

Magasinet Bus

Torsdag 29. april 2021 - nummer 4 - 9. årgang

El-busser fra Kina er kørt ud i Odenses gader

Læs mere side 14 - 15

Fynsk busvognmand om HVO-dieseldrift på Langeland:

Det er en lavthængende frugt, der er værd at plukke

Læs mere side 5 - 8

Sjællandsk busoperatør skal drive lokalbus-ruter i Jylland med strøm

Læs mere side 30 - 35

Fransk transportkoncern driver Europas mest omfattende net af el-busser

Læs mere side 22

Busselskab har sat strøm til nye ledbusser

Læs mere side 24 - 26

Så er energien tilbage på pladsen

Energi - energisk - samle energi - bruge energi. Ordet energi er centralt for os mennesker. Uden energi kan vi ikke holde varmen. Uden energi kan vi ikke dyrke vores marker. Uden energi vi kan ikke komme fra det ene sted til det andet. Uden energi dør vi. Ups. Men så er det godt at tænke på, at så længe solen skinner, har vi energi nok - vi skal bare finde ud af at lede solens energi hen til de steder, hvor vi kan få gavn af den.

Den energi, der skal gøre vores fremtid CO₂-neutral og bæredygtigt, kommer fra solen. Og vi kan få fat i den på mange forskellige måder. Her i dette nummer af Magasinet Bus har vi flere eksempler på måder at bringe solens energi direkte uden først at have den lagret i jorden i millioner af år.

- Solenergi omformet til elektricitet gennem solceller
- Energi fra solen, som får vinden til at blæse, så vindmøllerne kan snurre og producere strøm
- Biodiesel og biogas produceret ud fra biologisk materiale, der har vokset og lever i vores tid

Den sidste - biodiesel og biogas er et eksempel på, hvordan vi kan lagre energi fra solen, for det er basalt energi fra solen, der er afgørende for, at planterne vokser og så videre.

Vi udvikler andre måder at "efterligne" naturens energilagring på. Vi har brugt batterier i større og større omfang - og vi har sat gang i udvikling og konstruktion af systemer - PTX - der kan lagre energi fra solceller og vindmølle, så vi tappe den, når og hvor vi har brug for den. Og udviklingen går hurtigt - meget hurtigt. Støttet af politiske vinde og store koncerner, der har set store muligheder for deres fremtid i bæredygtig produktion og brug af energi.

Derfor er der set fra denne plads grund til optimisme.

- Vi har bæredygtige løsninger, der direkte kan bruges i det eksisterende materiel. eksempelvis biogas og biodiesel.
- Vi har batteri-elektriske løsninger, der kan lagre energi fra sol og vind - løsninger, der efter vores vurdering kan fungere i flere årtier.
- Vi kan ikke bare skimte andre løsninger som teorier et sted i fremtiden. Brint er under kraftig udvikling som energibærer og bruges i dag i brint-elektriske busser - og vil køre ud i lastbiler om to år.

Vi tør faktisk godt vove den påstand, at vi har brug for så mange energi-løsninger, at de eksisterende nok skal leve deres økonomiske tid ud, selvom der dukker nye løsninger op, der løser nogle af transportområdets udfordringer med energiforsyning og rækkevidde mellem optankning af energi.

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, 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.

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

Langelands busser skal køre på biodiesel

Fra august vil lokalbusserne på Langeland have biodiesel i deres brændstoftanke i stedet for almindelig dieselolie. Det har politikerne i Langelands Kommune besluttet. Dermed vil CO2-udslippet fra busserne blive skåret ned med op til 90 procent sammenlignet med almindelige dieselolie, som sædvanligvis indeholder 7 procent biodiesel

- Transport udgør en stor del af CO2-udledningen i Langeland Kommune. Derfor er jeg rigtig glad for, at kommunens lokalbusser fremover skal køre på HVO-biodiesel, siger Langelands borgmester Tonni Hansen (SF).

Det er busvirksomheden Bergholdt.dk A/S, der har vundet udbuddet. Virksomheden overtager den lokale kørsel fra Vester Skerninge Bilerne fra august 2021.

Kontrakten omfatter seks store busser og en minibus, der kører på ruterne 590, 591, 592, 621, 622 og 623. Alle busser vil fra august have biodiesel i tankene i form af HVO.

- HVO-biodiesel kan anvendes direkte og er dermed en god mulighed for at gøre de eksisterende busser langt mere klimavenlige, siger udvalgsformand Bo Nissen (K).

Om HVO-biodiesel:

HVO-biodiesel kan anvendes i dieselmotorer uden modifikation og giver en CO2-reduktion på op til 90 procent i forhold til almindelig diesel. Det mindsker desuden udledningen af partikler og kvælstof-forbindelser (NOx)

Anvendelse af HVO-biodiesel vil med de 3.217 køreplantimer i den nye kontrakt ud fra standarder for fortrængning medføre følgende reduktioner i udledning:

- CO2-udledningen reduceres fra ca. 102 tons til 13 tons, svarende til en CO2-reduktion på ca. 87 procent
- NOx-udledningen reduceres fra ca. 0,50 tons til 0,04 tons, svarende til en NOx-reduktion på ca. 92 procent
- Partikel-udledningen reduceres fra ca. 4,1 kg til 0,4 kg, svarende til en partikel-reduktion på ca. 90 procent

FynBus havde udbudt den lokale buskørsel for Langeland Kommune med en option på biodiesel (HVO). Den option har kommunalbestyrelsen valgt at udnytte, hvilket dermed giver en markant gevinst for klimaet.

Busvognmand John Bergholdt peger på HVO som en god måde at skære ned på CO2-udslippet på.)Arkivfoto: Jesper Christensen)



Fynsk busvognmand om HVO-dieseldrift på Langeland: Det er en lavthængende frugt, der er værd at plukke

Fra august skal busoperatøren Bergholdt.dk fra Odense kører de lokale busser i Langelands Kommune. Virksomheden, der har 188 medarbejdere, har spredt sine "bolcher" over Fyn og har dermed et godt grundlag for at få det store bus-puslespil til at gå op. John Bergholdt, der ejer og driver virksomheden, forklarer over for Magasinet Bus, at en HVO-løsning på klima-udfordringerne er en enkel og tilgængelig løsning for en mindre kommune, hvor de lokale busruter først og fremmest kører morgen og eftermiddag på skoledage

Af Jesper Christensen

Når det gælder om at byde på kørsel, som kommuner og trafikelskaber sender i udbud, peger John Bergholdt på, at virksomheden har en stabil, pålidelig og tilstrækkelig stor medarbejderstab, som gør Bergholdt.dk i stand til at komme med det gode tilbud og efterfølgende leve op til aftalerne

Kollektiv trafik

Og når det gælder de chauffører, der i dag kører på ruterne på Langeland for den nuværende operatør, får de tilbudet om at blive ansat hos Bergholdt.dk - men det bliver nogle af selskabets nuværende busser, de kommer til at køre på de langlandske veje.

- Vi rokerer lidt rundt med busserne i vores flåde, siger John Bergholdt, der understreger, at han ser det som en fordel, at reglerne om virksomhedsoverdragelse gælder, når en busoperatør overtager kørsel fra en anden.

- For vores vedkommende betyder det, at vi får nogle chauffører, der kender ruterne, køreplaner og passagerne.

Han peger på, at man som overtagende operatør dermed kan undgå at skulle oplære nye folk til at køre på ukendte ruter.

- Og så er det da positivt, at chaufførerne på ruterne får mulighed for at bevare deres job.

HVO er en lavthængende frugt, der er til at nå

Når Bergholdt.dk tager hul på opgaven med at køre på de lokale ruter på Langeland, tager Langelands Kommune også hul på en mere bæredygtig busdrift, da kommunen har sagt ja til at benytte udbuddets mulighed for at betinge sig, at busserne kører på HVO-biodiesel.

John Bergholdt vurderer, at for mindre kommuner som Langelands Kommune er HVO-biodiesel en måde at køre ind på vejen mod målet om mindre CO₂-udledning på.

Selvom HVO er dyrere end almindelig fossil dieselolie, kan den uden store ekstraomkostninger til nye installationer erstatte fossil dieselolie og dermed skære CO₂-udslippet fra den daglige drift kraftigt ned.

- Og HVO er ikke et driftsmæssigt problem af køre på, siger han.

Chaufførløn vejer tungt på udgiftsiden

I det aktuelle udbud af lokalruterne på Langeland peger John Bergholdt på, at selvom HVO er dyrere end fossil diesel, er det ikke brændstofprisen, der afgør udbuddet. Det er forbruget for lavt til. Det afgørende er derimod, hvor stor den samlede lønudgift er.

- Det er helt klart chaufførlønningerne, der fylder mest, siger han.

Dermed er det også afgørende, hvor god man som operatør er, når det gælder om at tilrettelægge det daglige arbejde ud fra de ressourcer, man råder over, så tiden bliver brugt bedst muligt. Og så spiller det også afgørende ind at have en medarbejderstab med et lavt sygefravær.

- Ud af 188 medarbejdere har kun én været smittet med corona-virus, giver han som eksempel.

Den stabile medarbejderstab betyder, at Bergholdt.dk kan stille op med de samme chauffører på ruterne.

Samarbejde om rekruttering betyder løbende tilgang

Selvom man har en stabil medarbejderstab vil den langsomt med sikkerhed blive bidt i stykker af tidens tand. Hos Bergholdt.dk har man gennem årene derfor opbygget et godt samarbejde med jobcentrene i de fynske kommuner.

John Bergholdt forklarer, at samarbejdet betyder, at et jobcenter kan sende en ledig i et indledende forløb i busvirksomheden, hvor den ledige får mulighed for at se, om et buskørekort er det, der skal til for at føre ham ind til et fast arbejde, inden kommune investerer de omkring 40.000 kroner kørekortet.

Kollektiv trafik



Nogle af Bergholdt.dk's busser.

Hvis det er - og personen får sit kørekort - følger der igen en praktikperiode, hvor den pågældende stifter bekendtskab med de transportopgaver, Bergholdt.dk udfører - eksempelvis rutekørsel og handikapkørsel.

- Da vi har aktiviteter spredt over hele Fyn, har vi mulighed for at finde et job til de fleste chauffører i nærheden af, hvor de bor, siger han og fortsætter:

- Jeg synes, samarbejdet med jobcentrene er en ganske god måde at gøre det på, så kommunerne ikke sluser folk over i noget, de alligevel ikke kan bruge.

John Bergholdt understreger, at det dog kræver mere end et kørekort at blive en god chauffør.

- Det er et krævende job at være buschauffør. For ud over kravet om kørekort også det stiller krav om menneskelige kvalifikationer, siger han og peger på, at det er indtil nu kun har været ganske få, hvor Bergholdt.dk har måtte konstatere, at jobbet som buschauffør ikke har været det rigtige til dem, der har været i praktik.

- Hvis folk lander på den rigtige hylde, får de noget stå op til, og hvor de forhåbentlig kommer til at føle sig som en del af virksomheden. Det er godt for os, det er godt for den enkelte og godt for samfundet.

Kollektiv trafik

Den fynske busvognmand kan også glæde sig over, at mange af virksomhedens chauffører ikke lader sig mærke af biddene af tidens tand, men gerne vil fortsætte ud over pensionsalderen.

- Og så har ældre chauffører den fordel, at de er meget mødestabile. De har jo ikke længere behov for barnets første sygedag.

Dertil kommer så, at mange gerne vil gå ned i tid, når alderen går op, hvilket passer godt ind i en busoperatørs hverdag, hvor der er mest tryk på morgen og eftermiddag - og dermed brug for flest chauffører.

Med en stabil og samtidig fleksibel sammensat medarbejderstab kan man lettere få den chaufførmæssige del af bus-puslespillet til at gå op. Det gælder eksempelvis på Langeland, der er udgangspunktet for denne artikel. Lidt populært sagt er der tale om deltidsjob - altså kørsel delt op i en periode med tryk på i morgen- og formiddagstimerne og i en periode om eftermiddagen. John Bergholdt peger på, at det både passer godt til de mennesker, der gerne vil have eller har behov for en kortere arbejdsdag - eksempelvis mennesker med et flexjob - og til virksomheden, som dermed undgår, at have chauffører holdende i "tomgang" med motoren i stå mellem morgen- og eftermiddagstravlheden.

Hvordan vil fremtiden se ud

Efter det aktuelle blik på busserne på Langeland, der skal bidrage til mindre CO2-belastning ved at køre på HVO-biodiesel, får John Bergholdt mulighed for at komme med sin vurdering af, hvordan busser kan køre mod et mere bæredygtigt energigrundlag.

