til også at gælde i 2021. Den midlertidige løsning skal sikre ro om branchen og imødegå stigende udledninger i 2021 indtil en mere langsigtet løsning er forhandlet på plads.

- Vi har lavet en overgangsløsning, der skaber ro på området og alt andet lige begrænser udledningerne i 2021. Samtidig er vi i gang med at forhandle om en langsigtet løsning fra 2022 og frem, siger klima-, energi- og forsyningsminister Dan Jørgensen (S).

Aftalen betyder, at den midlertidige forhøjelse af iblandingskravet på 7,6 procent, der uden en aftale ville være faldet til det tidligere niveau på 5,75 procent, videreføres i 2021. Uden en aftale ville CO₂-udledningerne fra transportsektoren være steget i 2021.

Om biobrændstoffer og klimapolitik:

- Biobrændstoffer er brændstoffer baseret på biomasse, såsom raps, sukkerroer, majs, palmeolie, fritureolie og animalsk affald.
- Biobrændstoffer kan reducere CO₂-udledningerne fra transportsektoren, hvis de blandes i benzin og diesel, der typisk har større CO₂-aftryk
- Brugen af palmeolie skønnes at være forbundet med en række negative effekter - eksempelvis indirekte ændringer i blandt andet arealanvendelse af landbrugsjord. Det skyldes primært, at de palmetræer, der anvendes til olieudvinding til biobrændstoffer, typisk fortrænger planter, der efterfølgende etableres i områder med regnskov, der ryddes
- Ifølge EU-direktivet om vedvarende energi, skal 10 procent af transportsektorens energiforbrug i 2020 udgøres af vedvarende energi (el, brint, biogas og biobrændstoffer). For at leve op til EU-kravene vedtog Folketinget et midlertidigt iblandingskrav på 7,6 procent i 2020. I 2021 er Danmark ikke underlagt noget EU-krav.
- Hvis Danmark undlod at forlænge det midlertidige iblandingskrav, ville kravet falde til 5,75 procent, og dermed ville CO₂-udledningerne alt andet lige stige.
- Med regeringens klimaudspil for vejtransport foreslås det nuværende iblandingskrav erstattet med et CO₂-fortrængningskrav for benzin, diesel og gas fra og med 2022. CO₂-fortrængningskravet giver brændstoffleverandørerne et incitament til teknologineutralt at anvende bæredygtige brændstoffer med en højere global reduktionseffekt. Desuden fremtidssikres reguleringen, da det vil være muligt at medregne andre typer bæredygtige brændstoffer baseret på eksempelvis Power-to-X. Den kan for eksempel være methanol produceret ved hjælp af el fra vindmøller

Med aftalen tager aftaleparterne også fat i de klimaeffekter, der skyldes brug af palmeolie i brændstof til biler, busser, lastbiler med mere. Aftaleparterne er enige om, at klimaministeren bemyndiges til at forbyde biobrændstoffer baseret på produktion af palmeolie fra at tælle med i opfyldelsen af iblandingskravet, og aftaleparterne er enige om at ministeren udnytter den bemyndigelse.

Med aftalen opfordres brændstofbranchen samtidig til at begrænse anvendelsen af klimakreditter.

I 2019 blev iblandingskravet for 2020 hævet fra 5,75 procent til 7,6 procent for at leve op til Danmarks EU-mål om andelen af vedvarende energi i transportsektoren. Med den nye aftale vil det krav også gælde i 2021. Danmark har i 2021 ikke en EU-forpligtelse til en bestemt andel af vedvarende energi i transportsektoren. Videreførelsen af

Miljø-aftaler og -politi

kravet sker derimod for at sikre ro om reguleringen indtil en mere langsigtet løsning er forhandlet på plads og kan træde i kraft. Det er S-Regeringen og Folketingets partier i gang med at forhandle i forbindelse med forhandlingerne om en klimastrategi for transportsektoren, der er en del af klimahandlingsplanen for 2020.

Finansieringen af forlængelsen af iblandingskravet sker dels ved at sænke kravet til de såkaldt avancerede bio-brændstoffer, der stammer fra ikke-fødevareregnede afgrøder fra 0,75 procent til 0,3 procent, dels ved at anvende 30 millioner kroner fra Puljen til fremme af avancerede biobrændstoffer.

Udtalelser fra partierne:

Tommy Ahlers, Venstre:

- Det er positivt, at vi nu endelig kan få en afklaring for markedets vilkår for næste år, samt at der ikke slækkes på kravene. Vi havde gerne set en længerevarende aftale med fokus på fortrængning af CO₂, men det håber vi så, at vi i stedet kan løse i de igangværende transportforhandlinger.

