

Magasinet Bus

Fredag 28. maj 2021 - nummer 5 - 9. årgang

Aarhus' nye el-busser er et led på vejen med CO₂-neutralitet

Læs mere side 6 - 11

Stort lade-hub skal bidrage til at udfase diesel-taxier i København

Læs mere side 42 - 45

Flere busser i Odense bliver elektriske

Læs mere side 26 - 27

To busselskaber slår sig sammen

Læs mere side 38 - 39

Svenske el-busser får polske kolleger

Læs mere side 11

Alle Aalborgs busser bliver elektriske fra august næste år

Læs mere side 12 - 14

Service og kvalitet frem for laveste løn

Fra årsskiftet og frem til udgangen af juni har danske vognmænd haft tid til at få styr på, om den løn, de betaler deres chauffører, ligger på det niveau, som de overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedets parter på henholdsvis godskørsels- og busområdet i Danmark.

Det bør betyde, at danske busvognmænd fremover kan koncentrere sig om at konkurrere om det, de er bedst til - at køre med passagerer på det serviceniveau, de har aftalt med den aktuelle kunde - ikke om, hvem der er bedst til at slippe af sted med at dumpe lønnen.

Kravet om at betale en løn efter de mest repræsentative aftaler gælder også for udenlandske vognmænd, der udfører indenrigskørsel i Danmark.

Dermed bør danske busvognmænd kunne se frem til at kunne køre ind på en lang linie og byde eksempelvis passagerer fra krydstogtskib velkommen til vidunderlige København, hvis krydstogtskibene vender tilbage efter coronatiden - og det gør de jo nok.

Kravet om, at man skal betale løn efter de mest repræsentative overenskomster gælder dermed alle, der kører med passagerer rundt i Kongeriget. Andet ville også have været helt i grøften.

Vi må så tro og håbe på, at politi og andre kontrollerede myndigheder, tager og tjekker, om chaufførerne nu også får løn efter de mest repræsentative overenskomster.

Ellers vil det jo blot være tomme lovord, som bestemt ikke fortjener nogen som helst form for lovprisning.

Og så håber vi også på, at solskinnet her sidst i maj, som ser ud til at vare lidt ind i juni, kan få humøret op, så vi kan tro på, at der dukker nye muligheder om for transporterhvervet.

Der er i hvert fald brug for transport.

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.

NEW CROSSWAY NATURAL POWER

BÆREDYGTIG INTERCITY-TRANSPORT

BTS



MILJØVENLIG

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

IMPONERENDE TCO

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

UDSKIFT 1 TIL 1

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

EKSPERTISE I NATURGASTRANSPORT

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

Kontakt os for at høre mere:



INTERCITY 2020

IVECO BUS

Your partner for sustainable transport

Kollektiv trafik



Nyt ungepanel skal gøre det attraktivt at rejse med bus

En stor undersøgelse af unges transportvaner skal danne baggrund for arbejdet med den kommende trafikplan for 8-kommunesamarbejdet i det midt- og vestjyske. Omkring 14.000 unge, der hører til blandt fremtidens kunder og derfor særdeles vigtige for den kollektive trafik, er blevet spurgt i undersøgelsen. Næste skridt er nedsættelse af et ungepanel for at sikre, at der bliver foretaget de rigtige tiltag for de unges behov og ønsker, når den fremtidige kollektive trafik skal fastlægges i Midt- og Vestjylland

Trafikselskabet Midtrafik og Region Midtjylland har i samarbejde med otte midt- og vestjyske kommuner gennemført en større undersøgelse af unges transportvaner. 8-kommunesamarbejdet består af Struer, Lemvig, Skive, Holstebro, Ringkøbing-Skjern, Herning, Viborg og Ikast-Brande kommuner.

Undersøgelsen blev sat i gang som en del af et arbejde for at få flere unge til at tage den kollektive trafik og fastholde dem i brugen gennem hele deres uddannelsestid - og efterfølgende.

Undersøgelsen viser, at den væsentligste årsag til unges fravalg af kollektiv trafik er, at bilen er den hurtigste. De unge får en oplevelse af frihed ved at køre i bil til og fra uddannelsesinstitutionen samtidig med, at de har bilen til rådighed i fritiden. 26 procent af de adspurgte kører med bil, 22 procent tager cyklen, 35 procent tager bus og 11 procent tager toget. De sidste 6 procent fordeler sig på gang, el-cykel, el-løbehjul, scooter og andet.