Hans vurdering her i april 2021 er, at biodiesel på mange lokale ruter er en effektiv måde at køre mere bæredygtigt her og nu.

- Der vil gå et stykke tid, før el-drift giver mening, siger han.

Og stikker man fingeren op i luften for at vejre, hvorhen de politiske vinde blæser, tvivler han på, at busser med gasmotorer, der kører på biogas, vil komme til at spille nogen stor rolle. Vinden blæser mod el-drift, og han vurderer, at der vil gå endda nogle år inden, el-busser vil kunne være økonomisk- og energimæssigt bæredygtige på i mindre kommuner. Dels er el-busser stadig dyrere end busser med forbrændingsmotorer, dels kræver de udbygning af el-nettet, og dels mangler der en overordnet plan for, hvordan ladeinfrastrukturen i det hele taget skal udbygges, så man undgår tomkørsel mest muligt.

- Vi har brug for en plan, siger han og peger på, at tomme kilometer med en bus ikke bidrager positivt til driftsøkonomien - og med en el-bus skærer tomme kilometer også ned på dens aktionsradius.

Staten skal efter John Bergholdts mening pege på, hvor og hvordan ladeinfrastrukturen skal udbygges.

Når det er gjort, og busserne er tænkt ind i det, så kan el-busser efter John Bergholdts vurdering bære udviklingen ud på lokale ruter rundt om i landet.



Fjernbusselskab med hurtig færgefart sender busser over land

Molslinjens busselskab, Kombardo Expressen, som færgerederiet driver i samarbejde med busselskabet Herning Turist, og som siden juli 2017 har haft færgefart over Kattegat som en del af turen, har udvidet sit rutenetværk med 25 nye ruter og er blevet landsdækkende med yderligere fem byer på køreplanerne

Kombardo Expressen's nye landsdækkende køreplan er en stor udvidelse for det knap fire år gamle busselskab, som hidtil har haft en færgetur med Molslinjens færger som en del af turen. Fra 23. april begyndte fjernbusselskabet at køre over land på 25 nye ruter, der føjede yderligere fem byer på køreplanerne.

De fem nye byer på buskortet er Slagelse, Vejle, Fredericia, Kolding og Esbjerg. Kombardo Expressen byder dermed på flere muligheder for at køre med fjernbus på rejser, der har mindst 75 kilometer mellem indstignings- og udstigningssted.

- Vi tror på, at vores koncept med gode busser, billige billetter og fossilfrit brændstof holder - også uden færgeturen. Derfor sætter vi nu busserne på land og kører mere almindelig buskørsel, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Kombardo Expressen har siden starten i juli 2017 udviklet sig til en væsentlig del af den danske infrastruktur. Corona-året har dog været specielt for fjernbusserne, som fik pålagt kun at sælge hvert andet sæde i størstedelen af corona-perioden. Kombardo Expressen valgte dog sammen med færgerne at holde sammen på Danmark ved at fortsætte servicen.

- Men med genåbningen af Danmark er vi klar til at tage et meget stort skridt på vej mod at knytte Danmark bedre sammen og blive et landsdækkende busselskab, siger Jesper Skovgaard.

Kørslen på de nye ruter, der betjenes af Kombardo Expressens busser, som alle kører på fossilfrit HVO-diesel, begyndte 23. april.

Buspassagerer sagde tak for turen med stenkast

Klokken 21.06 tirsdag aften 13. april anmeldte personale fra busselskabet Keolis, at to mænd kort for inden var steget af bussen på Hovedgaden i Skibby, hvorefter de havde kastet sten igennem flere ruder på bussen

I alt fem af bussens ruder blev knust. De to stenkastere beskrives som mænd i 20'erne og af anden etnisk herkomst end dansk.

Nordsjællands Politi skal nu blandt andet have kigget på bussens videoovervågningsoptagelser.



Persontransportorganisation:

Havneprojekt kan halvere sejltiden - og gavne fjernbustrafikken

Dansk PersonTransport, der organiserer taxi- og busvognmænd - eksempelvis vognmænd med fjernbusser - efterlyser en fremskudt havn ved Tårn på Lolland i S-Regeringens udspil til infrastruktur. Et sådan projekt kan halvere sejltiden mellem Spodsbjerg på Langeland og Tårn på Lolland fra 45 minutter til 22 minutter og dermed skabe øget dynamik i øst-vest-korridoren fra Lolland til det sydfynske område, hvor Rute 800 årligt betjener 12.000 passagerer

Rejsetiden fra Maribo til Svendborg vil via en fremskudt havn ved Tårn kunne reduceres til en time, og forbindelsen bliver mere interessant for pendlere og uddannelsessøgende. Dansk Persontransport peger på, at Femern-forbindelsen vil øge rutens potentiale, når den en gang åbner for trafik.

Færgeruten mellem Spodsbjerg og Tårn transporterer årligt omkring 200.000 personbiler og er dermed landets fjerde største færgerute. Derudover benytter 30.000 lastbiler ruten hvert år, mens passagertallet runder en halv million.

Kollektiv trafik

Overfarten mellem Spodsbjerg og Tårs er også en del af en kollektiv trafikforbindelse mellem Nykøbing Falster og Odense med Rute 800.

Fjernbusforbindelsen Rute 800 drives af busselskabet John's Turistfart i Nykøbing Falster og indehaveren, John Jalkiewicz, bakker op om idéerne med en bedre forbindelse mellem hjemkommunen Guldborgsund, Lolland og de fynske naboer på Langeland, i Svendborg og i Odense.

- Vi har drevet fjernbusruten siden december 2010. coronakrisen har været hård for os som for den øvrige kollektive trafik, men vi tror meget på, at der også i fremtiden er plads til en direkte og grøn, kollektiv trafikforbindelse mellem de to regioner. En styrket færgeoverfart vil være et stort skridt i den retning, siger John Jalkiewicz.

Hos Dansk PersonTransport er sektorchef Lasse Repsholt er meget interesseret i udviklingen på Lolland.

- Fjernbusserne er karakteriseret ved, at de kører til fjerne destinationer, men samtidig kommer nærmere deres rejsende. Det er Rute 800 et godt eksempel på. Med ruten har beboerne i 10 byer på Lolland en direkte forbindelse til Svendborg og Odense. Samtidig er 12 byer på Langeland og Fyn direkte forbundne til Maribo og Nykøbing Falster. Det er absolut en af styrkerne ved fjernbustrafikken, siger Lasse Repsholt.

Rute 800 betjener under normale omstændigheder - uden en global sundhedskrise og tilhørende nedlukning - omkring 12.000 passagerer om året. Dansk PersonTransport vurderer på baggrund af passagertal fra Trafikstyrelsen, at alene forbindelsen fra Nykøbing Falster til henholdsvis Svendborg og Odense rummer et potentiale for yderligere 6.000 rejsende ved en kortere rejsetid og øget frekvens.



- En styrket færgeoverfart vil være et stort skridt i den retning, siger John Jalkiewicz, der driver Rute 800.

Brint-selskab fra Jylland anlægger ny brint-tankstation i Hovedstaden

Selskabet Everfuel A/S, der kan føre nogle af sine rødder tilbage til selskabet H2Logic, er gået i gang med at udvikle sin anden højkapacitets-tankstation for bæredygtigt produceret brint i København. Den nye H2-station vil blive centralt placeret i nærheden af H.C. Ørsted Værket

Tankstationen vil til at begynde med være dimensioneret til en mellemstor kapacitet, men klar til at blive udbygget i takt med efterspørgslen.

Everfuel har underskrevet en langsigtet aftale med Ørsted om at leje en grund, hvor tankstationen skal etableres. Derudover har Everfuel søgt om byggetilladelse til at anlægge tankstationen med senere planer om udvidelse til en enhed med høj kapacitet. Everfuel forventer, at tankstationen er etableret i andet halvår af i år.

- Efterspørgslen efter grønt brint til mobilitet uden emissioner øges, og vores to eksisterende H2-stationer i København har fungeret over 100 procent udnyttelse det meste af den sidste måned, siger Jacob Krosgaard, der er administrerende direktør og grundlægger af Everfuel.

- I sidste uge begyndte vi byggeriet af vores første høj-kapacitets H2-station i København, som forventes at være i drift i juli, og vi har nu besluttet at gå i gang med at udvikle vores høj-kapacitetsanlæg nummer to, siger Jacob Krosgaard videre.

I januar indgik Everfuel en aftale med Ørsted om at aftage bæredygtig produceret brint fra et produktionsanlæg på Avedøre, hvilket gør København til det første brint-hub med høj kapacitet for Everfuel.

Når de to nye H2-stationer er fuldt funktionsdygtige, vil Everfuel kunne levere mellem 800-1.000 kg brint dagligt med et tryk på 350 eller 700 bar. Med den kapacitet i Hovedstadsområdet vil Everfuel kunne imødekomme efterspørgslen fra store køretøjsflåder og tunge lastbiler og busser.

Everfuel arbejder på at finde yderligere placeringer til H2-stationer med høj kapacitet i Københavnsområdet.

I dag betjener Everfuel en voksende flåde af brint-elektriske taxier i København med to ældre tankstationer med begrænset kapacitet - begge tankstationer står på tidsbegrænsede lejemål.

En af tankstationerne med lav kapacitet vil blive flyttet til Korsør og placeret i nærhed af Storebæltsbroen. Den nuværende station i Korsør med medium kapacitet flyttes til det nye anlæg i København, hvilket letter en effektiv udvikling og hurtig opstart af brint-tankningen.





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.





(Foto: Rolf Brems)

El-busser fra Kina er kørt ud i Odenses gader

Mandag kørte busoperatøren Keolis ud på bybusruterne i Odense med de første 10 af i alt 20 nye el-busser, som fremover skal køre i byen. De første busser vil køre på rute 61-62 og 29. Begivenheden blev markeret med en officiel indvielse, hvor rådmand Christoffer Lilleholt (V) klippede den røde snor i en af de nye el-busser, som derefter kørte ud i byen

Busserne er produceret af kinesiske Yutong, og oplades på Keolis' busdepot på Gammelsø. El-busserne, der er mere energiokonomiske end eksempelvis dieselbusser, kører uden udslip til gavn for klimaet og det lokale miljø. Desuden er busserne markant mere lydløse, både inde i bussen og i gadebilledet.

- Vi har en nødvendig ambition om at Odense skal være en CO2-neutral kommune i 2023 og i dag tager vi et vigtigt skridt mod dette. Nu er de første moderne el-busser kommet til byen, og de er klar til blive indsat med det samme. Vi skal have flyttet transporten fra benzin og diesel til el, og det skal naturligvis også gælde for vores offentlige transport - så den bliver endnu mere bæredygtig. Jeg ser frem til at møde de nye busser i gadebilledet, sagde by- og kulturrådmænd Christoffer Lilleholt ved indvielsen.

De nye busser er 12 meter lange og har plads til 66 passagerer - heraf 33 siddepladser. Busserne er udstyret med elektriske handicapramper. De første 10 busser bliver sat ind på rute 61-62 mellem Højby og Stige/Lumby og rute 29, der kører mellem Odense Banegaard Center, OBC, og Villestoft.

Fakta om el-busserne i Odense:

- El-busser udleder hverken CO2, partikler eller kvælstof, hvor de kører
 - El-busser kører på strøm fra elnettet. Efterhånden som andelen af vedvarende energi i elnettet øges, bliver busserne mere og mere klimavenlige
 - El-busser støjer markant mindre end dieselbusser - både inde i bussen og i gadebilledet
 - De nye el-busser, som bus-operatøren Keolis har sat i drift i Odense, er produceret af kinesiske Yutong, der med 70.000 busser om året er en af verdens største busproducenter. Et hold af kinesiske teknikere har været i Odense for at hjælpe med at gøre ladestanderne og busser klar. Yutong har tidligere leveret el-busser til Umove, som har sat dem i drift i Roskilde
 - Busserne har et batteri på 422 kWh. Keolis forventer, at busserne kan køre mellem 315 og 475 kilometer på en opladning afhængig af kørestilen, vejrforhold med mere
 - Busserne oplades på Keolis' garageanlæg på Gammelsø, og der skal derfor ikke bygges lade-stationer i bybilledet
-
- FynBus indgik på vegne af Odense Kommune i 2020 aftale med Keolis om indkøb af de 20 el-busser. Busserne skal erstatte de ældre af dieselbusserne i Odense. Når letbanen kører, vil by-busflåden i Odense bestå af 20 el-busser, 18-hybridbusser og 14 dieselbusser

Odense Kommune, FynBus og bus-operatøren Keolis samarbejder om indsættelsen af i alt 20 el-busser. De sidste 10 forventes i drift på bybusnettet i løbet af maj.

