

Magasinet Bus

Onsdag 24. februar 2021 - nummer 2 - 9. årgang

Busvognmand efter 15 elektriske måneder:

- Busserne lever op til forventningerne - og lidt til

Læs mere side 12 - 18

Polske brint-elektriske busser skal køre i Holland

Læs mere side 20 - 21

Buschauffør får erstatning på seks måneders løn

Læs mere side 38

Kørselsleder til chauffør med sort hudfarve:

Aaaaarh aaaargh!

Læs mere side 39

Fjernbus-operatør ser med optimisme på 2021

Læs mere side 4

Busmarkedets tunge segment svandt ind med 45 procent

Læs mere side 28

Ny elektrisk bybus er elektrisk helt fra de første tanker

Læs mere side 25 - 27

Dæmp vejvreden

I denne udgave af Magasinet Bus skriver vi eksempelvis om en buschauffør, der blev verbalt overfaldet af en bilist. Det leder tankerne hen på et for mange bilister kendt begreb - vejvrede. Uanset, om det er én selv, der bliver vred, eller om man møder en vejvred, løser vreden sjældent noget som helst. Og der kan gå flere timer, inden vreden er dampet af.

Det kan være svært for én selv at standse en vrede, der er på vej. Og det er endnu sværere for andre at imødegå vreden.

En undersøgelse, som DTU offentliggjorde for nogle år siden, ser på vejvrede blandt trafikanter og sammenligner tal fra 2005, 2008 og 2016. Tendensen er tydelig. Vejvreden havde bredt sig.

I 2016 havde 35 procent inden for de seneste 12 måneder været udsat for mindst en af fem specifikke situationer, der blev spurgt til, mens 26 procent selv havde udøvet mindst en af dem. De tilsvarende tal for 2008 var 24 procent og 16 procent.

Vejvrede er også kendt på denne plads. Der er flere gange røget en finger i vejret fra førerpladsen i bilen suppleret med andet "godt". Uden at der er kommet noget som helst positivt ud af det - i hvert fald ikke i første omgang. Den vejvrede fører af bilen har fortsat sin kørsel - mindst lige så irriterende som før vejvreden brød ud. Og passagerne i bilen har sukket og måttet leve med den tavse fører.

Senere er der nok sket en ændring. De mange eksempler fra politiet døgnrappporter om vejvrede bilister, der er røget i totterne på hinanden og ovennævnte undersøgelse har skubbet vreden lidt ud til siden. De seneste år er antallet af fuck-fingre, der er sendt til andre bilister faldet markant. Det samme er idéen om altid at skulle frem. Den aggressive kørsel, som føreren nogle gange udsatte andre for, er nærmest glemt.

Omvendt er passagerne blevet mere glade, brændstoføkonomien er blevet bedre, fordi der reelt ikke er nogen grund til at fare frem mod næste lyskryds blot for at skulle bremse hårdt op, fordi den forankørende "idiot" stoppede op for gult... Og føreren er blevet mere afslappet - og måske endda mere venlig over for de øvrige "idioter", der også var på vejene samme dag. Føreren har også konstateret, at han kommer lige så hurtigt frem - måske hurtigere.

Nogle gange sker der så noget alvorligt, som kan påkalde sig vrede. Hvis det er direkte livsfarlige situationer, er det bedre at sende vreden videre til politiet, end selv at agere politi-betjent.

God læselyst

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, mini-bus 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.

CROSSWAY LOW ENTRY NATURAL POWER

NATUREN ER I LUFTEN



BÆREDYGTIG FRA NATURENS HÅND

- Halvering af støj, NO_x reduceret med mere end en tredjedel og PM tæt på nul.
- Fås til biometan med op til -95% CO₂.
- Ingen begrænsninger for kørsel i bycentre eller forstæder.

OPTIMERET TCO

- Reducerede brændstofomkostninger takket være den nye Cursor 9 Natural Power på 360 hk.
- Let vedligeholdelse og dokumenteret driftssikkerhed arvet fra Crossway-serien.

SMART DESIGN

- Patenterede gastanke fuldt integreret i taget giver markedets laveste højde på 3.210 mm, der er perfekt til enhver rute.
- Konstrueret til maksimal stabilitet på vejen.

KOMFORT OG INDSTIGNINGSFORHOLD

- Let ind- og udstigning for passager i en flydende strøm.
- Brugervenlig adgang for bevægelseshæmmede.
- Varme og belysning skaber et komfortabelt miljø.

Kontakt os for at høre mere:



INTERCITY 2018

IVECO BUS

Your partner for sustainable transport



Fjernbus-operatør ser med optimisme på 2021

2020 stillede Europas største fjernbusselskab FlixBus over for mange udfordringer og krævede mange forandringer som følge af indsatsen mod spredning af corona-virus. Lukkede grænser og lokale restriktioner bevirkede et fald i passagerantallet på op mod 50 procent

Forholdene fik moderselskabet FlixBus til midlertidigt at indstille store dele af sin bus- og togtrafik. Også i Danmark blev antallet af udbudte ruter reduceret kraftigt. På trods af covid-19-pandemien lykkedes det dog for FlixBus Danmark at holde trafikken i gang hele året.

- At planlægge og gennemføre rutetrafik under en pandemi har været en udfordring. Under normale forhold kender vi gæsternes typiske rejsemønstre, men 2020 har været alt andet end normalt, siger Peter Ahlgren, der er administrerende direktør hos FlixBus Norden.

- Sammen med vores buspartnere har vi reageret fleksibelt og været hurtige til at omlægge vores planer, hvilket har gjort det muligt for os at opretholde trafikken selv under disse svære forhold. Vi er utrolig taknemmelige for vores buspartnernes store engagement på trods af, at pandemien har ramt dem hårdt, siger han videre.

Trods en stor nedgang i trafikken og ændringer i passagerens rejsemønstre ser FlixBus lyst på fremtiden.

Kollektiv trafik

- De fleste mennesker længes efter og har behov for at kunne rejse som før, og derfor håber vi snart at kunne tilbyde vores kunder det samme store rutenetværk og det samme høje serviceniveau som før pandemien. Vi vil også i fremtiden bevare vores position som et miljøvenligt og prisvenligt transportalternativ, fremfører Peter Ahlgren.

FlixBus ekspanderer i 2021

Det forgangene år har dog ikke kun være præget af udfordringer. I efteråret underskrev FlixBus kontrakt med Hector Rail. Dermed bliver de udskudte planer om at udvide forretningsområdet til også at omfatte togdrift i Sverige til virkelighed i 2021. Den nye service får navnet FlixTrain. Sverige bliver dermed FlixTrains' første ekspansion uden for hjemlandet Tyskland. Den første togrute kommer til at køre mellem Göteborg og Stockholm. En officiel lanceringsdato er endnu ikke offentliggjort.

- Togtrafik er et vigtigt aspekt inden for klimavenlige rejser. Når vi på sigt vender tilbage til det nye normale efter pandemien, vil vi efter vores forventning se en stigning i antallet af togpendlere, da flybranchen næppe kommer på benene igen lige med det første. Her vil FlixTrain kunne tilbyde de rejsende et prisbilligt alternativ i forhold til konkurrenterne, siger Peter Ahlgren.

Global bæredygtighed

Trods et udfordrende år fastholder FlixMobility fortsat sine bæredygtighedsmål om at blive et fuldstændig klimaneutralt foretagende inden 2030. FlixMobility giver blandt andet sine passagerer mulighed for at klimakompensere deres rejse. På verdensplan valgte 6,5 procent af passagererne i 2020 frivilligt at kompensere for rejsens CO2-aftryk, hvilket svarer til over 7 ton CO2.

Selv under en igangværende pandemi er miljøet altså fortsat et vigtigt spørgsmål for FlixMobility's kunder. Inden for togtrafikken er FlixMobility allerede CO2-neutrale, da alle FlixTrain-tog kører på 100 procent grøn strøm.

Siden 2018 har FlixBus desuden kørt et pilotprojekt om at blive verdens første eldrevne fjernbusselskab. Pilotprojektet testes i øjeblikket i Frankrig, Tyskland og USA.



Få transportnyheder dagligt
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

Bestil dit eget abonnement
på transportnyhederne.dk
ved at klikke her!



Visualisering af Plusbus på Boulevarden.

(Illustration: Plusbus - Aalborg Kommune)

BRT-katalog indeholder seks projekter på tværs af Danmark

Trafikselskaberne Midttrafik, NT og Movia har etableret et samarbejde, hvor trafikselskaberne i fællesskab arbejder for, at man højere grad rejser sammen og lader bilen stå. BRT - Bus Rapid Transport - hvor lange ledbusser kører i eget spor - er en ny løsning i den kollektive transport, som kan stå klar hurtigt, modvirke trængslen på vejene og bidrage til den grønne omstilling

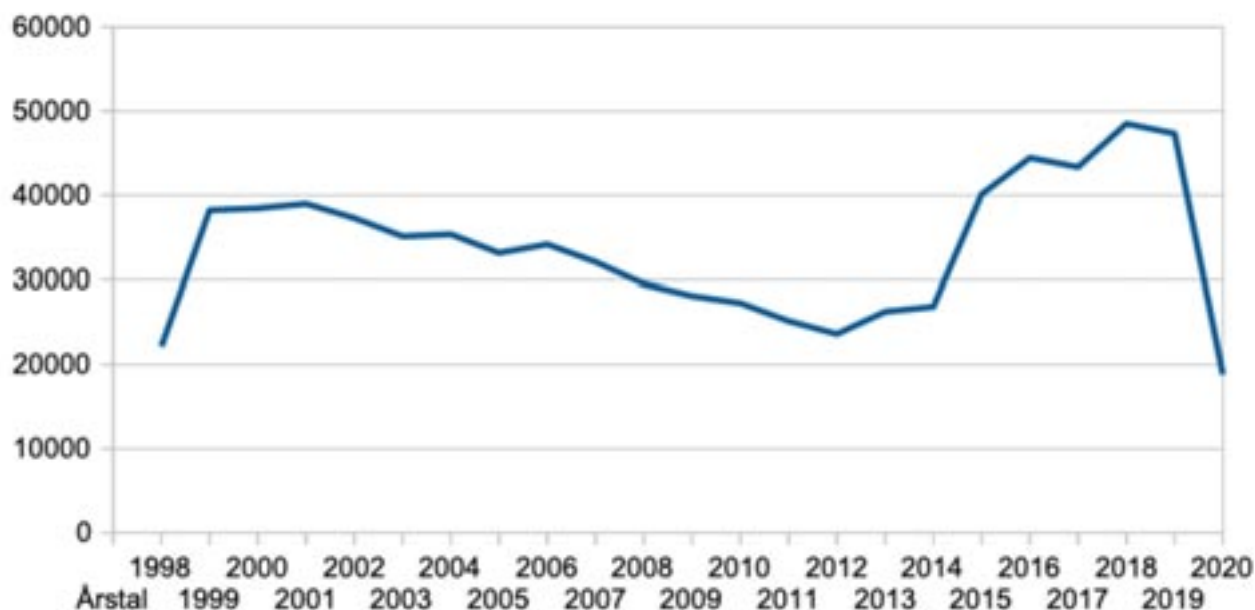
Et af resultaterne af samarbejdet er et katalog med seks aktuelle BRT-projekter på tværs af Danmark.

Der findes en del udenlandske BRT-systemer, men BRT er endnu ikke udbredt i Danmark. Aalborg Kommune er i gang med at etablere en BRT-løsning, som kom på banen, da der ikke var politisk opbakning fra Christiansborg til et planlagt letbane-projekt. Andre kommuner og trafikselskaber har planer om at etablere BRT-løsninger. I det ovennævnte katalog ses der nærmere på seks projekter, hvor studier peger på, at der kan opnås energi- og passagereffektive løsninger, der øger kapaciteten i den kollektive transport, reducerer trængslen på vejene, styrker by- og erhvervsudviklingen og fremmer en bæredygtig, grøn transport.

Formålet med kataloget er at skabe et nemt og overskueligt overblik over disse seks BRT-projekter i Danmark.