Kollektiv trafik

De unge svarer i undersøgelsen, at de oplever kollektiv trafik som besværlig, tidskrævende og dyr. Resultaterne peger på, at det er vigtigt at optimere de unges oplevede nytteværdi af at køre i bus.

Et ungepanel skal bane vejen

Midttrafik, Region Midtjylland og 8-kommunesamarbejdet har udpeget fire indsatsområder, som vil være i fokus, når der bliver arbejdet videre med trafikplanen:

- Tid: Forhold som køretid, ventetid, skiftetid og forsinkelser
- Komfort: Bussens indretning og kapacitetsgrænser
- Prisen: Ungdomskortets bestillingsflow, indhold og pris
- Miljø: Fokus på klima- og miljøgevinsterne ved den kollektive trafik

Første skridt for parterne er at drøfte resultaterne med de enkelte uddannelsesinstitutioner. Herunder, hvordan mobiliteten kan forbedres til og fra uddannelse. Derudover vil parterne nedsætte et ungepanel, som skal præcisere indholdet fra undersøgelsen og komme med konkrete indspark i det videre arbejde.

Om undersøgelsen:

- I arbejdet med den nye trafikplan blev der gennemført en stor undersøgelse af de unges transportvaner i det midt -og vestjyske, hvor omkring 14.000 unge blev spurgt
- Undersøgelsen bygger på cirka 3.000 svar samt 31 dybdeinterview. Respondenterne kommer fra samtlige uddannelsesinstitutioner i Viborg, Holstebro, Herning, Struer, Ringkøbing-Skjern, Ikast-Brandø, Skive og Lemvig kommuner. Der er taget højde for de forskellige ungdomsuddannelsesretningers repræsentativitet, herunder HF, VUC, Gymnasium, Handelsgymnasium, Erhvervsskoler, EUX og EUD
- De adspurgte unge har været hjemsendt fra deres uddannelse i hele undersøgelsens periode på grund af COVID-19. Undersøgelsen er derfor besvaret med udgangspunkt i de unges transportvaner før hjemsendelsen



Aarhus - busselskabet i Aarhus - indsætter i løbet af foråret 29 nye elektriske ledbusser fra Volvo Busser.

Aarhus' nye el-busser er et led på vejen med CO₂-neutralitet

- Vores erfaringer med knap to år med el-busser er, at de er billigere i drift, siger Finn Mikkelsen, der er direktør i busselskabet Aarhus, som ind til begyndelsen af året hed Busselskabet Aarhus Sporveje

Tekst og foto: Jesper Christensen

Over for Magasinet Bus peger Finn Mikkelsen på, at det, den daglige drift og vedligeholdelse er billigere, skal være med til at betale det, el-busser stadig er dyrere end dieselbusser.

Men han kan konstatere, at priserne på el-busser falder i takt med, at flere producenter er kommet på markedet med elektriske busser i flere forskellige udgaver.

Udbuddet af busmodeller er blevet større, producenternes produktion er blevet større, så produktionen samlet set er blevet billigere.

Han kan også konstatere, at der er sket en markant udvikling på batterisiden i de knap to år, der er gået, siden selskabet satte de første fire elektriske 12-meter Volvo-bybusser ind på Linie 13 i Aarhus i august 2019 og til foråret i år, hvor selskabet samlet vil sætte 29 elektriske led-busser fra Volvo Busser ind på ruter, hvor der er mange mennesker.

De første fire el-busser bliver ladet op om natten på depotet og med Opportunity Charging på endestationen langt væk fra depotet i løbet af dagen. De er dermed bundet til Linie 13.

De nye elektriske led-busser har en relativ større batterikapacitet, så de kan køre i mydretidstrafikken med mange mennesker uden at skulle have et stød. I "pausen" efter morgenmyldretiden bliver busserne så trukket hjem for at tanke strøm på et af depoterne, så de er klar igen til eftermiddagsmyldretiden.

De kan reelt sendes ud på alle ruter i Aarhus, hvor der er behov for en ledbus' passagerkapacitet.

Busserne kan få en pantograf på taget

De nye elektriske ledbusser hos Arrbus er faktisk forberedt til at få monteret en pantograf på taget, så de kan blive ladet op ude i byen, hvis det på et tidspunkt skulle vise sig at være en god idé. For eksempel en endestation, hvor mange busser er samlet.