- Jeg håber, at passagererne i Odense bliver rigtig glade for de nye el-busser. Det er et kæmpe fremskridt, og det er kun begyndelsen - over de næste år regner vi med, at langt de fleste busser på Fyn bliver udskiftet med klimavenlige busser, siger Carsten Hyldborg, der er direktør i FynBus.





El-leverandør skal holde 65 el-busser i stødet

Buspassagererne på Fyn, Sjælland og Falster kan se frem til nye miljørigtige busser, når en række af Keolis' dieselbusser i Odense, Glostrup, Slagelse, Korsør og Nykøbing Falster bliver udskiftet med el-busser. Leverandøren af energien til de nye el-busser er energiselskabet E.ON Danmark

E.ON har i forvejen erfaring med opladning af el-busser i eksempelvis København, men også i Sverige. Samtidigt driver og ejer selskabet Danmarks største ladenetværk til el-biler.

For at holde energiniveauet oppe på Keolis' nye el-busser etablerer E.ON fem depoter, hvor busserne bliver ladet op - eksempelvis i løbet af natten.

- Keolis sætter 65 el-busser i almindelig drift. Det er rigtig godt nyt for den grønne omstilling af transporten, og når vi får kollektiv transport over på el, kommer det rigtig mange mennesker til gavn. Busserne bliver ladet op med en effekt på 5,485 MW, hvilket er historisk højt og sikrer en stabil busdrift, siger Pär Möller, der er Head of E.ON eMobility Nordic.

Hos E-ON peger man på, at når Danmark vil reducere CO₂-udledningen med 70 procent i 2030 opgjort i forhold til 1990), vil omstilling af transportområdet til el eller biogas være central, da transportområdet står for cirka en fjerdedel af Danmarks samlede udledning.

Hos Keolis følger man udviklingen, hvor den kollektive transport kører væk fra fossile brændstoffer.

- Vi glæder os til at få de nye miljørigtige busser i drift. Det er til gavn for både miljøet og vores passagerer. Hos Keolis er pålidelighed helt afgørende, og vi er overbeviste om, at E.ON kan understøtte vores drift på dette punkt, siger Peter Lannig Nielsen, der er administrerende direktør for Keolis.

Keolis satte de første 10 busser i drift i Odense 19. april. Herefter følger Slagelse, Glostrup, Korsør og Nykøbing Falster, så alle linier kører på el inden sommeren 2021.

Fakta om opladning:

- De nye ladedepoter til el-busserne etableres af E.ON i samarbejde med GodEnergi
- Busserne har et 422 kWh batteri, og ladning kommer til at foregå med CCS2 kabler. Den installerede effekt ender på 5,485 MW, hvilket er et historisk stort skridt i retningen af en grønnere transport. En bus kan lades op på cirka tre timer
- Alle el-busserne forventes driftsklare i løbet af forår og sommer 2021
- De første busser i Odense kom ud at køre mandag 19. april
- Keolis' 65 nye el-busser, der skal køre i Odense, Glostrup, Slagelse, Korsør og Nykøbing Falster, erstatter ældre dieselbusser



It-leverandør til transportbranchen har undersøgt den lette del af branchens elektriske muligheder

It-virksomheden Webfleet Solutions, der er en del af Bridgestone-koncernen, har gennemført en stor undersøgelse af, hvilke køretøjer, der med fordel kan skifte til el-drift. Tallene i den omfattende undersøgelse viser, at 61 procent af de lette benzin- eller dieseldrevne erhvervsbiler - mindre og større varevogne - kan udskiftes med el-drevne biler af samme type

Udgangspunktet for undersøgelsen har blandt andet været et ønske om at få afklaret følgende:

- Hvor klar er branchen til at elektrificere?
- Hvilken miljøpåvirkning vil en elektrificering reelt have?

Webfleet Solutions har på basis af sin online flådestyringsløsning Webfleet undersøgt flådedata fra 100.000 erhvervsbiler og lette erhvervs-køretøjer (LCV'er) over hele Europa.

Om Webfleet Solutions:

- Webfleet Solutions, der indtil 1. oktober 2019 var kendt som TomTom Telematics, er en af verdens førende leverandører af telematikløsninger til flådestyring, køretøjstelematik og cloud-forbundne biler. Virksomhedens Software-as-a-Service-løsning Webfleet anvendes af virksomheder i alle størrelser til at forbedre køretøjets ydeevne, spare brændstof, supportere chauffører og øge effektiviteten generelt for den samlede flåde
- Webfleet Solutions har over 50.000 kunder over hele verden og servicechauffører i over 100 lande
- Webfleet Solutions er en del af Bridgestone-koncernen, der er en af verdens store producenter af dæk

Ved at analysere anonymiserede køredata over en 12 måneders periode har det været muligt at foretage et skøn over, hvor mange erhvervskøretøjer af denne type, der kan udskiftes med en elektrisk model, og hvilken miljøpåvirkning elektrificeringen kan have:

Undersøgelsen viste at:

- 61 procent af erhvervskøretøjer i Europa kan udskiftes med elbiler
- 82 procent af flåderne kan erstatte mindst ét af deres køretøjer med et elektrisk køretøj
- 57 procent af flåderne kan erstatte mindst halvdelen af deres køretøjer med elektriske køretøjer
- 34 procent af flåderne kan erstatte alle køretøjer med elektriske køretøjer

Hvis alle de flåder, der anslås at være i stand til skifte til elektriske køretøjer, gør det, så vil det betyde, at:

- CO₂-udledningen reduceres med 31 procent
- benzinforgbrug reduceres med 42 procent
- dieselbrug reduceres med 30 procent

For at udføre analysen har Webfleet Solutions indsamlet data fra 100.000 køretøjer tilsluttet online flådestyringsløsningen Webfleet fra over 5.000 af sine flådekunder fordelt over hele Europa. Analysen omfattede kun flåder, der bruger biler og lette erhvervskøretøjer (LCV'er). Passagertransportflåderne, der er inkluderet i undersøgelsen, består kun af biler og LCV'er, og ekskluderer dermed busser.

Dataindsamling er foregået over en tidsperiode på 12 måneder, og alle data er blevet anonymiseret, så der ikke kan drages konklusioner om individuelle kunder.

Anbefalingerne i analysen er baseret på daglig kørselsafstand, og det konkluderes, at hvis et køretøj kørte mindre end 300 kilometer om dagen i 98 procent af dagene inden for den 12 måneders periode, kan disse ture potentielt erstattes med en elektrisk model. Den maksimale, daglige kørselsafstand på 300 km. blev valgt til at afspejle gennemsnitlig rækkevidde for de mest almindelige el- og LCV-modeller.



EU-parlamentet og EU's Ministerråd er blevet enige om klimalov

EU-området skal være klimaneutralt om godt 28 år. Det er EU-Parlamentet og EU's Ministerråd blevet enige om. De er også enige om, at EU på vejen mod målet skal nedbringe sit CO2-udslip med mindst 55 procent i 2030 i forhold til 1990. Det er et løft fra det hidtidige mål om en 40 procents reduktion

Af Jesper Christensen

De to parter peger på, at forskellige initiativer på nuværende tidspunkt kan skære CO2-udslippet ned med 57 procent.

Aftalen kommer få dage før, USA's præsident Joe Biden leder et klimatopmøde. Efter præsidentvalget i USA i november og Joe Bidens tiltrædelse i januar har USA gentilslettet sig Paris-aftalen. Den forrige præsident Donald Trump trak USA ud af aftalen.

Med aftalen sender EU-Parlamentet og EU's Ministerråd et klart signal til befolkningerne og virksomhederne i EU's medlemsstater om, at CO2-begrænsningerne bliver fulgt til dørs, så de kan planlægge efter at nå målet om klimaneutralitet i 2050.

Efter 2050 arbejder EU på at kunne opnå negative CO2-udslip - det vil sige at opsamle CO2, der allerede er sendt ud i atmosfæren.

Efter forhandlingerne peger Jytte Guteland, der er svensk socialdemokratisk medlem af EU-Parlamentet på, at hun er tilfreds med det opnåede resultat, selvom hun gerne ville have gået videre.

- EU må nu i de næste ti år reducere CO2-udslippet mere, end det har været tilfældet de foregående tre årtier, siger hun.

Aftalen skal endelig godkendes i EU-Parlamentet.



Klimaminister om EU-enighed:

- Der er mange danske grønne fingeraftryk på aftalen

Den danske klima-, energi og forsyningsminister Dan Jørgensen (S) betegner aftalen mellem EU-Parlamentet og EU's Ministerråd om en ny EU-Klimalov med et øget mål om CO₂-begrænsning som et historisk grønt tigerspring for Europa. Loven, der er på vej gennem EU's lovsystem løfter målet for CO₂-begrænsning i 2030 fra 40 til 55 procent i forhold til 1990. EU's fælles mål er dermed rykket tættere på det nationale danske mål om en 70 procent CO₂-reduktion i 2030

EU har som mål at være CO₂-neutral i 2050 og derefter at opsamle mere og mere af den CO₂, som allerede er sendt ud i atmosfæren.

- EU's første klimalov er et historisk grønt tigerspring for Europa. Den kommer på et rigtig godt tidspunkt lige op til Biden's klimatopmøde, og fasttømmer endnu engang EU's globale lederskab på klimaområdet, siger Dan Jørgensen, der peger på at verdens største udledere af CO₂ mødes i de kommende dage med fokus på at løfte det globale ambitionsniveau.

- EU's høje ambitionsniveau vil være med til at lægge massivt pres på store udledere som Kina, Indien og Brasilien, siger Dan Jørgensen, der tidligere var danske medlem af EU-Parlamentet valgt af Socialdemokratiet.

Dan Jørgensen peger på, at Danmark i høj grad har medvirket til at sikre den nye aftale.

- Vi har vedvarende lagt pres på for mere ambitiøse og juridisk bindende mål på europæisk plan. Vi er ambitiøse i Danmark, men det er i EU, vi virkelig kan flytte noget. Med opjusteringen af EU's 2030 klimamål på mindst 55 procent må man sige, at det lykkedes, selv om vi gerne havde set et højere mål, siger han og fortsætter:

- Der er mange danske grønne fingeraftryk på aftalen, som vi kan være stolte af. Blandt andet er der fastlagt en god proces for 2040-målet og den danske model med klimapartnerskaber bliver nu kopieret på EU-niveau. Det er også vigtigt, at der oprettes et rådgivende videnskabeligt organ, der - som vi i Danmark kender det fra Klimarådet - blandt andet skal vurdere, om der er overensstemmelse mellem EU's mål og klimahandling.



Fransk transportkoncern driver Europas mest omfattende net af el-busser

Den franske Keolis-koncern, der driver letbanen i Aarhus og snart også letbanen i Odense samt flere busruter i Danmark, satte sidst i 2020 246 el-busser i drift i de hollandske provinser Gelderland og Overijssel. De 246 el-busser blev sat i drift i Holland et par uger efter lanceringen af et stort fossilfrit busnetværk i Norge. Dermed kørte Keolis frem med det mest omfattende net af el-busser i Europa

Det hollandske busnetværk i de hollandske provinser Gelderland og Overijssel er udstyret med 177 ladestationer, og 750 chauffører er uddannet til at betjene de nye el-busser, der kører udslipfrit og støjsvagt. Busnetværket har 120 linjer og 50 stationer, der forbinder 180 mindre byer og fire mellemstore byer - Apeldoorn, Zwolle, Ede og Deventer - med en samlet befolkning på 3,1 millioner.

De 246 el-busser erstatter eksisterende dieselbusser. Keolis forventer, at emissionerne bliver reduceret med 15.775 ton CO₂, 5,31 ton NO_x'er og 133 kilo fine partikler over el-bussernes samlede årlige kørsel på 25 millioner kilometer. El-busserne reducerer også støjbelastningen, da en elektrisk drevet bus har et støjniveau på under 70 dB mod en dieselbus, hvor støjniveauet er på 85 dB.

Keolis oplyser, at koncernen i øjeblikket driver over 4.000 bæredygtige busser over hele verden.