Interesserede kan se "Katalog - Seks BRT-projekter på tværs af Danmark" [her](#):





(Kilde: Storebæltsbroen)

Bustrafikken mellem øst- og vest lå på laveste niveau siden 1998

Storebæltsbroen har siden åbningen talt trafikken mellem Fyn og Sjælland. Tællingerne viser, at trafikken med bus siden 2013 og frem til 2018 har været stigende. Indsatsen mod spredning af coronavirus i 2020 har ændret udviklingen markant

I 2013 lå bustrafikken på 26.277 busser, mens den i 2018 var steget til 48.511, hvorefter den i 2019 faldt en smule til 47.340. I hele 2020 talte Storebæltsbroens tællesystemer 18.836 busser.

I åbningsåret for Storebæltsbroen - 1998 - kørte der 22.145 busser mellem Fyn og Sjælland. Og det var blot for et halvt år, da broen åbnede i sommeren 1998.



Kollektiv trafik



Den kollektive transport i Aarhus Kommune skal styrkes - ikke beskæret. Det mener Bünyamin Simsek (V) der er rådmænd for Teknik og Miljø i Aarhus Kommune.

V-rådmand vil styrke den kollektive trafik

Der er udsigt til et stort minus i driften på den kollektive trafik i Aarhus. Frem mod 2027 vil underskuddet stige til op omkring 90 millioner kroner. Derfor vil rådmanden for Teknik og Miljø, Bünyamin Simsek (V), have byrådet til at rette top på ubalancen og samtidig finde flere penge til området - også til busruter i oplandet

Bünyamin Simsek ønsker ikke at være med til at finde flere besparelser på området, hvis det går ud over serviceniveauet. Han ønsker tværtimod - ud over at løse minusset i driften - at den kollektive trafik får en økonomisk indsprøjtning, der kan få flere aarhusianere til at vælge bussen.

Gennem de seneste år er antallet af kørte bustimer pr. indbygger er faldet.

Kollektiv trafik

- Skal vi løse udfordringerne med trængsel i Aarhus, bør vi ikke alene få løst ubalancen i regnskaberne, men også skaffe flere penge til området, for eksempel ved at indføre BRT-busser på flere strækninger i byen, siger Bünyamin Simsek.

Det store minus i den kollektive trafik er ikke et nyt problem i Aarhus Kommune. Men der er udsigt til, at minusset vokser til omkring 90 millioner kroner årligt fra 2027. Oveni skal der lægges en oparbejdet gæld på området. Den skønnes at nå op på 154 millioner kroner i 2023.

Ved det seneste budgetforlig i efteråret 2020 vedtog byrådet, at der skal skabes balance i regnskabet med udfærdigelsen af en kollektiv trafikplan i 2023. samtidig blev der bevilget 292 millioner kroner til at anlægge BRT-spor på Ringvejen.

- Men det er ikke tilstrækkeligt at sikre anlægsudgifterne, vi har også brug for at sikre driften, og derfor er det afgørende nødvendigt, at vi finder flere penge. Det drejer sig jo i al sin enkelhed om at holde byen kørende, og her er fremkommelighed altså en utrolig vigtig brik, siger Bünyamin Simsek.

Fra den kollektive transport i Aarhus Kommune:

- I forbindelse med Byrådets anlægskonference i 2020 fremlagde Teknik og Miljø et overslag over udgiften til at udvide hele Ringvejen til seks spor, inklusive etablering af en BRT-løsning (Bus Rapid Transit) mellem Holme og Universitetshospitalet i Skejby. Overslaget lød på 530 millioner kroner. Byrådet afsatte 292 millioner kroner til formålet. Det forudsættes, at Staten og Regionen medfinansierer projektet, som det eksempelvis sker med lignende projekter i Aalborg, Odense og København
- Antallet af buskøreplantimer pr. indbygger i Aarhus er faldet fra 1,90 i 2010 til 1,54 i 2020
- Hovedårsager til det øgede minus i driften i den kollektive trafik:
 - Midttrafik ny indtægtsfordelingsmodel: - 18,1 millioner kroner
 - Midttrafik mindreindtægter (færre bus/tog-omstignere og solgte uddannelseskort): - 5,3 millioner kroner
- Økonomien vil primært kunne forbedres gennem væsentlige reduktioner af bybusdriften på i størrelsesordenen 35-50 procent af nuværende bybusdrift
- Der arbejdes sideløbende med projekter for busfremkommelighed, som vil kunne få busserne hurtigere frem og dermed forbedre driftsøkonomien
- En sikring af kollektiv trafik på nuværende serviceniveau vurderes ikke mulig indenfor den eksisterende økonomiske ramme



Aftaler vil gøre den kollektive trafik på Fyn og Langeland mere bæredygtig

Svendborg, Faaborg-Midtfyn, Assens, Middelfart, Nyborg, Nordfyn, Kerteminde og Langeland Kommune har indgået en klimaftale med trafikselskabet FynBus og S-Regeringen, hvor de forpligter sig til, at nye busser skal være klimavenlige. I stedet for diesel skal busserne køre på biogas eller biodiesel - eller være batteri-elektriske eller brintelektriske. Det vil nedbringe udledningen af CO₂, kvælstof, partikler med mere fra den kollektive trafik på Fyn og Langeland markant

I den aftale, som kommunerne har indgået med FynBus og transportministeren, forpligter kommunerne sig til følgende:

- Nul-emissionsbusser (el eller brint) i alle nye udbud af bybusser fra 2021
- CO₂-neutrale eller nul-emissionsbusser (biogas, biodiesel, el eller brint) i alle nye udbud af busser på lokale ruter og tværkommunale ruter fra 2021, dog muligvis fra 2024 for Langelands vedkommende

Udskiftningen af busserne er forudsat af, at omstillingen kan gennemføres inden for de givne økonomiske rammer, og at den ikke betyder, at borgerne oplever en forringelse af serviceniveauet i den kollektive trafik.

- I FynBus' bestyrelsen er vi glade for, at der på Fyn og Langeland er enighed om, hvad vi vil i forhold til den grønne omstilling af den kollektive trafik. Vi glæder os rigtig meget til processen i forbindelse med et kommende udbud, og ikke mindst til de mange løsningsforslag, vi forhåbentlig får at se, og som skal hjælpe os med at realisere den grønne omstilling, siger Morten Andersen (V), der er bestyrelsesformand for FynBus og borgmester i Nordfyns Kommune.

Transportminister Benny Engelbrecht (S) kalder aftalen, hvor syv kommuner på Fyn og Langeland Kommune indgår en forpligtigende klimasamarbejdsaftale om CO2-neutral og emissionsfri busstrafik, for et solidt skridt mod en mere grøn hverdag.

- Aftalen bidrager ikke kun til at begrænse CO2-udslippet med 70 procent i 2030. Det betyder også mindre støj og os, så det er på alle måder en god aftale, og jeg vil gerne takke både kommunerne og Fynbus for at gå foran i den grønne omstilling, siger transportministeren.

FynBus' bestyrelse vedtog 1. oktober 2020 sidste år rammerne for et fælles udbud med en omfattende grøn omstilling af buskørslen på Fyn og Langeland. Den nye kontrakt skal træde i kraft i august 2024. Kommunerne tager i foråret 2021 endelig stilling til deltagelse i et fælles udbud. Derfor forventer FynBus, at en meget stor del af busflåden er enten CO2-neutral eller helt emissionsfri fra midt i 2024, således at FynBus som minimum har reduceret CO2 udledningen med 70 procent, hvilket er målet inden år 2030 i den klimalov, som Folketinget vedtog sidste år.

Udvalgte fakta:

- De kommuner, der er med i aftalen, har i øjeblikket 147 busser på vejene - heraf 14 bybusser (i Svendborg, Nyborg og Middelfart) og 133 lokale og tværkommunale busser
- Med den nye aftale vil disse busser blive skiftet ud med el- eller brintbusser for bybussernes vedkommende, og el, brint, biogas eller biodiesel busser for de lokale og tværkommunale ruters vedkommende, næste gang kørslen udbydes - forventeligt med driftsstart i 2024
- Odense Kommune er ikke med den nye aftale. Odense indgik som en af landets fem største kommuner i 25. juni sidste år en aftale med S-Regeringen om, at alle fremtidige busser skal være CO2-neutrale eller nul-emissionsbusser
- Region Syddanmark, der står for de regionale busruter på Fyn - og i Syd- og Sønderjylland, indgik 10. december 2020 en aftale med S-Regeringen om, at alle fremtidige busser på de regionale ruter skal være CO2-neutrale



Busvognmand Poul Anchersen bag rattet i en af de første BYD-busser i november 2019. Han se frem til, at der kommer flere el-busser ud at køre - også med Anchersen A/S på siden.

Busvognmand efter 15 elektriske måneder:

- Busserne lever op til forventningerne - og lidt til

Søndag 8. december 2019 - for knap 15 måneder siden - havde busoperatør Anchersen A/S i Hvidovre premiere på virksomhedens første batteri-elektriske busser, som blev sat i drift på Linje 18 i Hovedstadsområdet. Ruten forbinder Emdrup, ydre Nørrebro og den centrale del af Frederiksberg med Valby St., Bella Center St., Ørestad St. og Lergravsparken St. Efter 15 måneder med batteri-elektriske busser fra kinesiske BYD siger Poul Anchersen til Magasinet Bus, at det har været en lærerig periode, hvor busserne er blevet udfordret med både høje sommertemperaturer og lave vintertemperaturer med et spænd på omkring 40 grader

Af Jesper Christensen

Forud for premieren søndag 8. december 2019 bragte vi i Magasinet Bus 11 - 2019 et interview med Poul Anchersen, hvor han blandt andet sagde, at han havde en forventning om, at den daglige drift ville blive både enklere og billigere. El-busser udnytter energien bedre end tilsvarende diesel- og gasbusser, og så er der ikke så mange bevægelige dele, der skal vedligeholdes eller repareres, hvis de går i stykker.

I dag - efter 15 måneders elektrisk drift - kan Poul Anchersen konstatere, at de 27 batteri-elektriske BYD-busser har levet op til den forventning.

- Det er som forventet både hurtigere og enklere at servicere en el-bus sammenlignet med en dieselbus, siger Poul Anchersen og forklarer, at hvor en mekaniker kan udføre service på to dieselbusser på en arbejdsdag, kan han klare tre-fire el-busser.

Og hvis konstruktionen af de elektriske BYD-busser havde været lidt enklere, så mekanikerne ikke skulle afmontere hjul og nav for at skifte olien i transmissionen, kunne antallet komme højere op.

Når talen falder på service, følger vedligeholdelsen med helt af sig selv. Kørslen hos Anchersen har budt nogle af BYD-busserne på så mange køretimer, at de har rundet 90.000 kilometer - uden at det har været nødvendigt at skifte bremseklodser. Poul Anchersen anslår, at bremseklodserne nok kan klare lige så mange kilometer igen, før de skal skiftes.

- Havde det været en dieselbus, havde den fået nye bremseklodser efter 90.000 kilometer, siger han og forklarer, at bremseklodser og -skiver holder væsentlig længere på en el-bus, fordi den elektriske drivline hjælper med at bremse bussen, når chaufføren træder på bremsepedalen. Den elektriske drivline fungerer som en retarder, som opsamler energien og sender den tilbage til bussens batterier. Det er først under hårde opbremsninger, ved busstoppesteder og ved rødt lys, hjulbremserne bliver brugt.

- Og det er rigeligt til at sikre, at hjulbremserne bliver masseret og hele tiden er i orden, fremhæver Poul Anchersen.

Har kørt i varme og kulde uden at miste spænding

Et er den løbende vedligeholdelse og service af busserne. Noget andet, som dog hænger sammen med det første, er den service, som Anchersen's chauffører i de elektriske busser skal yde over for passagerne på Linje 18.