Ruben Kidde, Radikale Venstre:

- Den nye aftale er ikke perfekt, men vi er under et vist tidspres for at sikre at branchen kan nå at indrette sig efter de nye krav, der træder i kraft allerede 1. januar. Særligt godt er det, at vi nu i Danmark forbyder at bruge palmeolie til biobrændstoffer. Palmeolie er den råvare til biobrændstof, der har mest regnskov på samvittigheden, men nu kan det ikke længere bruges til at leve op til brændstofkravene.

Fremadrettet er det afgørende for Radikale Venstre, at vi i forbindelse med et fortrængningskrav fra 2022-2030, som indgår i transportforhandlingerne også indregner de indirekte klimaeffekter, så vi sikrer at det reelt er de biobrændstoffer, der leverer mest CO₂-fortrængning i verden, der vil blive brugt.

Orla Østerby, Det Konservative Folkeparti:

- For os har det været vigtigt, at sikre en grøn aftale, der giver ro i branchen og sikrer producenter af biobrændstoffer mulighed for afsætning i 2021.

Politisk flertal er enig om lovkrav til træbiomasse

S-Regeringen og Venstre, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, SF, Enhedslisten, Konservative, Liberal Alliance og Alternativet har indgået aftale om lovkrav til den træbiomasse, der bruges til at producere varme og el i Danmark. Det skal blandt andet give større sikkerhed for, at den biomasse, der bruges, er så bæredygtig og klimavenlig som muligt

Brugen af biomasse har medvirket til at udfase kul med bred opbakning i Folketinget. Det har bidraget til at reducere Danmarks CO₂-udledninger.

Der er imidlertid stor forskel på de forskellige typer biomasses CO₂-aftryk. Som hovedregel bidrager biomasse til at reducere udledninger, når det kommer fra restprodukter fra skovbrug. Anvendes der hele stammer fra træer, der ikke genplantes, forsvinder den positive klimaeffekt. Derfor er et flertal nu enige om at stille lovkrav til brugen af biomasse i Danmark.

Klimaminister Dan Jørgensen (S) peger på, at aftalen indfrier et løfte, som S-regeringen gav, da den trådte til i sommeren 2019: Biomassen, der bruges i Danmark skal være bæredygtig.

Miljø-aftaler og -politi

- Jeg vil gerne takke partierne for et rigtig godt samarbejde. Alle har været villige til at bøje sig mod hinanden, så vi nu har en aftale, der skal medvirke til, at den biomasse, der anvendes, er så bæredygtig som overhovedet mulig, siger Dan Jørgensen.

Han peger på, at Danmark på sigt skal bruge langt mindre biomasse. Men i mange tilfælde er der ikke andre alternativer til kul.

Derfor betyder lovkravene blandt andet, at biomassen skal komme fra lovligt fældede træer og at fældede træer skal genplantes. Fremover må der ikke bruges biomasse fra lande, hvis skove er i tilbagegang, medmindre det kommer fra bæredygtigt forvaltede skove, eller der er tale om restprodukter. På den måde bevares det CO₂-lager der findes i træerne. Naturområder skal beskyttes, og der skal tages hensyn til biodiversiteten. Der stilles krav om, at udledningerne i produktionskæden holdes på et lavt niveau, og kravene til dokumentation for biomassens bæredygtighed styrkes. Overtrædelse af reglerne vil medføre sanktioner.

- Vi står midt i en krise for både klima og biodiversitet. Afskovning og overudnyttelse af skove og natur giver både mere global opvarmning og ødelægger store naturværdier. Derfor er det afgørende, at vi nu stiller øgede krav til bæredygtigheden af det træ, der bliver brugt i Danmark. Vi skal være med til at gå foran, også når det handler om at bruge træbiomasse bæredygtigt, siger miljøminister Lea Wermelin (S).

Lovkravene erstatter og går på nogle punkter længere, end den frivillige brancheaftale, der indtil nu har reguleret området. Kravene er desuden en skærpelse i forhold til de kommende EU-krav til biomasse.

Partierne har lagt vægt på, at forslaget er ambitiøst - blandt andet når det gælder klimabæredygtighed. Kravene er samtidig formuleret fleksibelt af hensyn til forsyningssikkerheden og forbrugernes varmepriser. Ordningen evalueres i 2023 med henblik på at vurdere, om kravene skal gælde flere aktører.

Med Klimaaftalen af 22. juni 2020, blev partierne desuden enige om, at der skal udarbejdes en analyse af mulige tiltag og konsekvenser af på sigt at begrænse forbruget af træbiomasse til el- og varmeproduktion, herunder effekter på forsyningssikkerheden og omkostninger for forbrugere. Regeringen vil på baggrund af analysen komme med et oplæg til drøftelse.