Nulemissionsbusnetværket i Holland er det seneste i en række nye eller kommende lanceringer, herunder:

- Holland, hvor koncernen indsatte 14 elektriske busser (7 i Utrecht-provinsen og 7 i Almere) og to brintbusser i Gelderland i løbet af 2019 og 2020
- Norge, hvor de lancerede et fossilfrit busnetværk 1. december 2020. Netværket består af 138 busser, hvoraf 102 er helelektriske busser
- Danmark, hvor Keolis vandt en kontrakt i april 2020 for hovedsageligt elektriske busser, der kører i Storkøbenhavn fra juni 2021
- Sverige, hvor koncernen vil drive en biodieselbusforbindelse mellem Göteborg og Borås med opstart i december 2021
- USA, hvor Keolis i øjeblikket anvender elektriske busser i Reno i Nevada, Foothill i Californien og Greensboro i North Carolina. Derudover har Keolis netop lanceret et nyt og stort set naturgasdrevet busnetværk i det sydlige Californiens Victor Valley
- Frankrig, hvor Keolis i 2019 bidrog til lanceringen af 100 procent brintbus rapid transit (BRT)-tjeneste i byen Pau, verdens første for et 18 meter langt BRT-køretøj. Yderligere i 2019 lancerede Keolis Europas første 100 procent elektriske BRT-service (43 busser) i Amiens

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





En af de nye batterielektriske ledbusser, som busselskabet AarBus er ved at køre ind i Aarhus.

(Foto: Jesper Christensen)

Busselskab har sat strøm til nye ledbusser

Som et led i Aarhus Kommunes målsætning om, at alle bybusser skal være CO₂-neutrale i 2027, er busselskabet AarBus - tidligere Busselskabet Aarhus Sporveje - i gang med at indkøbe 29 batterielektriske ledbusser fra Volvo Busser ind i køreplanen i byen. De nye ledbusser vil erstatte et tilsvarende antal dieselbusser og dermed bidrage til mindre CO₂-udledning

De 29 batterielektriske ledbusser supplerer de fire to-akslede batterielektriske busser, som Aarhus Kommune satte i drift i august 2018 - busser, som passagerne har taget godt i mod. De umiddelbare gevinster for passagerne er langt mindre støj, ingen røg og en betydelig mere behagelig kørsel. Dertil kommer den ikke hørlige og synlige begrænsning af CO₂-udslippet, der med de nye 29 batterielektriske ledbusser og de eksisterende fire batterielektriske to-akslede busser er anslået til 2.500 ton årligt. I løbet af de kommende år vil de eksisterende dieselbybusserne i Aarhus løbende blive udskiftet med el-busser, da byrådet i Aarhus Kommune har besluttet, at alle bybusser i almindelig drift skal være CO₂-neutrale i 2027.

Miljø

- Vi kan ikke længere bare tale om bæredygtige løsninger, men skal gå forrest, tage ansvar og handle i forhold til den klimaudfordring, vi står overfor. Aarhus har en ambition om at være forrest i den grønne omstilling. Derfor er vores nye el-busser bogstaveligt talt et helt naturligt skridt i den rigtige retning – der samtidig betaler sig i form af klimagevinst og mindre partikelforurening og støj i den centrale del af Aarhus, siger borgmester Jacob Bundsgaard (S).

De nye batterielektriske ledbusser er Volvo 7900 Electric Articulated, der er 18,6 meter lange, hvilket er 0,6 meter længere end de ledbusser, der i dag kører i byen. El-ledbusserne kører ikke på faste ruter, men bliver indsat på afgange med mange passagerer.

El-ledbusserne bliver opladet om natten via ladestandere på busanlæggene.

- Transportdelen er en stor udfordring i vores arbejde for, at Aarhus skal være CO2-neutral i 2030. Derfor glæder jeg mig over, at vi nu indsætter de 29 el-ledbusser, da de er et markant skridt i den rigtige retning mod, at den kollektive trafik bliver grøn og klimavenlig, siger Bünyamin Simsek (V), der er rådmand, Teknik og Miljø, Aarhus Kommune.

Udover miljøgevinsten kan kunderne glæde sig til støjsvage og komfortable busser, der er indrettet med et stort flex-areal og lav indstigning.

- Der er fremdrift i den grønne omstilling af kollektiv trafik. Det er vi glade for - både på miljøets og kundernes vegne. Som trafiksselskab er det en fornøjelse at tilbyde kunderne transportmidler, der både er klimavenlige, har høj tilgængelighed og høj komfort, siger Midttrafik's bestyrelsesformand Claus Wistoft (V).



De 29 batterielektriske ledbusser fra Volvo Busser skal lades op på busdepoterne om natten. Og om nødvendigt en gang i løbet af dagen.

Fakta om de nye e-ledbusser i Aarhus:

- Busserne er Volvo 7900 Electric Articulated
 - Busserne vil blive opladet om natten på et af AarBus' busanlæg. I løbet af dagen vil natopladningen blive suppleret af endnu en opladning under et kørselsophold på et af anlæggene
 - På dage med lave temperaturer er der mulighed for at opvarme busserne med et kombifyr, for at spare på energien i batterierne og dermed fastholde rækkevidden mellem opladningerne
 - Busserne har 57 faste siddepladser, 2 klapsæder og 67 ståpladser
 - Busserne er støjsvage og udleder ikke røg og partikler
 - Busserne har god tilgængelighed med lav indstigning og stort flexareal
 - Passagerne kan oplade telefoner og tablets gratis via USB-stik ved alle sæder
 - Den årlige CO₂-besparelse med de 29 ledbusser ligger på anslået cirka 2.200 ton
-
- Alle aarhusianske bybusser i almindelig drift skal være CO₂-neutrale i 2027 (de resterende cirka 30 reservebusser følger inden 2030). Busselskabet AarBus står selv for udbuddene af de cirka 180 bybusser - cirka 150 kontraktbusser og 30 reservebusser, der løbende skal udskiftes efterhånden, når de bliver cirka 12 år gamle



Aftale kobler busser på trådløs fartskriveraflæsning

Organisationen Dansk PersonTransport, DPT, har indgået en aftale med TungVognsSpecialisten, som betyder, at Dansk PersonTransports medlemmer fra 1. maj får adgang til TungVognsSpecialistens program, Tacho Online. Dermed får busvognmænd som medlemmer af Dansk PersonTransport mulighed for at analysere og rapportere deres køre- og hviletidsdata online

Tacho Online indsamler og hoster data fra førerkort og tachografer, så brugeren får et overskueligt værktøj til løbende kontrol af køre- og hviletider og derved kan undgå overraskelser ved eksempelvis en virksomhedskontrol. Som medlem af DPT er der desuden muligt at opgradere Tacho Online med en pluspakke, der blandt andet gør det muligt at registrere arbejdstid for chauffører og også har et medarbejdermodul, der inkluderer alle typer af medarbejdere.

- Vi ser det som en stor fordel, at vores medlemmer får muligheden for at kunne bruge de innovative IT-løsninger, som TungVognsSpecialisten tilbyder via Tacho Online. Vi giver ved indgåelsen af denne aftale vores medlemmer endnu en rigtig god mulighed for adgang til en nem og overskuelig løsning, hvorpå de kan overholde lovgivningen og reglerne om køre- og hviletid samt arbejdstid, siger Michael Møller Nielsen, der er administrerende direktør i Dansk PersonTransport.

- DPTs medlemmer har i mange år haft adgang til Tachoweb, men især mulighederne i forbindelse med pluspakken, syntes vi, giver medlemmerne nogle nye muligheder for at sikre overholdelse af reglerne, så vi er glade for nu at tilbyde begge løsninger, siger han videre.

Carl Peter Frederiksen, der er administrerende direktør i TungVognsSpecialisten er glad for, at det igen er lykkedes at få lavet en aftale med DPT om levering af Tacho Online og selskabets andre ydelser til DPT's medlemmer.

- Vi har i forvejen et helt fantastisk samarbejde med DPT's medlemmer, og vi vil gøre alt, hvad vi kan for at sikre, at de også bliver glade for samarbejdet fremover, siger Carl Peter Frederiksen.

TungVognsSpecialisten er et selskab, der er ejet af vognmandsorganisationen DTL, som organiserer vognmænd på godstransportområdet.

Fagforening fik 1,4 millioner ind i sager om arbejdsskader

I marts kunne Chaufførernes Fagforening i København notere, at der var kommet 1.369.725 kroner ind til medlemmerne i sager om arbejdsskader.

Der bringer det samlede beløb for 2021 op på 5.220.960 kroner.

Medlemmer fik god 600.000 kroner i faglige sager

I marts kom der 600.549,36 kroner ind til medlemmer af Chaufførernes Fagforening i København i faglige sager.

Der bringer det samlede beløb for 2021 op på 690.549,36 kroner.



MAN Truck & Bus fik i marts endnu en ordre på el-busser af typen MAN Lion City E. Inden udgangen af året skal der køre ni elektriske MAN-busser på gader og veje i Odder kommune. Operatøren bliver Lokalbus A/S, der har hovedsæde i Køge.

Østjysk kommune har valgt el-busser

Efter planen vil ni el-busser overtage lokal- og bybuskørslen i Odder kommune i løbet af 2021. Det ligger fast efter, at Midtrafik har gennemført et udbud, der imødekommer Odder Kommunes ønske om grøn omstilling inden for en overkommelig økonomi. Selskabet Lokalbus A/S, der har hovedsæde i Køge, har vundet kontrakten, der træder i kraft 17. oktober i år. Forventningen er, at de elektriske busser, der skal leveres af tyske MAN Truck & Bus, vil være i drift senest ved udgangen af året. De skal lige bygges, leveres og klargøres

Med el-busser på ruterne i stedet for de nuværende dieseldrevne busser vil CO₂-udslippet fra busdriften i Odder kommune blive skåret ned med omkring 200 ton årligt. Udover CO₂-besparelsen får den østjyske kommune også mere støjsvage busser til glæde for passagerer og de mennesker, der bor og opholder på de gader og veje, der lægger asfalt til busserne.

De nye el-busser, der er af typen MAN Lion City E, er alle busser med lav indstigning og lavt gulv, som gør det nemt at stige på bussen - også for kunder, der bruger rollator, sidder i kørestol eller rejser med barnevogn.

Materiel

- Jeg hilser meget velkommen, at også borgerne i Odder Kommune kommer til at køre i el-busser, så vi også bidrager positivt til den grønne dagsorden. Jeg glæder mig til at byde Lokalbus A/S velkommen, og jeg håber, at borgerne vil tage godt imod de el-drevne busser, siger borgmester i Odder Kommune, Uffe Jensen (V), der glæder sig over, at Odder Kommune med de nye el-busser bidrager til regeringens klimamål om, at CO₂-udledningen i 2030 skal være reduceret med 70 procent i forhold til udslippet i 1990.

Odder Kommune havde forud for udbuddet vedtaget et budgetloft på 10 millioner kroner til indkøb af el-busser - alternativt ville kommunen få traditionelle diesel-busser. Ønsket var busser, der kunne reducere CO₂-udledningen gennem en bæredygtig teknologi. Dette viste sig muligt at opnå med el-busser, da Midttrafik fik et prismæssigt udmærket tilbud fra Lokalbus A/S, der lå et stykke under budgetloftet.

- Vi er glade for, at prisudviklingen bevæger sig i en retning, hvor det økonomisk kan være en fordel for kommunerne at skifte til grønnere drivmidler. El-busserne har den fordel, at de er miljøvenlige, støjsvage, og handicapvenlige. Vi glæder os til at byde Odder-borgerne velkommen i de nye busser, siger Midttrafik's bestyrelsesformand Claus Wistoft (V), der er medlem af kommunalbestyrelsen i Syddjurs Kommune.

Med kontrakten bliver Lokalbus A/S, der har hovedsæde i Køge og driver en række ruter på Sjælland, ny operatør i Odder. Kontrakten indeholder ud over nye el-busser, også ISO14001-certificering (miljø på busanlæg), ISO45001-certificeringer (arbejds miljø) og faguddannede chauffører.

Lokalbus A/S overtager kontrakten 17. oktober 2021 og forventer at kunne indsætte de nye el-busser senest ved udgangen af 2021.

- Hos Lokalbus glæder vi os til at komme i gang med opgaven. Vi har stor ekspertise fra lignende kørsel andre steder i Danmark, og vi ser frem til at få leveret de nye el-busser fra MAN Truck & Bus til glæde og gavn for os alle - miljøet ikke mindst, siger Lokalbus A/S' direktør John Vestergård.

Fakta om de nye el-busser:

- Busserne er MAN Lion City E, der har en batterikapacitet på 480 kW
- Busserne skal køre på 90 procent bæredygtigt produceret strøm fra eksempelvis vindmøller, hvilket vil spare Odder Kommune for cirka 200 ton CO₂ årligt
- Busserne er støjsvage og kører udslip-frie på gader og veje
- På dage med temperaturer under 5 grader bliver busserne opvarmet med olie-fyr, der benytter CO₂-neutral biodiesel
- Busserne er handicapvenlige med lav indstigning og stort flexareal
- Kunderne kan oplade telefoner og tablets via USB-stik ved alle sæder
- Busserne har 39 faste siddepladser, 3 klapsæder og 34 ståpladser



Både gule (billedet ovenover) og blå (billedet på foregående side) elektriske busser vil snart pryde gadebilledet i Odder og Skanderborg kommuner. De gule er bybusser. De blå er til regional- og skoleruter i Odder.