Poul Anchersen kan med tilfredshed konstatere, at glæden over at køre i og med de elektriske busser holder ved. Det gælder både chauffører og passagerer. Busserne er trimmet med noget software, der sikrer en blid, men vedholdende acceleration fra stilstand ved stoppesteder, lysreguleringer eller andre situationer, hvor bussen holder stille, og så op til den ønskede hastighed.

- Chaufførerne kan godt lide at køre i el-busserne. De har fået en god arbejdsplads. Og vi får også positive tilbagemeldinger fra passagerne, siger Poul Anchersen.

Sådan startede det i december 2019 - og sådan er det stadig i det spæde forår i 2021. El-busserne har leveret den ønskede service - nogle gange ved hjælp af de ekstra el-busser, som Anchersen indregnede i det tilbud, som virksomheden vandt udbuddet af Linje 18 med.

Busserne har også leveret, hvad den kinesiske busproducent stillede i udsigt med hensyn til den helt centrale energiforsyning fra batterierne. Også her i februar, som bød på dagtemperaturer et par grader under frysepunktet og nattemperaturer, der lå betydeligt længere nede af temperatur-skalaen.

Så når det har drejet sig om at teste de elektriske busser i drift ved lave temperaturer, har denne vinter været super god.

Poul Anchersen forklarer, at når temperaturen når ned på to-tre grader stiger behovet for energi til andet end at få busserne til at køre markant. Batterierne skal holdes varme, og der skal være varme til passagererne og chaufføren inden for i bussen.



Chauffører og passagerer er stadig lige så tilfredse, som den gang i 2019, hvor dette billede blev taget.

For at aflaste batterierne, så de kan levere mest muligt energi til el-motorerne, er busserne forsynet med oliefyr, der kører på HVO-biodiesel. I kombination med en varmepumpe sikrer det, at passagerne kan holde varmen.

Erfaringerne med de lave temperaturer her i februar viser, at de koster op til 30 procent af batterikapaciteten.

Poul Anchersen peger på, at busserne under de mest ideelle forhold har en rækkevidde på omkring 350 kilometer. Under gennemsnitlige forhold ligger rækkevidden på omkring 300 kilometer, mens den i kuldeperioder ligger på 220 kilometer.

Erfaringerne understreger, at det med batterikapacitet og temperatur er noget, man skal tage alvorligt - og tage med, når man skal regne på tilbud.

Poul Anchersen kan konstatere, at BYD-busserne leverer, hvad der er BYD's folk havde lovet - og hvad der var blevet forventet hos Anchersen.

- Men ikke bedre, end vi havde forventet, siger busvognmanden, der efter 15 måneder med BYD er klar til at byde ind med flere busser fra den kinesiske producent.

På årsplan ligger energiforbruget på 1,1 - 1,2 kW pr kilometer, hvilket svarer til det, busproducenternes generelt oplyser. Men udsvingene i batterikapaciteten alt efter om det er sommer eller vinter, understreger behovet for ekstra kapacitet.

100% ELEKTRISK – OG GENNEMTÆNKET TIL MINDSTE DETALJE



Den nye MAN Lion's City E.

Ergonomisk, æstetisk tiltalende og gennemtænkt til mindste detalje: Vores fuldelektriske bybus MAN Lion's City E er ikke bare miljøvenlig. Den er også præmieret for sit design med iF Gold Award.

www.bus.man



- Den ekstra kapacitet i form af ekstra el-busser, vi regnede med, har indtil videre været rigeligt for os, siger Poul Anchersen, som fortæller, at der ind i mellem har været brug for at gøre brug af backup-kapaciteten.

Dels her i februar på grund af kulden, dels i de første måneder, hvor der var et par tilfælde eller tre, hvor en bus fik flade batterier. Det var hverken problemer med batterierne, bussernes elektriske systemer, varme eller kulde, der var årsagen.

Derimod en fejl 40 - hos buschaufføren, der havde overset, hvad instrumenterne fortalte - at han var ved at løbe tør for strøm. Men det var i begyndelsen. Efter to måneder var alle busserne blevet opdateret med et telematik-system, som nu holder øje med spændingen og slår alarm, hvis bussen risikere at løbe tør for strøm, inden den kan nå hjem og komme i stedet igen. Dermed hører de spændende fortællinger om flade batterier til de historiske fortællinger om, hvilke udfordringer, man skal klare, når man vil skifte fra diesel-teknologi til elektrisk teknologi.

To kulturer køre med samme bus

En udfordring, som Poul Anchersen og hans medarbejderstab også har skullet og stadig skal forholde sig til, er, at busserne kommer fra en kinesisk producent og leverandør.

Her har Poul Anchersen også fået "indfriet sine forventninger". I november 2019 sagde han i interviewet med Magasinet Bus, at "...hvis man skal byde ind med kinesiske busser, skal man være klar til at tage udfordringerne op, som de kommer".

Han peger i dag som dengang i 2019 på, at det er en udfordring at handle med en kinesiske virksomhed. For selvom BYD har etableret sig med fabrikker i Europa, er der grundlæggende forskel på kulturen i en kinesisk virksomhed med hovedsæde i Pingshan District ved Shenzhen lidt nord for Hongkong og i en dansk busoperatør i Hvidovre.

Et område, hvor en den kinesiske busproducent skiller sig ud fra europæiske konkurrenter, er løsning af de problemer, der opstår under vejs. Hvor Poul Anchersen og hans folk på værkstedet er vant til, at de europæiske busleverandører går i dialog om problemerne for at finde brugbare løsninger, er der helt anderledes lukket hos BYD. Her bliver man som busoperatør ikke involveret i problemløsningen. Begrebet dialog ligger nærmest lige så langt væk for kineserne, som den kinesiske fabrik ligger fra Anchersen på Jernholmen i Hvidovre.

Poul Anchersen kan i den sammenhæng glæde sig over, at virksomheden råder over et værksted med moderne udstyr og medarbejdere, der er i stand til at tænke selvstændigt og finde løsninger.

- Hvis jeg ikke havde haft det velfungerende og moderne værksted, så skulle jeg have valgt en europæisk leverandør.

Men nu har Anchersen værkstedet, medarbejderne og den nødvendige vedholdenhed, så købet af de kinesiske busser har ind til videre været i orden.

- Vi er ikke skuffede, Vi har fået det, vi var blevet lovet - og så lidt til den gode side, konkluderer Poul Anchersen.

Vundet to Movia-udbud

Tilbage til interviewet i Magasinet Bus 11 - 2019: Her sagde Poul Anchersen også, at han havde en klar forventning om, at el-drift er en del af fremtidens løsning på transport i byerne. Busser med el-motorer forurener ikke luften, og så er de støjsvage både for passagerne, der kører med busserne, og for de mennesker, som bor og opholder sig ved gader, stræder og veje.

Det holder han stadig fast i. Som vi forklarede i Magasinet Bus 11 - 2019, havde Poul Anchersen i forbindelse med investeringen i ladestationer til de første BYD-busserne forberedt sig på, at der kunne komme flere til.



Da Anchersen A/S i efteråret 2019 gjorde klar til de første 27 elektriske busser fra kinesiske BYD, forberedte de sig også på, at der kunne komme flere elektriske busser. Det kommer der så i løbet af 2021.

Og det kommer der. Anchersen har på det eneste vundet udbuddet af Linje 6A med 21 el-busser og Linje 7A med 25 el-busser. Til Linje 6A har Anchersen valgt at investere i 21 nye BYD-busser. På Linje 7A vil Anchersen indsætte 25 tyske el-busser. Det vender vi helt sikkert tilbage til i et kommende nummer af Magasinet Bus.

Lange kontrakter er basis for bæredygtig økonomi

Poul Anchersen kan efter de første 15 elektriske måneder pege på to ting, når det gælder satsningen på el-busser i byer - store som små.

Den første er, at kontrakter med el-busdrift skal have en betydelig længere løbetid end kontrakter med dieseldrift - mindst 10 år - men gerne længere. Jo længere kontrakt, jo flere år kan busserne afskrives over, hvilket er vigtigt, når el-busser stadig er væsentlig dyrere end dieselbusser. For ud over den højere anskaffelsespris, ligger prisen på en brugt el-bus stadig et ukendt sted, fordi der indtil videre har været for få el-busser i drift i for kort tid til at anslå prislejet for en brugt el-bus. Den usikkerhed skal med i regnestykket - og i mange tilfælde bliver bussens værdi ved kontraktens udløb sat til skrotprisen. Sådan er det endnu ikke med dieselbusser, hvor der stadig er aftagere på busser, der har kørt første halvleg som nye, og som kan klare anden halvleg som nyere brugte - og i nogle tilfælde også er klar til forlænget spilletid.

Om der på længere sigt er et marked for de dieselbusser, der bliver indkøbt som nye i dag, tvivler Poul Anchersen på. De markeder, hvor der er busoperatører, der kunne være interesserede i brugte dieselbusser fra Danmark, ligger langt væk. Og her er man godt klar over, at udbuddet af busser er større end efterspørgslen - og derfor vil prisen blive lav.

Poul Anchersen tror mere på, at en renovering af brugte el-busser vil være vejen frem og dermed bidrage til, at økonomien med el-busdrift på sigt vil vise sig at være bedre end skønnet i dag.

Den anden ting er batteriernes levetid. Producenterne lover generelt omkring syv år. Men om det løfte holder længere end garanteret - er ligesom brugtprisen ikke noget, man endnu som busoperatør med sikkerhed kan sætte ind i et regneark og tage med i beregningerne.

Men usikkerheden om prisen på brugte el-busser og batteriernes levetid har endnu ikke fået Poul Ancheren til at ryste afgørende på hånden. Længere kontrakter sikre det første punkt. Og når han ser tilbage på de teknologiske udvikling de seneste par år, er det gået stærkt. Batteriproducenterne har fokus på at øge batteriernes kapacitet og også gerne deres levetid. Dertil kommer øget fokus på en mere bæredygtig produktion af batterierne. Her er eksempelvis de store europæiske busproducenter gået ind med markante investeringer - eksempelvis er MAN og Scania sammen med moderkoncernen VW involveret i et samarbejde med svenske Northvolt.

Og så er brint-elektriske busser begyndt at melde deres ankomst. Her siger Poul Ancheren, at hvis vi havde snakket om at brint-elektriske busser var på vej for to år siden, ville han nok have trukket på smilebåndet. Men i dag, hvor der planlægges brint-produktion i nabolaget på Avedøre Holme, er det på en anden måde, han smiler.

- Så er det da nærliggende at få etableret en rørledning til vores anlæg, siger han og tilføjer at der nok ikke vi låg så lang tid, for der kører en brint-elektrisk bus med Ancheren's navn skrevet på siden.



Den omtalte udgave af Magasinet Bus 11 - 2019 kan hentes ved at klikke på billedet ovenfor.



Total Cost of Ownership (TCO): Find ud af hvilke faktorer der påvirker din samlede rentabilitet på mercedes-benz.dk/busser

Stjerner i byen.

Mercedes-Benz Citaro. Referencen. Som en image skaber med garanteret popularitet følger Citaro ingen trends - den sætter dem. Siden produktionen startede, har den været en af de mest solgte bybusser. Nøglefaktoren til denne succes er Citaro modul systemet: med 16 bybusvarianter i 25 modeller og utallige udstyrsmuligheder har denne køretøjsfamilie den rette bus til næsten alle bykrav. Derudover imponerer den også med ekstraordinær kvalitet, et højt niveau af økonomisk effektivitet og omfattende sikkerhed. For mere information gå til www.mercedes-benz.dk/busser

Mercedes-Benz

The standard for buses.





Polske Solaris skal levere 10 brintelektriske busser til Arriva i Holland. Busserne skal sættes i drift i provinsen Gelderland, der grænser op mod Tyskland. (Foto. Solaris)

Polske brint-elektriske busser skal køre i Holland

Bus-operatøren Arriva, der er en del af Deutsche Bahn, har indgået en aftale med den polske bus-producent Solaris om at købe 10 Solaris Urbino 12 brint-elektriske busser, som skal sættes i drift i byerne Zutphen og Apeldoorn samt Achterhoek-området i Gelderland-provinsen i slutningen af 2021

De 10 brint-elektriske busser, som Solaris skal levere til Arriva, er opbygget med brinttanke monteret på taget med et samlet rumindhold på 1.560 liter. Fra tankene føres brinten til et brændselscellesystem, der omdanner energien i brinten til elektrisk energi, som via et bufferbatteri - et Solaris High Power battery - så bliver brugt i bussens elmotor og øvrige elektriske system.