Københavnsk taxiselskab kører el-biler ind i Aarhus

Taxi-selskabet Viggo, der har markeret sig i København ved udelukkende at betjene kunderne med el-drevne taxier, efter et godt år i Hovedstaden el-biler ind i Aarhus. Premieredagen er sat til fredag 13. november, hvor Viggo vil have fem taxier med el-motorer i Midtbyen. I weekenden med søndag 1. november vil Viggo tilbyde ture til en 20'er

Viggo kalder sig selv for en mobilitetsvirksomhed, fordi virksomheden med egne ord er mere, end hvad man typisk forbinder med et taxiselskab.

- Viggo adskiller sig fra det mere traditionelle taxiselskab ved at forene moderne teknologi og klimabevidsthed. Vi har ingen telefoncentral, og vi har ingen forurenende dieslbiler. Til gengæld har vi en brugervenlig app og nul-emissionsbiler - altså elbiler, som til en god, fast pris kører en stigende kundegruppe fra A til B, siger administrerende direktør i Viggo, Kenneth Herschel.

Taxi-kørsel

Den stigende kundegruppe, som indtil videre hovedsageligt har været bosiddende i Storkøbenhavn, bliver nu udvidet til også at omfatte aarhusianere.

Hos Viggo peger man på, at Aarhus i mange år viftet med flaget for at være en europæisk foregangsby, og lige præcis den progressive attitude vil Viggo gerne være en del af:

- Aarhus imponerer på mange måder, men især mål og ambitioner om at være CO2-neutral i 2030 gør, at byen matcher alt, hvad vi i Viggo tilsvarende ønsker for fremtiden, siger Kenneth Herschel, som fremhæver, at transport tegner sig for omtrent en tredjedel af Danmarks samlede CO2-udledning, og derfor giver Viggos elbiler i byen god mening

Viggo lancerer fem elbiler i Aarhus fredag 13. november og har som mål, at der inden udgangen af 2020 er 10 Viggobiler på de aarhusianske gader. Bilerne er primært Tesla Model 3 og Jaguar I-PACE, da det er de elbiler, der har længst rækkevidde og derfor også giver den bedste økonomi for de nye vognmænd.

- Og så er de biler da også at foretrække for kunderne - for hvem vil ikke gerne køre på business class til economypris, siger Kenneth Herschel.

Viggo går efter erhvervssegmentet

Foruden ny teknologi og service er elbilen det bærende fundament for Viggo, hvor Kenneth Herschel efter et års erfaring fra det københavnske marked ser optimistisk på fremtiden i Aarhus.

- Vi ser en stor efterspørgsel på et klimafordrende alternativ på det område, som kaldes persontransport - fra både privatkunder og virksomheder. Især oplever vi, at grønne, bæredygtige tech-løsninger som Viggo, har de store erhvervsvirksomheders interesse, siger han.

Derfor har Viggo også øget fokus på erhvervssegmentet og med over 40 virksomhedsaftaler i København og omegn, håber mobilitetsvirksomheden på flere bæredygtige samarbejdsaftaler i Aarhus, hvor 8000 C nu også kan se frem til at implementere klimabevidst mobilitet for deres medarbejdere og derved spare 85 g CO2 pr. kilometer sammenlignet med en typisk dieseltaxi.

Viggo's ambitioner på det skandinaviske marked er høje. Inden udgangen af 2021 vil de være i fem skandinaviske byer, og Aarhus er et naturligt næste skridt efter København i deres ekspansion.

- Vi glæder os til, at en masse klimabevidste aarhusianere downloader Viggo-appen 13. november - jeg tror, der er mange, siger Kenneth Herschel.

Man behøver dog ikke vente til den 13. november med at tage en tur med Viggo. Fredag 30. oktober og lørdag 31. oktober var selskabet to biler i testkørsel i Aarhus, og man kan køre med mellem klokken 15 og 02 fredag 30. og mellem klokken 12 og 02 lørdag 31. for 20 kroner i introduktion.



Magasinet Bus

Onsdag 30. september 2020 - nummer 9 - 8. årgang

Bussen løfter oplevelsen en etage op

Læs mere side 44 - 53

Debat:

Stop t... ind

or... r

International leverandør til bilindustrien

Brint-teknologien er

Læs mere side 26 - 27

Bæredygtige bliver billigere

Læs mere side 12

Udd... nsation

lo... al

er

side 56

Brændstofpriserne i 2020

ligger på niveau med

priserne i 2010

Læs mere side 42

Bybusserne i Spaniens hovedstad har kurs mod emissionsfri drift

Læs mere side 70 - 83

Gik du glip af Magasinet Bus 9 - 2020?
Så hent det her!