Sjællandsk busoperatør skal drive lokalbus-ruter i Jylland med strøm

Fra efteråret skifter ni busser på bybus- og lokale ruter i Odder kommune fra diesel-drift til el-drift. Det sker efter Midttrafik's udbud 57, som sjællandske Lokalbus A/S med hovedsæde i Køge vandt. Udbuddet omfatter også tre bybusser i Skanderborg Kommune, som Lokalbus A/S også gør elektriske. Det er første gang Lokalbus A/S skal drive ruter med el-busser. Og første gang selskabet skal drive busruter i det jyske. Til Magasinet Bus forklarer direktør John Vestergaard, at valget faldt på MAN som leverandør af de elektriske busser - blandt andet på grund af nærheden til den lokale MAN-afdeling i Tilst ved Aarhus

Af Jesper Christensen

Lokalbus A/S opererer en række bybus og regionalbusruter på Sjælland. Og fra efteråret 2021 tager selskabet et skridt vest på for at drive ni busser på bybus- og lokale ruter i Odder kommune - og fra juni næste år yderligere tre bybusser i Skanderborg kommune. Alle tolv busser er elektriske MAN Lion City E-busser. Ud over de elektriske busser i Midttrafik's udbud 57 har Lokalbus A/S også vundet et andet udbud under Midttrafik. Det er udbud 56, som omfatter dieseldrevne regionalbusser på strækningen Aarhus-Silkeborg-Herning-Ringkøbing, som med stor

Materiel

sandsynlighed skal have HVO-biodiesel i tankene i stedet for fossil dieselolie. Dertil kommer, at Lokalbus A/S også har vundet kørsel i Randers.

At det udbud bliver omtalt i denne artikel skyldes, at Lokalbus A/S er ved at etablere sig med depot i Brabrand i Aarhus' vestlige del, hvor de tre elektriske busser, der skal køre i Skanderborg Kommune, skal overnatte og have ladet batterierne op. Afstanden fra det nye anlæg - omkring en snes kilometer - til bussernes daglige arbejdsplads er så kort, at det giver god mening at give dem fast holdepunkt her i de omkring 11 år, som kontrakten løber med mulighed for forlængelse.

John Vestergaard forklarer, at Lokalbus A/S er i gang med at finde egnede faciliteter i Odder, og at han forventer, at det snart er faldet på plads, så Odder's nye el-busser får tilholdssted i det område, hvor de skal betjene passage-erne. Afstanden på godt 30 kilometer Lokalbus' nye anlæg i Brabrand til Odder er for stor til, at det giver mening af lade de ni el-busser op her.

El-busser er blevet billigere - også de europæiske

Når Odder Kommune fra midt i oktober i år drejer på omskifteren og lader den pege på el-drift, bliver busdriften i kommune billigere. Det skyldes blandt andet, at el-busser de seneste år er faldet i pris - og at deres elektriske drivline er blevet bedre - især med hensyn til rækkevidde.

- Vi har fokuseret meget på at få busser, der har så lang en rækkevidde, at de kan oplades på depotet, siger John Vestergaard.

- Vi har fokuseret meget på at få busser, der har så lang en rækkevidde, at de kan oplades på depotet, siger John Vestergaard.



Materiel

Hos MAN Truck & Bus, der skal levere de nye el-busser, har man også haft lang rækkevidde og depot-opladning som udgangspunkt i udviklingen af elektriske busser. Det er en af grundene til, at den tyske busproducent først sidste år kunne melde klar til serie-produktion af batteri-elektriske busser, der i de fleste steder kan klare det daglige arbejde på en enkelt natoplading. MAN oplyser, at rækkevidden under optimale omstændigheder er på op til 270 kilometer. Under alle vejrtyper året rundt ligger rækkevidden ifølge MAN på 210 kilometer - i mindst syv år.

Et andet aspekt, der spillede ind på Lokalbus A/S' valg af leverandør, har været tilgængeligheden til reservedele og service.

For som John Vestergaard siger.

- Vi har ingen erfaring med at drive el-busser.

Han peger på, at det må være ulige lettere at få en reservedel fra en europæiske producent, der har et serviceværksted tre-fire kilometer fra det busanlæg, som Lokalbus A/S' er ved at etablere i Brabrand, end fra en producent, der ligger omtrent omme på den anden side af jorden.

- Og så er prisforskellen mellem kinesiske og europæiske busser med at være udjævnet, siger han.

Forventninger bygger på viden om andres erfaringer

Når Lokalbus A/S vover sig ind på ukendt land, når det gælder el-busser, er det på baggrund af den tilgængelige viden fra producenter og om andres erfaringer i kombination med mange års erfaring med busdrift generalt.

Et af de punkter, hvor John Vestergaard forventer at se lavere omkostninger, er den løbende vedligeholdelse. En el-bus har eksempelvis ingen motorolie, der skal skiftes, hvilket blandt andet bidrager til, at en mekaniker i løbet af en dag kan servicere flere el-busser end dieselbusser. Derudover har han også en forventning om lavere reservedelsomkostninger, da drivlinen på en el-bus har færre sliddele end drivlinen på en dieselbus.

Længere kontraktperioder gør el-drift mere attraktivt

Da busproducenterne begyndte at tilbyde el-busser, var det på mange måder ukendt land, de kørte ind på. Busserne var eksempelvis dyrere end tilsvarende dieselbusser, og inde i busserne var der flere "blinde passagerer". Blandt andet én med tvivl om bussernes rækkevidde, en anden med tvivl om omkostninger til ladesystemer og en tredje med et ukendt prisskilt for den brugte bus i lommen.

Rækkevidden er der kommet styr på, det samme gælder etableringen af ladesystemer, men el-busserne er stadig så nye på gader og veje, at det er de færreste, der kan sige noget om, hvad en brugt el-bus er værd - eksempelvis efter seks år, som er løbetiden på mange kontrakter med dieselbusser.

Derfor kører el-busser i dag som regel på kontrakter, der har længere løbetid - 10, 11, 12 år med mulighed for forlængelse.

John Vestergaard peger på, at de længere kontrakter er en fordel, når det drejer sig om at indsætte el-busser, da el-bussen så kan afskrives over en længere periode, så man som operatør får sat den sidste "blinde passager" af under vejs, inden han når at skabe utryghed.

Som busoperatør vil man uanset kontraktens længde på et tidspunkt stå med en bus, man enten skal finde andet arbejde til - eller skrotte. Med en kontrakt på seks år, vil en bus stadig repræsentere en væsentlig værdi og vil påføre operatøren et betydeligt tab, hvad han ikke kan finde noget andet kørsel eller få den solgt. Med en kontrakt på eksempelvis 12 år vil den økonomiske risiko være væsentlig mindre.

Materiel



John Vestergaard foran en af Lokalbus A/S ikke-elektriske busser, der kører for trafikskabet Movia.

- Tidligere regnede vi med en levetid for en bus på måske 20 år. I dag er den måske 12 år, siger han og peger på, at ud over dagligt slid kan forhold som miljøbelastning og kundeforventninger gøre en bus forældet hurtigere end tidligere.

Chauffører bliver skolet til el-kørsel

Lokalbus A/S overtager kontrakten fra Arriva midt i oktober og regner med at have Odder kommunes ni el-busser i drift inden årets udgang. John Vestergaard forklarer, at han forventer at få den første el-bus leveret fra MAN i god tid inden kontrakten træder i kraft. Det giver tid til at skole chaufførerne i at køre de nye busser bedst muligt, så rækkevidden kan holdes i top.

Chaufførerne fra Arriva får mulighed for at komme med over til Lokalbus A/S, som over for Magasinet Bus forklarer, at principperne for energirigtig kørsel i en el-bus svarer til dem, der gælder for alle andre busser. Det handler om at udnytte den tilførte energi bedst muligt og undgå aggressiv kørsel og hårde opbremsninger.

Og en el-bus har en indbygget hjælp, så chaufførerne får lettere ved at køre energi-økonomisk. Drivlinen i en el-bus er grundlæggende mere energiøkonomisk end i en dieselbus, da den kan opsamle tilført energi, når chaufføren tager

Materiel



Det er busser som denne MAN Lion City E-busser på 12 meter, som skal køre Lokalbuss A/S og passagerne frem i Odder og Skanderborg. (Foto: Jesper Christensen)

farten af. Det sker ved at bruge el-motoren som elektrisk bremse eller retarder ved populært sagt at vende polerne. Med motoren som en elektrisk bremse på drivlinen kan man sende den energi, som ellers vil blive smidt ud til fuglene i form af varme bremser, tilbage til batterierne som elektricitet.

Vi har her i Magasinet Bus beskrevet principperne flere gange - men gode principper er værd at gentage.

Jylland har været i kikkerten før

Som nævnt i indledningen har Lokalbuss A/S vundet Midttrafik's udbud nummer 56 og 57. Selvom det er første gang, at Lokalbuss A/S kører ud på ruter i Jylland, er det jyske ikke helt ukendt. John Vestergaard forklarer, at Lokalbuss A/S løbende har budt på kørsel på ruter i Vestdanmark, men hidtil uden at kunne køre hjem med en kontrakt. Men det er ændret.

John Vestergaard peger på, at den største afgørende faktor har været og er prisen. I udbud 56 vægtede prisen eksempelvis 50 procent, mens driftskvalitet, buskvalitet, arbejdsmiljø og implementeringsplan vægtede henholdsvis 20, 15, 10 og 5. I begge udbud lagde Lokalbuss A/S det bedste bud på bordet.

Materiel

Ifølge John Vestergaard baserer Lokalbus A/S' bud sig på flere forhold, som øger selskabets gennemslagskraft. Lokalbus A/S er en del af den fusion, som fire busselskaber planlægger og præsenterede i sommeren sidste år i form af det nye Vikingbus A/S, hvor kapitalfondens Polaris efterfølgende købte 60 procent af aktierne. Det giver større gennemslagskraft og lavere priser, når man kan fortælle leverandørerne at man ikke blot skal købe en enkelt bus, men måske 20, 40, 50 eller flere. Et andet afgørende punkt er, at selskaberne kan samarbejde om eksempelvis depotanlæg.

Det handler om at udnytte mulige synergieffekter, når fusionen er på plads og parterne kan begynde at spille sammen for alvor.



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



Et eksempel på en minibuss, som spanske Indcar har produceret på basis af et chassis fra Iveco.

Italiensk og spansk virksomhed samarbejder om minibusser med lavt gulv

Italienske Iveco og spanske Indcar har indgået en aftale om, at Indcar skal producere lavgulvsbuser på basis af Iveco's Daily-modeller. Indcar, hvis historie går tilbage til 1888, har specialiseret sig i opbygning af turist- og bybuser - især minibusser på basis af chassiser og dele fra eksempelvis Iveco. De nye lavgulvsbuser, som skal leveres fra den spanske busopbygger og lanceres under Iveco-mærket, får modelbetegnelsen Daily Access

De nye Daily Access-minibusser, der målrettet kørsel i byer og forstæder, skal supplere Iveco Bus' sortiment af bybuser og vil fortrinsvis blive leveret med en gas-motor, der kan køre på naturgas eller biogas.

Daily Access-programmet vil omfatte flere versioner, ligesom det vil være koblet sammen med Iveco's udvalg af relaterede tjenester - eksempelvis nyeste Iveco ON-telematiktilbud, der kan bidrage til øget ydeevne og til at holde driftsomkostningerne nede.

De to parter forventer, at de første Iveco Daily Access vil blive leveret i starten af 2022.

Om Indcar:

- Indcar har en årlig produktion på 450 enheder
- Indcar beskæftiger omkring 250 medarbejdere
- Indcar's omsætning ligger på omkring 36 millioner euro - omkring 267 millioner kroner
- Produktionsfaciliteterne dækker over 80.000 kvadratmeter
- Indcar har hjemsted i byen Arbúcies ved Girona mellem Barcelona og den spansk/franske grænse

IVECO
BUS



ISUZU
BUS

Vidtrækkende **GRØN** nyhed



Maxus e-Deliver 9

Rækkevidde **op til 353 km** (WLTP Bykørsel) 88,5 kWt

VBI er som eneste busopbygger i DK blevet autoriseret forhandler af Maxus e-Deliver 9. Den første demo bil ventes klar sidst i april.