Hver bus kan medtage 85 passagerer, hvor af der er siddepladser til de 37. Busserne bliver blandt andet udstyret med informationssystemer, USB-opladningsmuligheder, plads til kørestol og en rampe.

Førerpladsen bliver eksempelvis indrettet med sæde med temperaturregulering med mere samt opvarmet forrude. Sidespejlene erstattes af kamerasystemer, mens chaufføren også får forskellige assistent-systemer til rådighed.

Gelderland-provinsen, der grænser op mod Tyskland i det centrale Holland, er den største af de hollandske provinser med lidt over to millioner indbyggere. Sidste år oplyste provinsstyret, at Gelderland deltog i det europæiske JIVE2 program (Joint Initiative For Hydrogen Vehicles Across Europe), som har fokus på at fremme emissionsfri offentlig transport ved at øge antallet af brint-busser. Aktuelt drejer det sig om brint-elektriske busser, hvor støtten udgår 148.000 euro pr. bus - cirka 1,1 millioner kroner. På europæiske plan omfatter initiativer støtte til 152 busser i 14 regioner i Europa.

Arriva forpligter sig som deltager i JIVE2 programmet til at køre mindst 50.000 kilometer om året med hver bus i perioden fra december 2021 ti december 2024. Arriva og provinsen Gelderland har som mål, at hver bus kører 100.000 kilometer årligt.

Solaris har siden lanceringen af brint-elektriske Solaris Urbino-busser fået ordre på samlet 69 busser, der skal ud over Holland skal leveres til Sverige, Tyskland og Italien.

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

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Danmarks drivhusgasudledning (uden LULUCF)	71,0	78,8	71,3	66,8	63,6	48,7	50,7	48,4	48,2	44,3
Danmarks drivhusgasudledning (med LULUCF)	77,5	83,5	75,8	71,2	66,6	49,3	52,4	50,0	51,6	46,7

Foreløbig opgørelse af Danmarks drivhusgasudledning 1990-2019, millioner ton CO₂e - Kilde. DCE, Center for Miljø og Energi, Aarhus Universitet. Indberettet til EU d. 15. januar 2021.

Foreløbig opgørelse:

CO₂-udledningen er faldet med over 30 procent siden 1990

DCE Nationalt Center for Miljø og Energi, Aarhus Universitet indberettede midt i januar den foreløbige opgørelse over udledningen af drivhusgasser fra Danmark opgjort i CO₂-ækvivalenter (CO₂e) for 2019 til EU. Opgørelsen viser, at den danske CO₂-udledning er faldende - og har med enkelte undtagelser været det siden 1995. Siden udgangsåret 1990 er der tale om en reduktion på over 30 procent

De foreløbige opgørelser fra DCE viser, at der fra 2018 til 2019 var et fald i nettoudledningen på ca. 5,0 millioner ton CO₂e med LULUCF - LULUCF er en forkortelse for land use, land-use change and forestry eller på dansk arealanvendelse, ændringer i arealanvendelse og skovbrug. Uden LULUCF indregnet var der et fald på 3,9 millioner ton CO₂e i udledningen. Faldet i udledningen af drivhusgasser består af et fald på omkring 3 millioner ton CO₂e fra energiproduktionen, omkring 1 millioner ton CO₂e fra øvrig energianvendelse og procesudledninger samt omkring 1 millioner ton CO₂e inden for LULUCF-området.

Det er Energistatistikken for 2019, som Energistyrelsen offentliggjorde 4. december 2020, der ligger til grund for DCE's skønnede opgørelser på energiområdet. Opgørelsen indeholder både fald i forbruget af fossile brændsler og stigning i forbruget af vedvarende energi. Forbruget af kul faldt eksempelvis med 44 procent fra 2018 til 2019, mens forbruget af naturgas dykkede 7 procent. Omvendt steg forbruget af vedvarende energi med 4,9 procent på baggrund af stigninger i især forbruget af vindkraft på 8,1 PJ og i forbruget af biogas på 3,3 PJ.

Den endelige opgørelse over Danmarks udledning af drivhusgasser for 2019 vil blive indberettet 15. marts.

Om opgørelsen af Danmarks udledning af drivhusgasser:

- Danmarks faktiske drivhusgasudledninger opgøres årligt. Statistikken er under udarbejdelse i to år, og de netop indberettede tal vedrører derfor 2019
- Tallene opgøres af DCE under Aarhus Universitet, der indberetter tallene til EU i overensstemmelse med EU's forvaltningsforordning og bestemmelser i EU's monitoreringsmekanismeforordning
- Generelt gælder det, at udledningerne svinger fra år til år som følge af klimaforhold. Det påvirker både udledningerne fra energiproduktion og landsektoren (LULUCF), og kan dermed i nogen grad sløre de partielle effekter af tiltag iværksat for at nedbringe udledningerne og fremme CO₂-optag
- Der er foretaget en genberegning af opgørelserne af Danmarks drivhusgasudledning for perioden 1990-2018, som blev indberettet i 2020. Genberegningen relaterer sig både til ny viden om de historiske data og emissionsfaktorer, samt forbedring af de opgørelsesmetoder, der anvendes. De største justeringer i de tidligere tal ligger inden for LULUCF-sektoren i både opad og nedadgående retning. Særligt er der foretaget væsentlige ændringer i estimerne for skovens og jordernes optag og udledninger
- Konkret er der foretaget forskellige metodeændringer til opgørelser af den samlede effekt af skovarealet i Danmark. Det sker for at kvalificere tallene, der historisk har været behæftet med store usikkerheder. Ændringerne er foretaget på anbefaling fra et internationalt panel og fra IGN under København Universitet, der står for emissionsopgørelserne for skov i Danmark. Med metodeændringerne understøttes, at rapporteringen er konsistent med de data, der indsamles i Danmarks Skovstatistik ved Københavns Universitet, og tilfældige udsving i rapporteringen fra år til år mindskes
- Hertil kommer forbedrede beregninger vedrørende jorder, som følge af, at der er taget data i brug, som ikke før har indgået i beregningerne. Det betyder, at der nu regnes med et større areal, hvor organisk jord (lavbundsjord) er omdannet til vådområder, hvilket samlet set fører til lidt lavere udledninger fra jorderne end tidligere indberettet. Det bemærkes, at der løbende arbejdes på at forbedre opgørelserne fra jorder. Der er den sammenhæng afsat midler til forskningsprojekter på forskningsreserven for 2021, der skal bidrage til forbedrede emissionsopgørelser for lavbundsjord. Resultaterne forventes implementeret i den nationale emissionsopgørelsen til EU og FN fra januar 2024
- I basisåret 1990 er den samlede ændring i LULUCF-sektoren forholdsvis lille med en stigning på 0,2 millioner ton CO₂e. Det ventes at have en mindre betydning for mankoen til at nå 2030-målet, når denne opgøres samlet til april i den årlige klimastatus- og fremskrivning



Busselskab i Schleswig-Holstein øger sin elektriske bus-flåde

Den hollandske busproducent VDL skal levere 20 elektriske Citeas SLF-120-bybusser til KVG Kieler Verkehrsgesellschaft, der står for den kollektive transport i Kiel. Dermed kommer KVG Kieler Verkehrsgesellschaft op på at have 67 elektriske VDL-busser i drift - de 20 nye plus de allerede bestilte 47 ledbusser, hvor halvdelen i dag er i drift

De 20 nye 12 meter lange elektriske VDL Citea-busser skal betjene passagerne på fem ruter i den nordtyske by, der er hovedstad i delstaten Schleswig-Holstein.

Busserne bliver ladet op om natten, men også ude på ruterne, hvor der er etableret hurtigladdestationer på strategisk vigtige stoppesteder.

Siden de første elektriske VDL-busser blev sat i drift i september sidste år, har de dækket 160.000 kilometer

Hos KVG Kieler Verkehrsgesellschaft har man en ambition om, at al kollektiv transport i 2030 skal ske med elektriske busser.

KVG's direktør Andreas Schulz peger på, at med de elektriske VDL-busser vil CO2-udslippet blive skåret ned med 87 ton årligt pr. bus.

VDL har ind til nu leveret tæt på 800 elektriske busser til operatører i 10 lande. Busserne kører samlet omkring 135.000 kilometer dagligt og er tæt på at have rundet et samlet kilometertal på 1.000.000.

Om KVG:

- KVG driver 29 buslinier i dag- og aftentimerne. Om batten bliver de afløst af 9 natbuslinier
- Det samlede antal stoppesteder er om knap 890
- I 2019 havde busserne over 33,4 millioner passagerer og tilbagelagde over 10,4 millioner kilometer
- Selskabet har omkring 740 ansatte - heraf er de 520 buschauffører

Ny elektrisk bybus er elektrisk helt fra de første tanker

Hollandske VDL, som efterhånden har leveret omkring 800 elektriske Citea-bybusser til operatører i 10 lande, vil på busmessen i Bruxelles i oktober præsentere en helt ny elektriske Citea-model, som er elektrisk helt igennem i modsætning til den nuværende model, der er en elektrisk udgave af VDL's dieselbybus

VDL vil tilbyde den nye elektriske Citea i fire forskellige længder - 12,2 meter, 13,5 meter, 14,9 mere og 18,1 meter. De tre første længder kan leveres både som bybus og som bus ti regional trafik, mens den sidste på 18,1 meter er en ledbus, som kun bliver leveret i en bybus-udgave.

VDL fremfører, at den kommende 13,5 meter model er en to-akslet bus, der kan matche tre-akslede busser, når det gælder antal af siddepladser. Uden en tredje aksel bliver bussen billigere i indkøb, billigere at vedligeholde og billigere i daglig drift på grund af et lavere energiforbrug.

VDL har også fået plads til flere passagerer i de to-akslede modeller. Modellen på 12,2 meter kan eksempelvis have plads til 110 passagerer, hvordan de 45 kan sidde ned.



Den hollandske busproducent VDL vil i oktober i år præsentere en ny udgave af sin elektriske Citea-bybus. Ind til da er der ikke så meget at vise frem. VDL har ind til videre offentliggjort dette billede...

Med den nye model introducerer VDL en ny side i kompositmateriale, som skærer 15 procent af vægten af de tilsvarende sider i den eksisterende model.

Bussernes batteri-pakker bliver som standard integreret i gulvet, hvilket vil give en bedre vægtfordeling, bedre stabilitet og plads til flere passagerer.

VDL fremhæver, at man ved øget fokus på at vælge de bedst egnede komponenter i bussens nye letvægtskonstruktion sammen med god isolering, et mere aerodynamisk design og optimeret styring af energitilførslen har skåret energiforbruget ned med op til 30 procent.

Rækkevidden kan nå op på 600 kilometer

Den tekniske udvikling på batteri-området betyder, at alle de nye Citea-busser kan nå op på en rækkevidde på mellem 500 600 kilometer. Selv i koldt vejr med temperaturer på minus 15 grader kan den nye Citea køre 250 kilometer. Med den nye elektriske bus mener folkene hos VDL, at de kan imødekomme alle standarder, som bliver stillet til bybusser. Bybusserne kan være i drift 24 timer i døgnet, mens de i udgaver til regional transport kan dække strækninger på op til 70 kilometer.