En kinesisk produceret kvalitets bus med stor rækkevidde. Op til 296 km. ved kombineret kørsel og 353 km. ved bykørsel.

Maxus e-Deliver 9 kan leveres som M1 med lift til 5 pers. + F. eller som M2 med lift til 12 pers. + F.

Vi glæder os til at præsentere den for jer. I vil løbende kunne se mere om bussen på vores Facebook side.

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



Truckanlægget i Ringe.

(Foto: Circle K)

Energiselskab har åbnet nyt tankanlæg på Midtfyn

Torsdag 15. april holdt energiselskabet Circle K "fødselsdag" for et nyt truckanlæg i Ringe på Midtfyn. Circle K fremhæver, at det nye truckanlæg skal ses som en udvidelse af selskabets netværk af tankstationer med nye og bedre tankningsmuligheder for virksomheder og chauffører på Midt- og Sydfyn. På anlægget kan der ud over dieselolie også tanke AdBlue, der er nødvendig for at de nyeste lastbiler kan køre og leve op til miljø-kravene

- Hos Circle K ser vi flydende brændstoffer som en del af den fremtidige løsning på den tunge transport. Derfor er vi glade for, at vi sammen med vores søsterselskab INGO kan tilbyde vores kunder en endnu bedre oplevelse, når de kommer forbi Ringe. Investeringen er fremtidssikret, da tankanlægget også vil kunne føre HVO diesel samt Metanol uden de store omstillinger og dermed effektivt kunne bidrage med fortrængning af CO₂ i fremtidens tunge transport, siger Kresten Nordborg Jensen, der er Senior Manager hos Circle K.

God placering for fremtidens brændstof

Ud over at tilbyde fremtidens flydende brændstof, så vil anlægget også støtte op om investeringer i infrastrukturelle forhold for den tunge transport. Det nye truckanlæg ligger let tilgængeligt tæt ved motorvejen med gode ind- og udkørselsforhold samt god plads på stationen omkring pumperne og det er nemt at komme ind til anlægget – også med lang transport.

El-busser fra hollandsk busproducent skal køre ud i København senere i år

Busoperatøren Nobina får i løbet af året leveret 13 batterielektriske busser fra den hollandske busproducent Ebusco. Ebusco har produktionsfaciliteter i Kina, og de nye busser skal sætte i drift i København i november. Det er første gang, at Ebusco skal levere busser til Danmark

Der er tale om 13 el-busser af typen Ebusco 2.2, der ifølge producentens oplysninger kan køre op til 350 kilometer på en opladning.

- Vi ser en hurtig ændring i offentlig transport, hvor elektriske busser imødekommer kravet om endnu mere bæredygtig, effektiv og behagelig offentlig transport, siger Jens Råsten, der er flådechef i Nobina Group.

Nobina, der er en af de største operatører i Norden inden for kollektiv transport har valgt Ebusco 2.2, der er en 12-meter bybus med tre døre. Ebusco 2.2 har en rækkevidde på 350 kilometer.

Om Ebusco:

- Ebusco er en hollandsk producent af elektriske by- og regionalbusser
- Ebusco har leveret over 200 elektriske Ebusco-busser i Europa - eksempelvis til Amsterdam, München, Frankfurt og Paris



Materiel

Ebusco leverer syv CCS-opladere, hver med to opladningsindgange. Opladerne er udviklet til både hurtig og normal opladning. I løbet af dagen kan opladeren hurtigoplade en bus med en høj kapacitet på 150 kW i timen. Om natten deles denne kapacitet, så to busser kan blive smartopladet med 75 kW i timen samtidigt.

Ebusco leverer busserne i november. Busserne vil efter planen komme i drift i december. Fem busser vil køre i Holte-området, mens otte vil køre i Glostrup-området.



Ebusco har også 18 meter batteri-elektriske ledbusse på sit program.



Politisk flertal giver 220 millioner kroner til sårbare og ældres oplevelser

En række danske organisationer får i alt 220 millioner kroner, som skal bruges til oplevelser for sårbare og ældre. I mange tilfælde vil der være behov for transport af udsatte børn eller ældre grupper frem til oplevelserne. Det kan komme danske turistbusvognmænd til gavn, lyder det fra organisationen Dansk PersonTransport

Beløbet, som et flertal i Folketinget har fordelt til organisationer, kommuner og regioner, skal blandt andet anvende i oplevelsesindustrien, så de udsatte grupper - herunder mennesker med handicap og sårbare ældre - får betalt kultur- og oplevelsestilbud. Derudover er det sikret, at der via puljen også kan betales for befordring til eksempelvis udsatte familier/ældre/bofællesskaber og lignende, der ikke har midlerne til transport.

Organisationer som Røde Kors, Ældre Sagen, Dansk Folkehjælp, Danske Handicaporganisationer og Red Barnet har alle modtaget 220 millioner i direkte tildeling, som skal bruges til oplevelser og aktiviteter. Organisationerne skal i den kommende tid til at organisere disse ture.

Dansk PersonTransport peger derfor på, at det som busvognmand kan være en god idé at tage kontakt til de lokale afdelinger af de nævnte organisationer.

Interesserede kan se, hvilke organisationer, der har modtaget midlerne direkte, nedenfor.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Konkurrencerådet godkender kapitalfonds køb af busselskaber

Polaris Private Equity IV K/S har fået Konkurrencerådet godkendelse til at overtage busselskaberne Egons A/S, Larsenbus ApS, Papuga Bus A/S samt Papuga A/S. Fusionen af de fire busselskaber og kapitalfondens køb af 60 procent af aktierne blev præsenteret sidste sommer

- Fusionen skaber en stor aktør inden for turistbuskørsel. Særlige forhold ved markedet - som er meget dynamisk med begrænsede adgangsbarrierer - gør dog, at fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt. Derfor har vi godkendt den, siger formand for Konkurrencerådet, Christian Schultz.

Polaris er en kapitalfond, som ved fusionen overtager fire busselskaber, heraf den største, næststørste og fjerdestørste inden for turistbuskørsel i Danmark. Efter fusionen vil det samlede busselskab ejet af Polaris være den klart største aktør på markedet for turistbuskørsel. Det dækker blandt andet over buskørsel for virksomheder, rejsebureauer, offentlige myndigheder og togoperatører.

Konkurrencerådet har på baggrund af Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens undersøgelser vurderet, at den nye, store aktør på markedet ikke vil få tilstrækkeligt styrke til eksempelvis at gennemføre vedvarende prisstigninger. Det vurderes således, at fusionen samlet set ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt.

Det skyldes en række særlige forhold ved markedet for turistbuskørsel. Blandt andet gælder det at:

Kunder har gode muligheder for at købe turistbuskørsel fra konkurrenter til det fusionerede busselskab. Der er lave ekspansions- og adgangsbarrierer på markedet. Konkurrenter til det fusionerede busselskab har både mulighed for og vilje til at udvide deres aktiviteter.

De fire busselskaber, som fremover har samme ejer, er ikke tætte konkurrenter i forvejen. Blandt andet viser historikken, at de meget sjældent har budt på de samme opgaver. Det kan også ses som udtryk for, at selskaberne har fokuseret på forskellige kundetyper og/eller geografiske områder.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen modtog første udkast til anmeldelse af fusionen 26. august 2020. Udkastet indeholdt også information om vertikale forbindelser som følge af Polaris' ejerskab af Molslinjen. Disse vertikale forbindelser blev dog fjernet ved Polaris' frasalg af Molslinjen, som blev godkendt af EU-Kommissionen 4. februar 2021. Styrelsen har herudover undervejs afklaret en række spørgsmål og holdt møder med virksomhederne, inden anmeldelsen var fuldstændig 23. marts. Konkurrencemyndighedernes frist for at behandle fusioner i den såkaldte fase 1 er 25 hverdage fra den dag, hvor fusionsanmeldelsen er erklæret fuldstændig.

Interesserede kan læse mere om det nye Vikingbus på de følgende sider.

Interesserede kan læse Konkurrencerådets afgørelse i sin helhed [her](#):

Oversigt over busselskaber i Vikingbus-fusionen

Konkurrencerådet har godkendt, at Polaris Private Equity IV K/S overtager busselskaberne Egons A/S, Larsenbus ApS, Papuga Bus A/S samt Papuga A/S. Her følger en oversigt over de selskaber, som de fusionerende busselskaber ejer eller kontrollerer

Egons A/S

Tilbyder bustransport, herunder kørsel for erhvervs kunder, kørsel til udlandet, handicapkørsel og buskørsel for trafik-selskaber. Herudover tilbyder selskabet bustransport til ski-destinationer for private gennem SneXpressen samt rejser, primært busrejser, gennem rejsebureauet Egons Rejsebureau A/S.

Egons har busdepoter i København, Slagelse, Svebølle, Vordingborg og Skælskør.

Larsenbus ApS

Tilbyder bustransport, herunder kørsel for erhvervs kunder, kørsel til udlandet, kørsel for offentlige myndigheder og buskørsel for trafik-selskaber. Larsenbus ejer eller kontrollerer følgende selskaber, som alle tilbyder bustransport:

- Dania Turist A/S
- Københavns Bustrafik ApS
- Rute 700 ApS,
- Jens Kolls Turist ApS
- Holte Turist ApS
- Vikingbus A/S
- Bjert Busser ApS (også markedsført under binavnet Centrum Turist)
- Lokalbus A/S
- Brønnum's ApS
- Veddebus A/S

Derudover har Larsenbus en ejerandel på 25 procent af Papuga Bus A/S.

Larsenbus har busdepoter i Hvidovre, Lyngø, Ishøj, Køge og Kolding. Derudover lejer selskabet en busplads i Aarhus.

Papuga Bus A/S

Tilbyder bustransport, herunder kørsel for erhvervs kunder, kørsel til udlandet, kørsel for rejsebureauer og kørsel for offentlige myndigheder, herunder kørsel for togoperatører. Papuga Bus vand ved seneste udbud tre ud af fire delaftaler for den primære kunde DSB. Papuga Bus ejer eller kontrollerer Folmann Busser ApS og Egeskov Turistfart ApS.

Derudover ejer Papuga Bus 75 procent af Bookingabus.com ApS, der er en digital platform for bookning af turistbuskørsel.

Selskabet har busdepoter i Vejle, Fredericia og Skjern.

Papuga A/S

Tilbyder bustransport, herunder kørsel for erhvervs kunder, kørsel til udlandet, kørsel for rejsebureauer og kørsel for offentlige myndigheder.

Derudover tilbyder selskabet forskellige busrejser, herunder seniorrejser, aktivferier og musikture, gennem rejsebureauet Papuga Busrejser A/S.

Papuga har busdepot i Brørup.



De oprindelige ejere og kommende direktører i Vikingbus (fra venstre mod højre) Peter Papuga, Carsten Papuga, Lars Larsen samt adm. direktør Mogens Pedersen, kan med konkurrencemyndighedernes godkendelse nu sætte gang i det synlige bevis på, at skabelsen af Vikingbus er en realitet. På værksteder over hele landet er busser ved at blive ikklædt Vikingbus' logo og navnetræk. (Foto: Vikingbus/Bjarke Ørsted)

Godkendt bus-fusion bliver lokalt forankret over det meste af landet

Konkurrencerådet har godkendt den varslede fusion af fire busselskaber, og at kapitalfonden Polaris overtager 60 procent af den fusionerede virksomhed - Vikingbus - som vil blive lokalt forankret og få terminaler i 13 byer fordelt over del meste af landet. Med fusionen kan Vikingbus fokusere på udvikling og investering i kvalitet, service, digitalisering og bæredygtighed. Selskabets bestyrelse bringer kompetencer ind fra blandt andet transportkoncernen DSV og færgerederiet Molslinjen

Etableringen af en stor dansk operatør inden for buskørsel er en realitet, efter Konkurrencerådet har godkendt fusionen af de fire busselskaber - Egon's A/S, Larsenbus ApS, Papuga A/S og Papuga Bus A/S under navnet Vikingbus. Vikingbus, der får kapitalfonden Polaris som hovedaktionær med 60 procent af aktierne, bliver med cirka 450 busser og 775 medarbejdere en af Danmarks største operatører og udfører alle former for bustransport i Danmark og i udlandet.

- Siden vi annoncerede vores planer om at etablere det nye Vikingbus, har vi forberedt os på at blive en endnu mere attraktiv samarbejdspartner for både mindre og større kunder. Med myndighedernes godkendelse kan vi sætte ekstra

fart på sammenlægningen og udviklingen af Vikingbus. Vi ved af erfaring, at vores kunder lægger stor vægt på geografisk nærhed og fleksibilitet, og det er netop nogle af de ting, som vi har opnået ved at etablere Vikingbus, og som vi vil bygge videre på, siger Mogens Pedersen, der bliver administrerende direktør i Vikingbus. Mogens Pedersen er tidligere direktør for Egon's A/S i Slagelse.