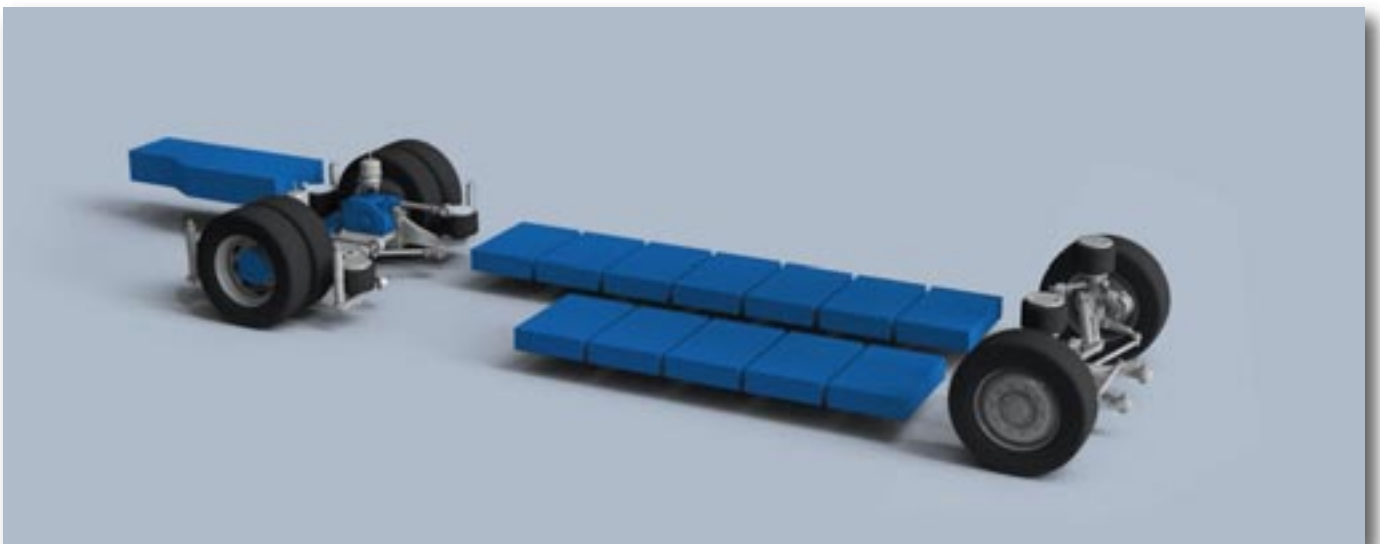
I forbindelse med udviklingen har VDL testet busserne under forskellige klimaforhold i meget varme områder - og i meget kolde områder. VDL peger på, at busserne viser et energiforbrug, der ligger 20-25 procent lavere og dermed en aktionsradius, der ligger 20 procent højere.

De nye elektriske Citea-busser vil blive produceret i Holland og Belgien. Ifølge VDL har busproduktionen en fremtid i Europa - og Europa har en fremtid med busproduktion.



...som vi har tilladt os at sætte lidt mere lys på, for at finde ud af, om vi kunne se lidt mere af den nye elektriske bybus. Ifølge VDL bliver den lettere end den nuværende Citea-model med el-motor.

Den nye Citea-generation er baseret på en helt ny elektrisk drivline, der er helt sin egen. Udviklerne har kunnet placere de forskellige el-buskomponenter bedst muligt med hensyn til energiforbrug, vægtfordeling og indretning. Batterierne er placeret i gulvet, motorerne er integreret i hjul-konstruktionen, mens aksler og døre er placeret bedst muligt.



Busmarkedets tunge segment svandt ind med 45 procent

I 2020 blev der nyregistreret 155 nye busser på syv ton og derover. Det er 44,8 procent færre end i 2019, hvor tallet var 281

Af Jesper Christensen

Antallet af nyregistrerede busser bliver for en stor dels vedkommende styret af, hvor mange ruter, de forskellige trafik-selskaber sender i udbud, og hvornår de bliver endeligt afgjort.

I nedenstående tabel kan man se, hvordan markedet for busser på 7 ton og derover fordelte sig på de enkelte mærker.

I denne sammenhæng er det værd at bemærke, at Volvo-koncernen trak sig fra det danske busmarked i 2019.

Mærke	2020		2019	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Mercedes-Benz	39	25,16 %	24	8,54 %
Scania	35	22,58 %	44	15,66 %
VDL Bus	24	15,48 %	34	12,1 %
Iveco	16	10,32 %	38	13,52 %
Setra	14	9,03 %	24	8,54 %
MAN	6	3,87 %	19	6,76 %
Güleryüz	4	2,58 %	-	-
Neoplan	4	2,58 %	4	1,42 %
Van Hool	4	2,58 %	-	-
Irizar	3	1,94 %	-	-
Isuzu	3	1,94 %	25	8,90 %
Volvo	2	1,29 %	19	6,76 %
BYD	1	0,65 %	27	9,61 %
Ayats	-	-	2	0,71 %
Solaris	-	-	1	0,36 %
YUTONG	-	-	20	7,12 %
I alt	155		281	

(Kilde: Bilstatistik - de Danske Bilimportører)

FABRIKSNYE DEMOBUSSE

3 GODE TILBUD – TIL HURTIG LEVERING

Ved at vælge en fabriksny Scania demobus vil du ikke kun bidrage til et bedre miljø, men også gøre en god investering. Uanset hvilken type busdrift du beskæftiger dig med, kan Scania's busser og turistbusser hjælpe dig med at forbedre effektivitet, brændstofforbrug og produktivitet.

Vi har tre rigtig gode tilbud til dig på nogle af vores flotte og luksuriøse turistbusser, der løfter din forretning til det næste niveau.

Kontakt Dan Schroeder på 25 51 80 83 for mere information. Der er mulighed for attraktiv leasing og serviceaftale.

SCANIA TOURING HD TURISTBUS 13,7 M – SUPER LUKSUS

SÆDEKAPACITET: 53+1+1 KIEL luksusstole
DRIVLINE: 450HK Euro6 Pure SCR, 12-trins Opticruise
SIKKERHED: AEB, ACC, ESP, LDW
UDSTYR: TM køkken, toilet, sovekabine, USB, 220V,
DVD m. 2 monitorer, køleskabe, fjernbetjente
bagagelemme, gulv med træ-finish + m.m.



SCANIA BEULAS JEWEL DOBBELTDÆKKER – SUPER LUKSUS

SÆDEKAPACITET: 83+1+1 luksusstole
DRIVLINE: 450HK Euro6 Pure SCR, 12-trins Opticruise
SIKKERHED: AEB, ACC, ESP, LDW
UDSTYR: Stort TM køkken, toilet, sovekabine, USB,
220V, DVD m. 4 monitorer, køleskabe, fjernbetjente
bagagelemme, gulv med træ-finish + m.m.



SCANIA TOURING HD TURISTBUS 13,7 M – SUPER LUKSUS

SÆDEKAPACITET: 57+1+1 KIEL luksusstole
DRIVLINE: 450HK Euro6 Pure SCR, 12-trins Opticruise
SIKKERHED: AEB, ACC, ESP, LDW
UDSTYR: TM køkken, toilet, sovekabine, USB, 220V,
DVD m. 2 monitorer, køleskabe + m.m.





Norges hovedstad får flere elektriske busser

Hollandske VDL har fået en ordre på 102 elektriske Citea-bybusser fra busoperatøren Norgesbuss. De nye elektriske VDL-busser, hvor de 83 er med pantografer og opladning ved ladestationer og de 19 er med kabelladning til opladning i depotet, skal bidrage til at gøre den offentlige transport i Oslo

De 102 nye elektriske busser vil komme op på at køre syv millioner kilometer om året.

- Vi er glade for at bruge vores viden og erfaring som en europæisk leder inden for elektrisk offentlig transport til at bidrage til Oslo's ambitiøse klimamål, siger Frank Reichel, der er Executive Vice President for VDL Bus & Coach Norway.

- De 40 elektriske VDL Citeas-busser, der allerede kører i Oslo, og de 8 VDL Citea Electric, der bruges som en shuttlebus i Avinor Oslo Lufthavn, har kørt næsten to millioner elektriske kilometer. Vi er meget stolte af, at den største e-busflåde i Norge næsten udelukkende vil bestå af VDL-busser, siger han videre.

I øjeblikket er 10 procent af de 1.200 bybusser, der drives af det offentlige transportselskab Ruter og kører i Oslo-området, elektriske. Bystyret i Oslo sigter mod at være verdens første hovedstad uden drivhusgasemissioner inden 2030. Fra 2023 skal alle taxier i Oslo være emissionsfrie.

100 millioner elektriske kilometer

Ordren på 102 VDL Citea Electric fra Norgesbuss er den hidtil største ordre på elektriske busser til VDL, da den er to større end den, som VDL tidligere leverede til Amstelland Meerlanden-koncessionen, hvor 100 elektriske VDL Citeas ledbusser blev indsat i og omkring Schiphol Lufthavn i april 2018.

VDL har været aktiv inden for elektrisk transport i over 25 år. Siden introduktionen af den første VDL Citea SLF-120 Electric i Genève under UITP Mobility & City Transport-messen i 2013 har VDL Bus & Coach fokuseret stærkt på elektrisk mobilitet. I dag er der knap 800 elektriske VDL-busser i drift i 10 lande. Busserne kører sammenlagt godt 150.000 kilometer hver dag..

MB Turistico

19 + G + F fra kr. 600.000,-
100% VBI turistopbygning med teaterguld
Mercedes Benz 500 serie



Nye MB Sprintere - Euro VI

Vi bygger din nye minibus efter dine ønsker og behov.

- Mercedes Sprinter 300 Serie 3500 kg. Lift 7 + G + F fra kr. 385.000,-
- Mercedes Sprinter 414 CDI 4100 kg. A3 Lift 12 + G + F fra kr. 390.000,-
- Mercedes Sprinter 416 CDI 4100 kg. A3 Lift 12 + G + F fra kr. 399.000,-
- Mercedes Sprinter 516 CDI 5000 kg. A4 Lift 19 + G + F fra kr. 465.000,-



Ny MAN TGE 3.140

7 + F + G fra kr. 300.000,-



Nyproduceret Isuzu

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



Visigo Hyper



Med lift og plads til 8 kørestole

ISUZU

Visigo Hyper med fuldautomatisk ZF gear & 320 HK

9,66 m. Euro 6 bus med forbedret brændstoføkonomi & 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

Regeringen vil samarbejde med erhvervs- og kulturliv om et digitalt corona-pas

Mange virksomheder i Danmark er afhængige af at kunne rejse for at udføre deres opgaver. Regeringen lancerer derfor et såkaldt corona-pas, som kan anvendes ved udenlandsrejser. Samtidig inviterer regeringen Dansk Industri, Dansk Erhverv og kulturlivet med i udviklingen af et digitalt corona-pas

For at holde hånden under dansk erhvervsliv lancerer regeringen et corona-pas til eksempelvis erhvervsrejsende, der så kan bruge passet til at dokumentere, at de er blevet vaccineret mod COVID-19.

Løsningen skal efter planen lanceres på Sundhed.dk sidst i februar og vil svare til COVID-19 test-passet, der i dag bruges som dokumentation for negativ test.

S-Regeringen sætter desuden gang i et arbejde med at udvikle et digitalt corona-pas, som hurtigt og nemt kan udrulles, hvis den sundhedsfaglige vurdering tillader det. Målet er, at corona-passet skal bidrage til en gradvis, forsvarlig og hensigtsmæssig genåbning i Danmark. Løsningen udvikles i et partnerskab med Dansk Industri, Dansk Erhverv og kulturlivet for at sikre, at det rammer den konkrete efterspørgsel. Passet skal desuden matche de krav, der stilles i EU.

- Det er helt afgørende for, at vi kan genstarte det danske samfund, at virksomhederne kan komme op på fuldt blus igen. Mange danske virksomheder er globale virksomheder med hele verden som marked. Regeringen lancerer derfor hurtigt en løsning, der kan anvendes i forbindelse med rejser, og vil desuden undersøge muligheden for at lave et digitalt corona-pas, der kan bruges i flere sammenhænge, siger Morten Bødskov (S), der fungerer som finansminister, mens Nicolai Wammen har forældreorlov.

Morten Bødskov er S-Regeringens skatteminister.

Klima-, energi-, og forsyningsminister Dan Jørgensen (S), der fungerer som erhvervsminister under erhvervsminister Simon Kollerup sygeorlov, peger på, at mange virksomheder i Danmark er afhængige af at kunne rejse for at udføre deres opgaver og holde forretningen kørende på et globalt marked.

- Coronakrisen har desværre givet svære betingelser for rejseaktiviteter ud af landet, men med udviklingen af et nyt corona-pas til vaccinerede erhvervsrejsende, sørger vi for at teknologien er på plads til ændrede vilkår, siger Dan Jørgensen.

Kulturminister Joy Mogensen (S) forklarer, at S-Regeringen går i gang med at undersøge, om der kan udvikles et digitalt corona-pas, der kan bruges i forbindelse med genåbningen af Danmark. Løsningen bliver udviklet sammen med centrale repræsentanter fra kultur- og erhvervslivet for at sikre, at corona-passet rammer de konkrete behov hos virksomhederne og kulturlivet. På den måde kan vi designe et pas, der passer så godt som overhovedet muligt til erhvervslivets og kulturlivets vilkår.

S-Regeringen fremhæver, at det digitale corona-pas skal være en sikker og genkendelig løsning for borgere og virksomheder og bygge på den stærke digitale infrastruktur på sundhedsområdet i Danmark.

Det er afgørende, at en bred anvendelse af corona-pas sker på en sundhedsfagligt forsvarlig måde, så kontrollen med epidemien bevares. På nuværende tidspunkt udestår der dog centrale afklaringer i forhold til vaccineres effekt, for eksempel om man fortsat kan sprede smitten, selvom man er vaccineret. Derfor vil regeringen først senere tage endelig stilling til, om det digitale corona-pas skal bruges til andet end rejseformål som led i en genåbning af Danmark.

Erhvervsorganisation ser frem til samarbejde om corona-pas

S-Regeringen har inviteret organisationerne Dansk Erhverv og Dansk Industri til i samarbejde med kulturlivet at deltage i udviklingen af et digitalt corona-pas til gavn for borgere og virksomheder. - Vi er mere end klar til at finde en løsning, så Danmark kan blive åbnet op hurtigst muligt, lyder det fra Brian Mikkelsen, der er direktør i Dansk Erhverv og tidligere konservativ minister i flere Venstre-ledede regeringer

Regeringen ønsker at lave en løsning for et corona-pas og for at løfte den opgave, er der blevet nedsat et såkaldte Advisory Board bestående af repræsentanter fra erhvervsorganisationer, tekniske leverandører og virksomheder, som potentielt vil få stor gavn af passet.

- I Dansk Erhverv har vi længe arbejdet og talt for netop indførelsen af et digitalt corona-pas, og vi kvitterer kraftigt for, at regeringen nu søsætter arbejdet, siger Brian Mikkelsen og fortsætter:

- Det er helt rigtigt, at erhvervslivet bliver tænkt ind i hele processen, så vi er inde over både udvikling og indhold. På den måde sikrer vi, at slutproduktet, corona-passet, kan bruges ude i hverdagen af både borgere og virksomheder. Passet skal bidrage til, at vi får åbnet Danmark op hurtigst muligt. Store dele af dansk erhvervsliv har haft det særdeles svært under coronakrisen, og der er ingen grund til, at de ramte virksomheder skal være underlagt restriktioner én dag mere, end det er nødvendigt.

Brian Mikkelsen peger på, at særligt oplevelsesbranchen vil få stor gavn af et corona-pas.

- Vi har netop lavet en medlemsundersøgelse, der viser, at syv ud af ti adspurgte virksomheder inden for oplevelse vurderer, at de vil få gavn af et corona-pas. Det er det, som vi nu går i gang med at lave. Det er vigtigt, at passet bliver skruet sammen på en måde, så det også kan indeholde dugfriske, negative testsvar. For det varer nogen tid, før vaccinerne er rullet ud, og passet skal også kunne bruges af personer, som enten endnu ikke er vaccineret, eller som ikke ønsker at blive det. Men den præcise model er netop det, som mange gode kræfter nu går i gang med at finde. Vi glæder os til det forestående arbejde, og vi glæder os endnu mere til at se resultatet blive rullet ud, siger Brian Mikkelsen.

Transportform

Hvilke af disse transportmidler har elcyklen erstattet på din vej på arbejde?

Procenter af dem, der der kører elcykel .

	Mand	Kvinde	18-34 år	35-49 år	50-70 år	Alle
Egen bil/motorcykel	44%	34%	37%	50%	27%	38%
Samkørsel med i andre i deres bil	4%	5%	8%	0%	4%	5%
Firmabil/varevogn mm.	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Offentlig transport (bus, tog, metro mm.)	8%	32%	25%	15%	27%	23%
Knallert/scooter eller lignende	9%	2%	9%	5%	0%	5%
Almindelig cykel	64%	39%	46%	46%	55%	49%
Gang	12%	15%	17%	5%	18%	14%
Andet	0%	5%	8%	0%	0%	3%

(Kilde: IDA's befolkningsundersøgelse)

Befolkningsundersøgelse:

El-cykler erstatter biler plus almindelige cykler

En ud af tre borgere i Danmark, der har skiftet over til el-cykel som deres foretrukne transportmiddel til og fra arbejde, har erstattet bilen med el-cyklen. Det viser en ny befolkningsundersøgelse. Undersøgelsen viser også, at halvdelen af dem, der har skiftet til el-cykel, har stillet den almindelige cykel til side'

- El-cyklen har et kæmpe potentiale som nyt transportmiddel mellem hjem og job. Især når den erstatter personbilen, for på den måde sparer vi en masse CO2-udledning og de danske el-cyklister bidrager dermed positivt til kampen for CO2-reduktioner, siger Thomas Damkjær Petersen, der er formand for Ingeniørforeningen, IDA.

Transportform

- En anden fordel ved at flytte trafikken fra kørebanen over til cykelstierne er, at jo flere, der triller til arbejde på en el-cykel, desto mindre trængsel er der i myldretiden på kørebanen - og det giver færre kampe om parkeringspladserne, siger han videre.

I befolkningsundersøgelse, som Userneeds har lavet for Ingeniørforeningen, IDA, hvor Userneeds spurgt de erhvervsaktive, som har en el-cykel. Det er især mænd, der lader bilen stå til fordel for el-cyklen, når de skal på arbejde. 44 procent svarer i undersøgelsen, at el-cyklen har erstattet egen bil eller motorcykel.

- Eldrevne køretøjer er vejen til CO2-reduktioner i transportsektoren. Det er positivt, at danskerne har taget klimakampen til sig og helt ind i husholdningen og bruger el-cykel som et alternativ til bilen. Det skal også afspejle sig på politisk niveau. Når vi laver store infrastrukturplaner i Danmark, er det vigtigt, at vi ikke bare tænker på elbiler, men også indtænker el-cyklen og brede cykelstier, siger Thomas Damkjær Petersen.

Hos IDA peger man på, at der måske også ligger et lille eksporteventyr og venter. Når man ser udviklingen i salg af el-cykler, viser tal fra Danmarks Statistik, at der i 2019 blev der solgt 3.347 egenproducerede el-cykler i Danmark, hvilket svarer til en værdi af 58,4 millioner kroner. Udover et boost i salget er både importen og eksporten kraftigt stigende. I 2019 importerede Danmark knap 63.000 el-cykler, hvilket er over 50 procent flere end i 2017. På eksportsiden er der med henholdsvis 4.253 el-cykler i 2017 og 11.023 i 2019 tale om en stigning på 159 procent.

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

Teoretisk kvalifikationsprøve for taxichauffører havde flere fejl

Færdselsstyrelsen har fundet fejl i et testsystem, der betyder, at for mange har fået et "bestået" i den teoretiske prøve til taxi-kvalifikationskurset. Styrelsen fremhæver, at fejlen ikke får konsekvenser for de chauffører, der har bestået prøven

Fejlen, der blev opdaget 28. januar i en algoritme i testsystemet Multitest, har medført, at kursister fejlagtigt er blevet registreret som bestået i forbindelse med den teoretiske prøve ved kvalifikationskurset for taxichauffører.

Prøven blev indført med den nye taxilov og er afslutningen på et to ugers kursus i blandt andet kundeservice og arbejdsret. Kurset er et krav for at kunne få et chaufførkort. Der er krav om deltagelse på kurset, og prøven er den teoretiske afslutning på kurset, foruden en praktisk prøve med en kørelærer som skal bestås.

Færdselsstyrelsen har konkluderet, at fejlen ikke har betydning for færdselssikkerheden, og at den ikke vil få konsekvenser for den enkelte chauffør, som eventuelt har fået et forkert prøveresultat.

- Det er selvfølgelig ekstrem uheldigt, at systemet har bestået flere kursister end der reelt er belæg for. Det bliver omgående rettet, og fremover bliver der indført en ekstra kontrolprocedure i styrelsen, så en sådan fejl ikke kan gentage sig uden at blive rettet. Jeg har bedt styrelsen om at sørge for, at der er et tilbud til chauffører, der er i tvivl om de har fået det rette udbytte af kurset, siger transportminister Benny Engelbrecht.

Den fejlbehæftede algoritme er indarbejdet i prøvesystemet i forbindelse med den nye taxilov, og har således været i systemet fra 1. januar 2018 til 28. januar 2021.

Færdselsstyrelsen forventer, at fejlen vil være rettet i løbet af 7 til 14 dage. Frem til fejlen er rettet, gennemføres de teoretiske prøver som planlagt, dog med den ændring, at Færdselsstyrelsen manuelt gennemgår prøvesvarene og efterfølgende fremsender prøveresultatet til kursistens e-Boks .

Interesserede kan læse mere om problemstillingen på Færdselsstyrelsens web-side - klik **her**:



Persontransport er på top 20 over kompensation for faste udgifter

Mange taxi og turistbus-virksomheder har modtaget kompensation fra de forskellige corona-hjælpepakker. Det viser en analyse, som Danmarks Statistik har lagt frem. Organisationen Dansk PersonTransport, der har taxi- og busvognmand som medlemmer, fremhæver, at tallene indikerer, at dokumentationskravene kan være svære at opfylde

I analysen ser Danmarks Statistik på, hvem der med udgangspunkt i corona-hjælpepakkerne har modtaget kompensation for faste udgifter i perioden fra 9. marts til 31. oktober 2020.

Ifølge analysen har 1.562 taxivirksomheder, hvilket svarer til 57 procent af alle taxivirksomheder, modtaget kompensation for faste udgifter, mens det gælder for 174 virksomheder i kategorien "turistkørsel og anden landpassagertransport". Det svarer til 44 procent. De 1.562 taxivirksomhederne, der har modtaget støtte, har samlet fået udbetalt 98 millioner kroner, mens det tilsvarende tal for de 174 virksomheder i kategorien "turistkørsel og anden landpassagertransport" er på 76 millioner kroner.

For gruppen "Rejsearrangører" har 130 virksomheder - det svarer til 51 procent af det samlede antal virksomheder i gruppen, fået udbetalt 65 millioner. I gruppen "Rejsebureauer" har 114 virksomheder, hvilket svarer til 53 procent af det samlede antal virksomheder i gruppen, fået udbetalt 58 millioner kroner.

I gruppen "Sø- og kysttransport af passagerer" har 26 virksomheder, hvilket svarer til 40 procent af virksomhederne i gruppen, fået udbetalt 121 millioner kroner.

- Det er godt at se, at mange af vores medlemsvirksomheder har fået adgang til kompensationspakken for faste udgifter. Det er præcis det Dansk PersonTransport har brugt meget af det forgangne år på at få til at ske, siger administrerende direktør i Dansk PersonTransport (DPT) Michael Nielsen.

Han peger på, at når kun henholdsvis 42 procent og 57 procent af de ansøgende bus- og taxivirksomhederne har fået udbetalt kompensation, skyldes det efter hans mening, at dokumentationskravene for perioden 1. juli til 26. oktober er skærpet, og at det derfor har været svært for virksomhederne at søge i den periode.