Stordrift med lokal forankring

Realiseringen af det nye Vikingbus gør det muligt at præsentere kunder for branchens bredeste geografiske dækning, der tager afsæt i 13 lokalt forankrede kontorer i København, Køge, Lyngby, Slagelse, Kalundborg, Vordingborg, Vejle, Fredericia, Kolding, Brørup, Esbjerg, Skjern og Aarhus. Den lokale tilstedeværelse, og mulighederne for at kunne tilbyde kunderne en endnu mere varieret busflåde, giver sammen med andre synergier Vikingbus en række stordriftsfordele, som ifølge selskabet vil være til gavn for miljø, klima og medarbejdere.

Den brede geografiske dækning og en stor og fleksibel busflåde gør det eksempelvis muligt at optimere ruteplanlægning og begrænse kørsel med tomme busser, så Vikingbus kan tilbyde en mindre miljøbelastende og dermed mere bæredygtig transport. Ligeledes ventes Vikingbus at opnå stordriftsfordele ved indkøb af busser, brændstof og reservedele samt fælles IT- og økonomi-systemer, markedsføring, administration og forretningsudvikling.

- Vikingbus har et stort potentiale, som vi glæder os til at udvikle og realisere i samarbejde med en erfaren og dedikeret topledelse. Kombinationen af en daglig ledelse med solid operationel erfaring og Polaris, der er en finansiel og strategisk stærk partner, gør, at vi har stor tillid til – og forventning om – at Vikingbus vil blive en endnu mere betydende aktør i både Danmark og internationalt, siger Søren Jespersen, der er bestyrelsesformand i Vikingbus.

Efter konkurrencemyndighedernes godkendelse af fusionen præsenterer Vikingbus samtidig en ny bestyrelse med kompetencer og erfaring inden for blandt andet transport, logistik, forretningsudvikling og service. Bestyrelsen udgøres af:

- Søren Jespersen, bestyrelsesformand. Tidligere blandt andet administrerende direktør for Molslinjen og koncerndirektør i DFDS. Søren Jespersen er i dag bestyrelsesformand for DanPilot - Lodseriet Danmark, bestyrelsesformand i Cruise Copenhagen samt bestyrelsesmedlem i Copenhagen Malmø Port.
- Kurt Larsen, bestyrelsesmedlem. Frem til 2019 formand for transportkoncernen DSV og en af hovedkræfterne i dette selskabs opbygning - blandt andet som koncernchef. Han er i dag bestyrelsesmedlem for Wrist Ship Supply Holding og formand for Polaris III Invest Fonden
- Jan Johan Kühl, bestyrelsesmedlem. Managing partner i Polaris, der siden sin etablering i 1998 har rejst fem fonde med mere end 12,5 milliarder kroner i kapitaltilsagn. Polaris ejer 16 virksomheder med en samlet omsætning på godt 6 milliarder kroner og over 5.000 ansatte Johan Pernvi, bestyrelsesmedlem. Partner i Polaris med solid erfaring i udvikling af portefølje-virksomheder i såvel Danmark og Sverige som internationalt
- Lars Larsen, bestyrelsesmedlem. Var indtil fusion og etablering af Vikingbus stifter af og administrerende direktør i Larsenbus, der drev busselskaber under 11 forskellige navne. Medlem af den daglige topledelse i Vikingbus med ansvar for busaktiviteter i Østdanmark.

De fire oprindelige ejerledere er fortsat engageret i Vikingbus og udgør virksomhedens daglige ledelse:

Mogens Pedersen, tidligere direktør for Egon's A/S, bliver administrerende direktør for Vikingbus.

Lars Larsen, tidligere direktør for Larsenbus ApS, bliver ansvarlig for busaktiviteter i Østdanmark.

Peter Papuga, tidligere direktør for Papuga Bus A/S, bliver ansvarlig for busaktiviteter i Vestdanmark.

Carsten Papuga, tidligere direktør for Papuga A/S, bliver ansvarlig for indkøb og udbud samt ISO-certificering.

Polaris ejer 60 procent af den fusionerede virksomhed, mens de fire ejerledere tilsammen ejer 40 procent.



Hadsundbroen er en af de broer, der skal vedligeholdes i 2021.

(Foto: Jesper Christensen)

Ti broer og tunneler bliver renoveret i år

I de kommende måneder renoverer og vedligeholder Vejdirektoratet ti af landets broer og tunneler samt en række mindre broer for at sikre, at de kan holde i mange år endnu og fortsat være med til at binde Danmark sammen med vejforbindelser

- Vi overvåger hele tiden tilstanden på vores store broer og tunneler og anvender i den forbindelse også ny teknologi som for eksempel droner, da det er vigtige bygværker med væsentlig betydning for både den regionale og den nationale infrastruktur, siger afdelingsleder Niels Højgaard Pedersen fra Vejdirektoratet.

- Og hvert år underkaster vi en del af bygværkerne et større vedligehold ud fra de behov, der er blevet klarlagt i vores tilstandsanalyser af dem - og naturligvis med det hovedformål, at de bestandigt fremstår i funktionsdygtig og trafikikker stand. Når vedligeholdelsesopgaverne er gennemført, vil broerne og tunnellerne have fået forlænget deres levetid, hvilket er til glæde for trafikanterne og til gavn for hele statsvejnettet, siger Niels Højgaard Pedersen.

De større bro- og tunnelarbejder, som Vejdirektoratet gennemfører i år, er:

- Sallingsundbroen. Her skal resten af bropillerne repareres og have katodisk beskyttelse af armeringen nær vandniveau i fortsættelse af opgaven sidste år. Desuden fortsætter den flerårige opgave med omisolering, ny belægning samt nye fuger og autoværn
- Hadsundbroen. Her skal alle bæreløjerne udskiftes og betonen renoveres på brodæk og bropiller
- Langelandsbroen. Denne bro er i gang med en omfattende opstramning, der blandt andet handler om forspænding af kablerne og udskiftning af kunststofbelægning i gennemsejlingsfaget
- Den Ny Lillebæltsbro. Broens spidsplader skal males og elevatoren udskiftes med en ny og mere moderne model. Desuden mindre opgaver vedrørende hængerkabler



- Motorvejsbroen ved Skovdiget (Hillerødmotorvejen nordgående). Broen skal blandt andet omisoleres og have nye kantbjælker
- Stegebroen. Her skal det hydrauliske anlæg udskiftes
- Svingbroen i Næstved. Broen skal have nye riste på svingfag, og det tidligere brostyrehus fjernes
- Siøsundbroen. Broen skal have ny belægning og have skiftet sine fuger
- Svendborgsundbroen. Her skal betonen og afløbene reparereres
- Frederikssundsvejstunnelen. Her bliver belysningsanlægget udskiftet



Trafikken over broen mellem Danmark og Sverige er stigende

Årets første kvartal på Øresundsbron sluttede med lempede svenske indrejseregler, påskeugen og en svag stigning i den danske fritidstrafik på forbindelsen. Samlet set faldt vejtrafikken med 54,1 procent i forhold til samme periode sidste år, men godstrafikken på Øresundsbron er stigende og stabil.

- Vi er langt fra normal trafik på forbindelsen, og der er fortsat restriktioner i begge retninger. Men der er et opdæmmet ønske om at besøge den anden side af sundet, hvilket var tydeligt, da mange danskere benyttede lejligheden til efter lang tids savn at besøge deres sommerhuse i Sverige, da grænsen blev åbnet, siger Linus Eriksson, der er administrerende direktør for Øresundsbron.

Øresundsbro Konsortiets resultat blev et overskud på 131 millioner danske kroner før værdiregulering i første kvartal, hvilket er et fald på 134 millioner danske kroner i forhold til samme periode sidste år. Renteudgifterne steg med 18 millioner danske kroner som følge af højere inflation, hvilket direkte påvirker konsortiets realrentegæld. Valutakurseffekter og engangsomkostninger har bidraget til en stigning på 9 millioner danske kroner i driftsomkostningerne i forhold til samme periode sidste år.

Trafikforhold

Mens virkningerne af coronapandemien påvirkede Øresundsbrons trafik og indtægter i hele første kvartal i år, var det først fra midten af marts sidste år, at driften blev påvirket. I gennemsnit kørte knap 6.700 køretøjer per døgn på Øresundsforbindelsen i årets første tre måneder, hvilket kan sammenlignes med knap 14.600 køretøjer per døgn i samme periode sidste år.

Pendlertrafikken faldt med 38,4 procent, hvilket er betydeligt mindre end faldet på 61 procent i den samlede personbilstrafik. Godstrafikken steg med 0,7 procent i forhold til tilsvarende periode sidste år, hvoraf lastbiler over 9 meter steg med knap 5 procent.

- Langsomt, men sikkert, ser vi nu et lille opsving i trafikken sammenlignet med januar. Godstrafikken var stabil i hele 2020, og i år er den faktisk stigende i forhold til samme periode i 2019, siger Linus Eriksson.

Øresundsbro Konsortiets indtægter faldt med 112 millioner danske kroner til 291 millioner danske kroner i første kvartal, hvoraf vejtrafikindtægterne faldt med 113 millioner danske kroner.

- Man forventer at være nået langt med vaccinationerne til sommer, og vi forventer en øget fritidstrafik, men i betragtning af rejseanbefalinger og krav om negative test eller coronapas, vurderer vi på nuværende tidspunkt, at dette års trafik og indtægter vil være på linje med 2020, siger Linus Eriksson.

Vejtrafikudviklingen i 2021					
	Trafik per dag 2021, jan-mar	Trafik per dag 2020, jan-mar	Udvikling trafik (%)	Udvikling trafik (antal)	Trafikudvikling 2021 vs 2019
Personbiler*	5.002	12.827	-61,0 %	-7.825	-67,6 %
BroPas Fritid	954	4.260	-77,6 %	-3.305	-81,1 %
BroPas Business	720	2.195	-62,4 %	-1.476	-69,8 %
BroPas Pendler	2.946	4.782	-38,4 %	-1.835	-48,2 %
Kontant	382	1.591	-76,0 %	-1.209	-79,7 %
Godstrafik**	1.660	1.649	0,7 %	12	3,1 %
Lastbiler > 9 m.	1.466	1.414	3,7 %	52	4,9 %
Varebiler 6-9 m.	195	235	-17,1 %	-40	-9,1 %
Busser	21	89	-76,6 %	-68	-82,1 %
Totalt	6.684	14.565	-54,1 %	-7.882	-61,0 %

Corona-kontrol:

Mindre selvstændige kan få kompenseret 80 procent af revisorregningen ved efterkontrol

S-Regeringen har sammen med et bredt flertal af Folketingets partier besluttet, at selvstændige med videre, som har fået udbetalt under 250.000 kroner fra kompensationsordningen for selvstændige, kan få kompenseret 80 procent af deres revisorudgifter i forbindelse med efterkontrol. Det forventes at dække ca. 87 procent af de virksomheder, der har søgt ordningerne

Under coronakrisen har mange virksomheder søgt kompensation med udgangspunkt i virksomhedens egne forventninger til omsætningsnedgang og omkostninger. For at minimere risikoen for svindel kan enkelte virksomheder blive udtaget til en kontrol i forbindelse med efterkontrollen af Erhvervsstyrelsen, hvor det kræves, at virksomhederne benytter en revisor. Det har dog vist sig at kunne give en ekstraregning til virksomheder, der i forvejen er hårdt ramt.

Derfor har S-Regeringen sammen med et bredt flertal bestående af Venstre, Radikale, SF, Dansk Folkeparti, Enhedslisten, Konservative og Alternativet besluttet, at selvstændige med videre kan få kompensation for 80 procent af revisorudgifterne i forbindelse med slutafregningen - dog maksimalt 8000 kroner. Det forventes, at den gennemsnitlige omkostning for revisorudgifterne vil være omkring 10.000 kroner, og dermed vil de fleste selvstændige kunne få langt størstedelen af revisorregningen i efterkontrollen dækket. Det gælder det, at virksomheder, der har fået udbetalt under 25.000 kroner ikke vil blive anmodet om en revisorerklæring.

- Selvom vi ikke er igennem coronakrisen endnu, begynder vi så småt at kunne skimte hverdagen forude. Men for mange virksomheder er det stadig en presset situation - og har været det længe. Derfor skal vi sørge for, at de mindre selvstændige ikke snubler på målstregen, hvis de bliver hevet ud til kontrol i forbindelse med efterkontrollen af kompensationspakkerne. Det er nødvendigt med kontrol, men regningen til en revisor må ikke blive det, der får bægeret til at flyde over. Jeg er derfor glad for, at vi i dag har lavet en aftale, der giver mulighed for, at de selvstændige kan få dækket størstedelen af regningen til revisor, siger erhvervsminister Simon Kollerup (S).

Erhvervsstyrelsen samarbejder med FSR - danske revisorer om at finde en balanceret løsning med efterkontrollen, hvor der tages hensyn til både risiko og hvor belastende revisorerklæringen er for virksomheden. Der er tale om en revisorerklæring med få aftalte opgaver for revisoren.

Lønkompressionsordningen er aftalt mellem A-Regeringen og arbejdsmarkedets parter. En model for revision for så vidt angår lønkompressionsordningen vil blive drøftet med arbejdsmarkedets parter.

Om aftalen:

- Virksomhederne kan modtage kompensation for 80 procent af udgiften til revisor i forbindelse med efterkontrollen, tilsvarende dækningsprocenten af revisionsudgifter i ordningen for faste omkostninger.
- Udgifterne til revisor i forbindelse med efterkontrollen vurderes at udgøre ca. 10.000 kroner i gennemsnit, givet at revisionen i forbindelse med efterkontrollen er noget enklere end revisionen i forbindelse med at søge ind i ordningen for faste omkostninger, og for eksempel ikke kræver en juridisk påtegning fra revisor. Det maksimale kompensationsbeløb fastsættes således til 8.000 kroner, svarende til 80 procent af den forventede gennemsnitsomkostning på 10.000 kroner
- Virksomheder som får udbetalt op til 250.000 kroner i kompensation kan komme ind i ordningen. Virksomheder som ligger over det beløb vil fortsat selv skulle betale for revisor. Beløbsgrænsen på 250.000 forventes at dække ca. 87 procent af de virksomheder/selvstændige, der har søgt lønkompensationsordningen og selvstændigordningen
- Det gælder, at såfremt en virksomhed har modtaget støtte fra begge kompensationsordninger, og ERST stiller krav om revisorerklæring i begge ordninger, så vil virksomhedens udgifter til revisor dækkes i begge tilfælde, såfremt ingen af støttebeløbene hver især overstiger 250.000 kroner
- Virksomheder som tages i at snyde med kompensationen ikke vil modtage kompensation for revisorudgiften, ligesom at deres ret til kompensation helt generelt falder bort
- Det gælder allerede, at virksomhederne der har fået udbetalt mindre end 25.000 kroner ikke vil blive anmodet om en revisorerklæring

- Cirka 5 procent af de selvstændige, der fik kompensation mellem marts og juni sidste år, vil blive udtaget til efterkontrol og dermed skal have en revisor med ind over

- Virksomhederne er udtaget efter parametre og risiko og væsentlighed, for eksempel styrelsens risikoscoringsmodel og beløbsstørrelse, og vil gælde lønkompensationsordningen og ordningen for selvstændige med videre



(Foto: Fjord Line)

Hurtigfærge er ankommet til Hirtshals fra Filippinerne

Efter en lang rejse fra Filippinerne og et års forsinkelse er det norske færgerederi Fjord Line's nye hurtigfærge af katamaran-typen ankommet til Hirtshals Havn. Færgen »Fjord FSTR«, der er et moderne og højteknologisk skib, er først og fremmest designet til hurtig transport af såvel gods som biler og passagerer mellem kontinentet og Norge

»Fjord FSTR« erstatter HSC Fjord Cat, som sejlede på strækningen mellem Hirtshals og Kristiansand til og med sæsonen 2020. Katamaranen er en af de største af sin type og er både væsentlig længere og bredere end sin forgænger.

- Vi har store forventninger til, at vore gæster vil tage godt imod det nye skib, og vi glæder os til at vise det frem, lød det fra Fjord Lines Freight Director Claus Riis kort inden hurtigfærgens ankomst til Hirtshals Havn.

Hurtigst på markedet

Med en overfartstid på 2 timer og 15 minutter samt en hastighed på op til 37 knob - knap 70 km/t - er Fjord Lines hurtigfærge det hurtigste alternativ til søs mellem kontinentet og Norge.

Flydende forbindelser

»Fjord FSTR« har plads til i alt 1.200 passagerer, hvilket er dobbelt så mange gæster som på Fjord Cat. Desuden er katamaranen udstyret med to bildæk, som har plads til godt 400 biler. På dækkene er der 16 ladestationer til elbiler.

Foruden passagerer og personbiler kan »Fjord FSTR« - i modsætning sin forgænger - også medbringe gods på turen over Skagerrak. Med seks daglige afgang i højsæsonen og plads til op mod 30 lastbiler kan den nye katamaran også bidrage til en væsentlig kapacitetsforøgelse og et hurtigt alternativ til andre ruter inden for godstransport.

- Hos Fjord Line er vi stolte over, at vi nu kan tilbyde et permanent fragtprodukt på denne korridor, siger Claus Riis.

Et års forsinkelse

Det var det australske skibsværft Austal, som tilbage i 2017 fik til opgave at bygge skibet. Byggeriet begyndte i foråret 2018 på virksomhedens værft i Filippinerne, og hurtigfærgen blev søsat i februar 2020. Kort herefter skulle skibet have været sat i drift, men på grund af COVID-19 blev skibet liggende ved værftet.

Søndag 7. marts i år satte et Fjord Line-mandskab på 11 personer kursen mod Hirtshals. Efter en fem uger lang rejse over tre verdenshave, gennem 11 tidszoner og en ufrivillig pause ved Suezkanalen kunne »Fjord FSTR« lægge til kaj i Hirtshals søndag 11. april.

- Selvom det er et år senere end forventet, er vi glade for endelig at kunne byde »Fjord FSTR« velkommen«velkommen til Hirtshals. Den nye katamaran vil uden tvivl være medvirkende til at gøre transporten af såvel passagerer som gods via Hirtshals endnu mere attraktiv i fremtiden, siger Anker Laden-Andersen, Bestyrelsesformand hos Hirtshals Havn.



Her er hurtigfærgen ankommet til Hirtshals.

(Foto: Hirtshals Havn)

Unge kan få gratis Flextur på Djursland

For mange unge, som bor på landet, kan det være en udfordring at deltage i det sociale liv med for eksempel vennerne på studiet på grund af manglende transportmuligheder. Står man og skal hjem en aften, hvor busserne ikke kører, risikerer man at skulle gå hjem alene ad mørke landeveje eller skulle ringe til mor eller far og bede om et lift. Derfor indfører Norddjurs Kommune fra mandag 3. maj Flextur Ung, som betyder at unge med Ungdomskort kan køre gratis med Flextur i hele Norddjurs Kommune. Det kan for eksempel være, hvis man vil besøge vennerne, til sport, i biffen eller noget helt andet

Børne- og ungdomsudvalget i Norddjurs Kommune foreslog i sin tid, at Norddjurs Kommune skulle tilbyde Flextur Ung, hvilket efterfølgende blev besluttet på budget 2021 - 2024. Formand for børne- og ungdomsudvalget Mads Nikolajsen (SF) ser frem til forbedrede transportmuligheder for de unge.

- Med Flextur Ung giver vi de unge bedre muligheder for at deltage i det sociale liv med venner og studiekammerater, hvor end de bor i kommunen. Vi har jo rigtig mange erhvervsuddannelser og gymnasieretninger og kollegiepladser i Grenaa by, og vi har også mange unge, der bor i mindre byer og i landdistriktet. Vi håber, at det også vil betyde, at flere unge bliver boende og tager en uddannelse i kommunen, så vi kan fastholde dem her. Jeg håber, at de unge vil tage godt imod og bruge det nye tilbud, siger han.

Med Flextur Ung forbedres mobilitetsmulighederne i kommunen, som formand for miljø- og teknikudvalget Jens Meilvang (LA) udtrykker det.

- Når vi indfører Flextur Ung, så tilbyder vi i Norddjurs Kommune samtidig hele paletten af Midttrafik's Flextrafik-produkter, som den kun tredje kommune i Region Midtjylland sammen med Skanderborg og Favrskov. Med Flextur, Flexbus, Plustur og nu Flextur Ung sikrer vi dermed mange forskellige behov for transport i kommunen, og vi får et endnu bedre sikkerhedsnet for mobiliteten særligt i kommunens landdistrikter, hvor det mange steder eller på bestemte tidspunkter af døgnet ikke er passagertalsmæssigt, miljømæssigt eller økonomisk bæredygtigt med traditionel bustransport, siger han.

Flextur Ung har ikke en fast køreplan. Man bestiller selv turen fra og til den adresse, man ønsker. Tilbuddet om gratis Flextur gælder i tidsrummet fra klokken 18 til 23 i hverdage samt fra klokken 6 til 24 i weekender og på helligdage.

For at blive oprettet som bruger, skal man benytte en selvbetjeningsløsning, som både kan findes på Midttrafik's og Norddjurs Kommunes hjemmeside. Når man er oprettet som bruger, kan man bestille de gratis flexture.



Kort- og plan-selskab får ny direktør

Bestyrelsen i Rejsekort & Rejseplan A/S har ansat Kasper A. Schmidt som ny administrerende direktør i Rejsekort & Rejseplan A/S, som driver og videreudvikler Rejsekort og Rejseplanen på vegne af trafikvirksomhederne i Danmark.

Kasper A. Schmidt, der kommer fra en stilling som partner i PriceWaterhouseCoopers (PWC), hvor han har været ansvarlig for styrings- og effektiviseringsopgaver, rettet mod den offentlige sektor, tiltræder stillingen 1. juni.

Kasper A. Schmidt er 45 år, uddannet cand.scient.soc. fra RUC (erhvervsøkonomi og psykologi), og har suppleret med efteruddannelse indenfor ledelse og IT. Kasper A. Schmidt har i sin karriere haft lederstillinger inden for økonomi, HR og IT - blandt andet som direktør for Koncernservice i Københavns kommune. Kasper A. Schmidt har stor erfaring fra den offentlige sektor med implementering og drift af komplekse IT-løsninger, økonomistyring og HR.

Rejsekort & Rejseplanen A/S løser en væsentlig samfundsopgave og udgør en central del af infrastrukturen i den kollektive transport. Der blev i 2020 foretaget omkring 120 millioner rejser på rejsekortudstyr. Rejserne gav en omsætning på omkring 2,8 milliarder kroner. Der blev dagligt slået knap 958.000 rejser op på Rejseplanen i 2020, og der findes 8 mobilitetsformer på Rejseplanen (bus, tog, metro, letbane, indenrigsfly, delecykler, bybiler og samkørsel).

- Jeg ser frem til at stå i spidsen for Rejsekort & Rejseplan A/S, som er en vigtig, digital billet- og betalingsinfrastruktur og trafikinformation til glæde for rigtig mange rejsende. Selskabet står over for en spændende ny strategi, som skal implementeres og sikre, at Rejsekortet og Rejseplanen bliver endnu nemmere at bruge for de rejsende, siger Kasper A. Schmidt.

- I bestyrelsen ser vi frem til at byde Kasper A. Schmidt velkommen som ny direktør til at videreføre og videreudvikle selskabet. Vi arbejder med en ny strategi, som skal sikre udviklingen af en ny fælles, digital mobilitetstjeneste. Strategien skal blandt andet løfte Rejsekortet og Rejseplanen over på nye teknologiske platforme, og gøre det endnu mere sikkert, fleksibelt og brugervenligt at finde og benytte transportløsninger, siger Lilian Mogensen, der er bestyrelsesformand for Rejsekort & Rejseplan A/S.

Kasper A. Schmidt afløser den nuværende direktør Claus Rehfeld Moshøj, der har været åremålsansat til og med udgangen af 2021. Claus Rehfeld Moshøj var tidligere var direktør for Aarhus Letbane og for Rejsekort A/S, inden dette selskab blev lagt sammen med Rejsekort A/S.



Magasinet Bus

Fredag 26. marts 2021 - nummer 3 - 9. årgang

Bus-vognmand i Viborg er glad for sin rutekørsel

Læs mere side 48 - 54

Debat
Flere side

Brændselscelle-busser konkurrerer med
matche konkurrenter

Læs mere side 22

Brint-forsyning i busserne holder klar

Læs mere side

Busser med elektrisk erfaring
skal bygge el-busser

Læs mere side 32

Busvognmandsorganisationen DI:
Priserne skal ned og kvaliteten op
i den kollektive transport

Læs mere side 8

Gik du glip af Magasinet Bus 3 - 2021?
Så hent det her!