- I kompensationspakken for faste udgifter, der løber fra 1. november forventer vi, at andelen af kompenseret virksomheder i taxi- og turistbus-branchen bliver højere, da dokumentationskravene for den periode er mere enkle, da branchen er betragtet som direkte ramt af forsamlingsforbuddet på 10 personer, siger han.

Antallet af taxivirksomheder, der har modtaget kompensation, er den tredje største kategori, kun overgået af restauranter og frisørsaloner.

- Det kommer sig af en dedikeret indsats for at hjælpe vores medlemmer i deres kompensationsansøgning, og taxi-gruppen i DPT består af rigtig mange vognmænd, der hver især har søgt kompensation.

Interesserede kan læse analysen fra Danmarks Statistik **her**:

Buschauffør får erstatning på seks måneders løn

"Vi beklager herved at måtte opsig dig pr. dags dato til øjeblikkelig fratreden, da du desværre ikke har de personlige kompetencer, der skal til for at bestride jobbet som chauffør hos". Det var budskabet 23. april til en mand med sort hudfarve, som var blevet ansat som buschauffør første april 2019

Manden indbragte fyringen for Ligebehandlingsnævnet, da han mente, at han var forskelsbehandlet på "grund af race og etnisk oprindelse".

Ligebehandlingsnævnet, der har behandlet mandens klage, beskriver sagen således:

En mand blev i april 2019 ansat som chauffør hos en virksomhed.

Manden, som oplyste for nævnet, at hans hudfarve er sort, blev kort efter ansættelsen udsat for en racistisk episode af en bilist. Episoden fandt sted i forbindelse med mandens arbejde. Manden blev samme dag som episoden fandt sted kontaktet af sin kørselsleder, som oplyste, at bilisten havde ringet og undskyldt for sin opførsel. Manden oplyste kørselslederen om, at han havde tænkt sig at politianmelde episoden.

Dagen efter episoden blev manden kaldt til samtale hos sin kørselsleder, hvor kørselslederen gav udtryk for, at manden måske var i den forkerte branche, hvis han ikke kunne finde sig i sådanne ting og tage imod en undskyldning.

Manden anmeldte episoden til politiet.

15. april 2019 oplyste politiet manden, at de ikke ville gøre mere i sagen. Manden oplyste herefter virksomheden om, at han var nødt til at sygemelde sig. Manden var sygemeldt i en uge, hvorefter han blev afskediget.

Ligebehandlingsnævnet har vurderet, at manden på baggrund af forløbet omkring den racistiske episode havde påvist faktiske omstændigheder, der tydede på, at episoden og det faktum, at manden fastholdt sin politianmeldelse indgik ved beslutningen om at afskedige ham.

Ligebehandlingsnævnet vurderede videre, at virksomheden, som oplyste, at afskedigelsen udelukkende skyldtes, at manden ikke var i besiddelse af de fornødne personlige kompetencer, ikke havde løftet bevisbyrden.

Den fyrede buschauffør fik medhold i klagen og blev tilkendt en godtgørelse svarende til omkring seks måneders løn. Overfor Ligebehandlingsnævnet forklarede den fyrede buschauffør følgende om, hvad der skete 10. april, hvor han skulle overtage en bus fra en kollega.

"... Min kollega havde ikke parkeret bussen korrekt, så den spærrede for mulig udkørsel, og en anden kollega gør mig opmærksom på, at der er en bilist, der gerne vil forbi bagved bussen.

Jeg undrer mig over, hvorfor bilisten ikke vælger at køre op over en meget lav ca. 4 cm kantsten for at komme forbi, og da jeg spørger bilisten om dette, får jeg svaret; at jeg skal flytte den bus nu og ikke spille smart og dette med truende stemme og aggressiv kropssprog.

Jeg siger til ham, at jeg synes han skal tale pænt til mig, hvilket bare gør ham mere aggressiv, og jeg vælger at trække mig og stille mig hen til min kollega og ignorerer ham.

Bilisten kommer derefter ud af sin bil og konfronterer mig truende og er så aggressiv i sin fremfærd, at jeg sjældent har set nogen så aggressiv på trods af mit tidligere arbejde som dørmand.

Jeg vælger nu at flytte bussen, og min kollega og jeg er enige om, at nu kan han sagtens komme forbi. Men det accepterer han ikke, og nu konfronterer han mig verbalt, mens han kalder mig perker og haleneger, og på det tidspunkt vælger jeg, at jeg vil anmelde ham for verbalt overfald og racisme og tager derfor et billede af hans bil og nummerplade...”

Interesserede kan læse afgørelsen [her](#):

Kørselsleder til chauffør med sort hudfarve:

Aaaaarh aaaargh!

23. april 2019 mistede en mand med sort hudfarve sit job som buschauffør. Ligestillingsnævnet har vurderet sagen og er kommet frem til, at han blev fyret på grund af sin hudfarve og at han skal have seks måneders løn for uberettiget opsigelse. I forbindelse med Ligestillingsnævnet behandling af fyringen er det blandt andet kommet frem, hvordan en kørselsleder reagerede på en situation, hvor buschaufføren blev overfuset af en bilist. Bilisten kalde blandt andet buschaufføren for haleneger og perker

Ifølge Ligestillingsnævnet's referat af sagsbehandlingen blev buschaufføren senere den dag - 10. april 2019 - hvor han var blevet overfuset af den fremmede bilist, kontaktet af sin kørselsleder, som oplyste, at bilisten havde ringet og undskyldt for sin opførsel. Buschaufføren fortalte kørselslederen, at han havde tænkt sig at melde episoden til politiet. Kørselslederen reagerede ifølge buschaufføren med følgende udbrud: "Aaaaarh aaaargh! ”.

Buschaufføren blev efterfølgende kontaktet af en anden kørselsleder, som oplyste, at bilisten havde ringet og sagt undskyld, og at bilisten også gerne ville ringe til buschaufføren og undskyldte. Buschaufføren gjorde det klart over for kørselslederen, at han ikke ønskede at blive ringet op af bilisten, og at han fortsat påtænkte at anmelde episoden til politiet.

Buschaufføren blev senere kaldt til samtale hos en anden kørselsleder, som spurgte ham, om han var i den rigtige branche. Kørselslederen sagde ifølge buschaufførens forklaring, at han måske var i den forkerte branche, hvis han ikke kunne finde sig i sådanne ting og tage imod en undskyldning. Buschaufføren gjorde det klart, at han ville politianmelde episoden. Kørselslederen sagde, at han skulle gøre, hvad han ville.

Den 11. april 2019 anmeldte buschaufføren hændelsen til politiet. Politiet oplyste, at det ville kigge på sagen. Senere - 15. april - kontaktede buschaufføren atter politiet, som oplyste, at de ikke ville gøre mere i sagen, da bilisten havde ringet og sagt undskyld. Politiet oplyste desuden, at en af buschaufførens kollegaer ikke længere ønskede at vidne. Ifølge politiet havde kollegaen sagt, at buschaufføren ikke havde været behjælpelig nok i situationen.

Buschaufføren ringede efter samtalen med politiet til sin arbejdsgiver og oplyste, at han blev nødt til at gå hjem, fordi han havde det skidt og ikke magtede at fortsætte. Buschaufføren sagde desuden, at arbejdsgiveren blev nødt til at skaffe en advokat, fordi han ikke ville acceptere, at sagen ikke blev håndteret af politiet.

Buschaufføren var sygemeldt i en uge. 23. april 2019 blev buschaufføren afskediget.

Interesserede kan læse afgørelsen [her](#):

Ni lande har sendt bekymret brev til EU Kommissionen om lov om mindsteløn

Efter et virtuelt ministermøde den sidste fredag i januar har ni lande sendt et fælles brev til EU-formandsskabet, hvor de udtrykker bekymring for direktivforslaget om mindsteløn. Samtidig vil man forsøge at række ud til endnu flere lande

På det virtuelle ministermøde blev udfordringerne diskuteret, og på tværs af landene hersker der skepsis over for, om et direktiv om mindsteløn er den rette vej at gå. Samtidig vil landene arbejde for at udvide alliancen til endnu flere lande.

De ni lande - Danmark, Sverige, Østrig, Holland, Irland, Polen, Ungarn, Estland og Malta skrev efter mødet under på et fælles brev til det portugisiske EU-formandskab.

I sidste måned besluttede Folketinget at indgive en såkaldt begrundet udtalelse til EU-Kommissionen. Det er et greb, som de nationale parlamenter i EU-medlemslandene kan bruge, hvis de mener, at EU blander sig i noget, som bedst håndteres nationalt. Derudover stiller Danmark spørgsmålstegn ved, om der overhovedet er hjemmel i traktaten til at indføre sådan et direktiv om mindsteløn.

- Jeg er glad for, at vi nu kan gøre fælles front mod et direktiv om en EU-mindsteløn. Vi vil naturligvis fortsætte arbejdet med at række ud til endnu flere medlemslande, for fra dansk side mener vi, at EU skal blande sig udenom på dette område. Vi er godt klar over, at det fortsat vil være op ad bakke, men det skal ikke afholde os fra at kæmpe imod forslaget, siger beskæftigelses- og ligestillingsminister Peter Hummelgaard (S).

- Samtidig tvivler vi fortsat stærkt på, at EU-Kommissionen har de nødvendige traktatmæssige beføjelser til at foreslå et sådant direktiv om mindsteløn. Vi i regeringen mener ikke, at Kommissionens argumenter herfor er overbevisende, og vi fortsætter også arbejdet ad det spor. Rådets Juridiske Tjeneste er i færd med at foretage en vurdering af dette spørgsmål, og jeg ser frem til at nærstudere deres vurdering, når vi får den at se, siger han videre og tilføjer:

- Vi er bange for, at man med et direktiv om mindsteløn i EU risikerer at skade den danske model. Den er afhængig af stærke organisationer på både lønmodtager- og arbejdsgiversiden, når der skal forhandles overenskomster og fastsættes løn- og arbejdsvilkår. Vi frygter, at de potentielt kan blive svækket med indførelse af dette forslag.

Interesserede kan læse det fælles brev **her**:



Faglige sager løb op i knap 3,5 millioner kroner

Chaufførernes Fagforening i København skaffede i løbet af 2020 i alt 3.499.828,54 kroner ind i sager om faglige forhold - eksempelvis sager om manglende betaling for overtid og pension.

I december 2020 var beløbet 673.827,04 kroner. I 2019 var det samlede beløb 3.282.094,98 kroner, mens det i 2018 løb op i 4.045.057,39 kroner.

Fagforening skaffede knap 30 millioner arbejdsskadekroner

I løbet af 2020 kom der 28.942.543 kroner ind på arbejdsskadekontoen hos Chaufførernes Fagforening i København. Knap halvdelen af beløb kom ind i december

Det præcise tal for december var 11.873.174 kroner. I 2019 var det samlede beløb 18.624.743 kroner, mens det i 2018 var på 16.112.977 kroner.

Færdselsstyrelsen skal bruge 50-70 nye medarbejdere i Ribe

Færdselsstyrelsen overtager som følge af det seneste politi-forlig hele kørekortområdet fredag 1. oktober og bliver dermed tre gange så stor. På hovedkontoret, der ligger i den tidligere amtsgård i Ribe, skal der ansættes en række nye medarbejdere

Overtagelsen af ansvaret for kørekortområdet betyder, at der kommer omkring 300 årsværk ekstra til Færdselsstyrelsen. De fleste er spredt rundt i landet, hvor de også i fremtiden skal afvikle teoretiske og praktiske køreprøver.

Den store opgave betyder dog også, at landskontoret i Ribe trækker en række stabsfunktioner fra København til Ribe, hvor der skal bruges 50-70 ekstra årsværk til blandt andet en it- og en hr-afdeling.

Ud over styrelsens landskontor i Ribe kommer Færdselsstyrelsen til at bestå af en række køreprøvecentre fordelt over hele landet, så mulighederne for at gå til køreprøve lokalt bliver fastholdt. Kørekortadministrationen har hidtil haft til huse i Politiets Administrative Center (PAC) i Holstebro. Som en del af Færdselsstyrelsen vil Kørekortadministrationen forblive i Holstebroområdet.



En fast forbindelse over Øresund mellem Helsingør og Helsingborg, som vi erstatter de eksisterende færger, vil kræve statstilskud. (Arkivfoto: Jesper Christensen)

En fast HH-forbindelse over Øresund til tog og biler vil kræve statstilskud

En fast vej- og jernbaneforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg kan ikke alene betales af brugerne. Det viser en indledende strategisk analyse af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg - en HH-forbindelse

Analysen, som er udarbejdet af Vejdirektoratet og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i samarbejde med svenske Trafikverket, viser, at en kombineret vej- og baneforbindelse vil kræve et tilskud på godt 14 milliarder kroner (svarende til ca. 20 milliarder svenske kroner), hvis projektet skal realiseres. Analysen viser også, at en ren vejforbindelse vil kunne brugerfinansieres.

- Vi har et godt og tæt samarbejde med de svenske myndigheder. I modsætning til Øresundsforbindelsen, hvor vej- og bandedelen er fuldt brugerfinansieret, vil det kræve et betydeligt tilskud at bygge en HH-forbindelse for både vej og bane. Der er mange gode og vigtige infrastrukturprojekter i hele landet, som vil indgå i de kommende forhandlinger om de næste 10 års investeringer i infrastruktur. Det er her eventuelle ønsker om at se nærmere på en HH-forbindelse kan drøftes, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

Faste forbindelser

Prisen for en boret vej-tunnel er ifølge analysen ca. 23 milliarder kroner, mens en banetunnel for persontog vil koste ca. 19 milliarder kroner - i alt omkring 42 milliarder kroner for både vej- og baneforbindelse. Vejtunnelen kan finansieres over ca. 35 år via brugerbetaling fra bilisterne. Togtrafikken kan derimod kun betale en mindre del af omkostningerne for en banetunnel, og overskuddet fra vejtrafikken er ikke tilstrækkeligt stort til, at en kombineret løsning for både vej og bane fuldt kan brugerfinansieres.

Fra analysen:

- En HH-forbindelse for både vej og bane har en intern rente på 2,9 procent og er dermed ikke helt samfundsøkonomisk rentabel, hvilket vil kræve en intern rente på knap 3,5 procent
- Den strategiske analyse af en fast HH-forbindelse er udarbejdet af Vejdirektoratet og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i samarbejde med den svenske styrelse Trafikverket

Interesserede kan se analysens rapporter via Vejdirektoratets web-side - klik på nedenstående overskrifter:

Strategisk analyse af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg - Resumérapport

Fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg - Strategisk analyse/ forberedende

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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



Projektilustration af den elektriske Stena Elektra.

Færger skal sejle på strøm over Kattegat

Den svenske rederi-koncern, Stena Line, planlægger at indsætte to fossilfrie batteri-elektriske ro/pac-skibe på ruten mellem Frederikshavn og Göteborg senest i 2030. Det offentliggjorde Stena Line's administrerende direktør Niclas Mårtensson under en pressekonference torsdag om et nyskabende partnerskab, Tranzero Initiative, i Göteborg

For at fremskynde overgangen til fossilfrie brændstoffer i transportsektoren er Stena Line gået sammen med de to svenske koncerner, Volvo Group og Scania, og Göteborgs Hamn i et nyt partnerskab målrettet omstilling til bæredygtig energi til transportsektoren - Tranzero Initiative. Samarbejdet er søsat for at skabe en betydelig reduktion af den CO2-udledning, der er knyttet til Göteborgs Han, der er Skandinaviens største. Målet er at reducere emissionerne med 70 procent inden 2030.

Under en pressekonference om Tranzero Initiative fremlagde Stena Lines administrerende direktør Niclas Mårtensson selskabets planer om at lancere to fossilfrie færger på ruten Frederikshavn-Göteborg inden 2030.

- Vi går nu fra vision til virkelighed med det batteridrevne fartøj Stena Elektra. Inden for et år præsenterer vi design og byggespecifikationer og senest i 2025 planlægger vi at bestille den første færge. Det vil være et markant skridt mod fossilfri skibsfart, siger Niclas Mårtensson, der er administrerende direktør i Stena Line og medlem af den svenske regerings elektrificeringskommission.

Flydende forbindelser

Stena Elektra vil blive verdens første fossilfrie ro/pax-fartøj i sin klasse og vil måle omkring 200 meter i længden og kombinere en passagerkapacitet på 1.000 med 3.000 lanemeter fragtkapacitet. Færgeren skal bygges i højstyrkestål for at reducere vægten og øge effektiviteten og vil forventeligt kunne sejle på batteristrøm i cirka 50 sømil, hvilket er afstanden mellem Frederikshavn og Göteborg. Batterikapaciteten skal være cirka 60-70 MWh og fartøjet oplades i havn. Stena Line undersøger desuden mulighederne for at kombinere batteridriften med alternative fossilfrie brændstoffer såsom brændselsceller, brint og biometanol for at færgerne kan sejle længere afstande.

- Elektrificering af skibsfarten er kun lige begyndt. Vi ser et stort potentiale for både batterihybrider og batteridrevne færger på flere af vores korte færgeruter i fremtiden. Men der skal mere end færger til. Vi er også nødt til at udvikle infrastrukturen og lademulighederne i havne og terminaler i samme tempo, og det er en af grundene til, at samarbejdsprojekter som Tranzero Initiative er så vigtige, siger Niclas Mårtensson videre.

Batterihybrid i drift siden 2018

Stena Line har haft batterihybridfærgeren Stena Jutlandica i drift på ruten Frederikshavn-Göteborg siden 2018. Færgeren bruger batterikraft til manøvrering og styring af bovpropellerne, når færgeren er i havn. Batterierne oplades med grøn landstrøm i Göteborg Havn såvel som under drift. I alt sænkes CO₂-udledningen med 1.500 ton om året, svarende til udledningen fra 600 biler årligt.

Om Tranzero Initiative:

- Tranzero Initiative er et partnerskab mellem Stena Line, Göteborg Havn, Volvo Group og Scania om at gennemføre en reduktion af CO₂-udledningen på 70 procent i 2030.
- Projektet har fokus på den million lastbiltransporter og de 55.000 ton CO₂-udledninger, der bliver genereret af vejtransporter til og fra Göteborg Havn hvert år, men omfatter også elektrificering af søtransporten.

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



Verdens første brinttog bliver prist

Den franske Alstom-koncern, som blandt andet producerer tog, hædres sammen med operatøren LNVG for sit banebrydende projekt ved European Railway Award 2021. Alstom får prisen for brinttoget Coradia iLint, som er blevet bestilt af Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG)

Juryen bag European Railway Award, der består af repræsentanter fra jernbaneindustrien, EU-beslutningstagere, tidligere vindere og udvalgte journalister, roste især det fremragende samarbejde mellem projektpartnerne LNVG, Alstom, den tyske delstat Niedersachsen, Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) og gas- og ingeniørfirmaet Linde. Sammen med sine partnere har Alstom med projektet bevist, at brint som energibærer til el-tog er et både pålideligt og emissionsfrit alternativ til dieseldrevne passagertog på ikke-elektrificerede strækninger.

- Det er ikke en selvfølge at en offentlig myndighed igang-

Om European Railway Award:

- European Railway Award, arrangeret af UNIFE, European Association of Railway Suppliers, og CER, Community of European Railway and Infrastructure Companies, har siden 2007 hædret fremragende resultater inden for udvikling af økonomisk og bæredygtig jernbanetransport.

På sporet

sætter og følger en teknologisk udvikling af dette omfang. I testfasen har vi, sammen med vores partnere, opnået en ægte verdenspremiere i passagertogtrafikken i Niedersachsen, siger Carmen Schwabl, der er Managing Director hos LNVG.

Carmen Schwabl modtog prisen ved et online award show. Sammen med projektets partnere har LNVG startet et initiativ med formål at teste brint som brændstof i passagertogtrafik.

- Vores mål var at tilbyde et banebrydende alternativ til diesel, at gøre det markedsklar og at bruge det i et netværk i daglig passagerdrift.

perioden fra september 2018 til februar 2020 tilbagelagde to Coradia iLint-passagertog med en brint-elektrisk drivline fra Alstom over 180.000 kilometer. Produktionen af denne type tog er i fremdrift, og de første brintdrevne tog vil være i fast rutefart i Tyskland fra 2022.

- Vi er meget glade for, at vores kunde LNVG er blevet hædret for det innovative brintogsprojekt. Vores fælles projekt med Coradia iLint viser et modigt engagement i og forpligtigelse til en grøn mobilitet sammen med den nyeste teknologi. Vi kan være meget stolte af vores innovative Coradia iLint, verdens første og eneste eksisterende brintog, siger Gian Luca Erbacci, der er Senior Vice President Europe hos Alstom.

Om Coradia iLint:

- Coradia iLint er det første passagertog i verden, der drives af en brintbrændsels-celle, der genererer energi til togets elmotorer, som så sørger for at det elektriske tog kan køre - også der, hvor der ikke er luftledninger.
- Det emissionsfrie tog er lydløst og udleder kun vanddamp.
- Toget er baseret på flere innovative løsninger: ren energikonvertering, fleksibel energilagring i batterier, samt intelligent styring af drivkraft og tilgængelig energi. Coradia iLint er designet specielt til brug på ikke-elektrificerede strækninger og muliggør en grøn og bæredygtig passagertogtrafik/togdrift.



Tyske Stadler har batteri-elektriske tog på programmet

Ny rapport om batteri-elektriske tog: Prisen på ladeinfrastruktur er knap seks procent af prisen for fuld elektrificering

Banedanmark har gennemført en indledende undersøgelse af, hvordan det ikke-elektrificerede statslige jernbanenet potentielt kan forberedes til batteritog i fremtiden. Undersøgelsen viser blandt andet, at en indførelse af batteritog giver en CO₂-reduktion på 30.000 ton årligt

Undersøgelsen viser også, at de nødvendige investeringer i ladeinfrastruktur er i størrelsesordenen 750 millioner kroner. Til sammenligning skønnes det at koste mellem 13 og 14 milliarder kroner at elektrificere de tilsvarende strækninger med køreledninger.

Banedanmark har på baggrund af, at markedet inden for batteritog til regionalbaner er i hastig udvikling, foretaget undersøgelsen "Omstilling af jernbaneinfrastruktur til batteridrift". Den indledende undersøgelse afdækker mulighederne og omfanget af den nødvendige infrastruktur til at muliggøre batteri-elektrisk togdrift i Danmark.

På sporet

Banedanmarks undersøgelse omfatter hele det statslige jernbanenet, hvor der ikke er eller igangsat elektrificering med køreledninger.

- Undersøgelsen fra Banedanmark er meget interessant læsning. Det er første gang, at vi i Danmark har set på, hvordan vi kan gøre hele den statslige togdrift grøn. Der er naturligvis kun tale om et indledende skridt, og vi skal derfor blive klogere på de teknologiske muligheder, men det tegner til, at en investering i batteritog og infrastrukturen hertil, giver god mening både ud fra et klimamæssigt og økonomisk perspektiv, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

Interesserede kan hente analysen "Omstilling af jernbaneinfrastruktur til batteridrift" [her](#):



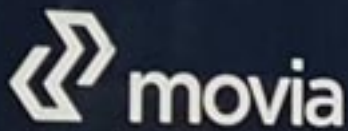
Magasinet Bus

Onsdag 27. januar 2021 - nummer 1 - 9. årgang

Trafikselskab:

- Chaufførerne yder i øjeblikket en stor indsats

Læs mere side 6



Bilister, der kører over for rødt, bliver knipset
serie: Bilister, der kører over for rødt
Læs mere side 36

De første elektriske

er kommet til Odense

Læs mere side 30

Den Sjællands første regionale busrute omlægges til el-drift i 2022

Læs mere side 25 - 26

Gik du glip af Magasinet Bus 1 - 2021?
Så hent det her!