Men da en ladestander til Opportunity Charging koster mellem halvanden og to millioner kroner, og at der efter Finn



De nye ledbusser har faktisk plads til en pantograf på taget, så de også kan komme i stødet ude i byen, hvis der en dag bliver behov for det. Men ind til videre har de batteri-kapacitet nok til at kunne klare opgaverne i morgen- og eftermiddagsmyldretiden med et kortere opladning i middagsstunden og så få en fuld opladning om natten hjemme på depotet.

Mikkelsens vurdering ikke er nogen grund til at plastre hele byen til med ladestandere, hvis det ikke er nødvendigt, bliver pantograferne nede ind til videre.

- Og på sigt får batterierne større og større kapacitet, så behovet for Opportunity Charging i løbet af dagen forsvinder, siger han.

Bremser driftsudgifterne

Hos Aarbus har Finn Mikkelsen og hans medarbejdere høstet gode erfaringer med el-drift. Et eksempel er bremserne på en el-bus, som efter 80.000 kilometer kun var slidt to procent.

- Det er hidtil uset, siger Finn Mikkelsen og konstaterer, at det at køre el-bus er noget helt andet end at køre dieselbus.

El-busserne er billigere i service og vedligeholdelse. Hvor drivlinen i de nyeste dieselbusser med Euro 6-motorer har en kompleks teknik fyldt med filtre og følere - og olie i både motor og gearkasse - er drivlinen i en el-bus mere enkel og mindre tidskrævende at vedligeholde - og helt uden motorolie. Tendensen er den samme, som hos andre operatø-



Ved udgangen af april havde Aarbus fået indregistreret 11 af de i alt 29 elektriske ledbusser fra Volvo Busser. Inden sommer vil alle 29 busser være leveret og sat i drift.



De nye led-busser er blevet testet på Aarhus' gader og stræder, inden de er blevet sat ind på tider og steder, hvor der har været behov for deres passagerkapacitet.

rer af el-busser. På den tid, det tager at servicere en enkelt dieselbus, kan en mekaniker i store træk servicere to el-busser.

Mål om CO2-balance

Aarbus' investering i el-busser er en del af Aarhus Kommunes mål om af være CO2-neutral i 2030. Finn Mikkelsen forklarer, at det for Aarbus som selskab betyder, at alle busser på faste ruter skal være udskiftet til CO2-neutral drift senest i 2027. Der er omkring 150 busser. Der til kommer yderlige 30 suppleringsbusser, der skal være udskiftet senest i 2030.

Som det ser ud nu, bliver det batteri-elektriske busser, der kommer til at afløse selskabets nuværende dieselbusser.

Direktøren for Aarbus har derfor endnu ikke rystet på kuglepenen, når han har afgivet ordrer på batteri-elektriske busser. Han betegner investeringen i batteri-elektriske busser og ladeinfrastruktur som langsigtet.

- Batteri-elektriske busser vil kunne dække vores behov de næste mange år, siger han.

Der er allerede leveret så mange batteri-elektriske busser rundt om i Europa, at der vil køre batteri-elektriske busser i mange flere år, end de perioder, de indgåede kontrakter dækker over. Dertil kommer, at der i de kommende år vil blive produceret og leveret endnu flere batteri-elektriske busser, så investeringerne i ladeinfrastruktur vil holde - også selvom der kommer andre typer elektriske busser på gaderne - eksempelvis busser med brint-elektriske drivliner.

- Brint er stadig væk dyrt. Det gælder hele setup'et. Men ændrer det sig, er vi klar til at skifte, siger Finn Mikkelsen og



Her på Magasinet Bus har vi endnu en tur til gode som passager i en af de nye elektriske ledbusser. Den daglige transport til og fra arbejder foregår med cykel. Det har så været et emne ved middagsbordet, hvor flere har været ude at nyde køreturen i en af el-busserne. "De er virkelig rare at køre med, der er næsten ingen støj", lyder det.

forklarer, at man som busoperatør hele tiden må tage bestik af, hvad der sker.

Flere andre fordele end mindre CO2-udslip

Der er som sagt klare driftsmæssige fordele for Aarbus ved at skifte til el-busser. Dertil kommer en række andre fordele.

For chaufførerne:

- mindre støj inden i bussen
- mere behagelige at køre

- Chaufførerne fortæller, at en arbejdsdag i en el-bus er noget mere behagelig end i en dieselbus. Så der er også arbejdsmiljø i det, siger Finn Mikkelsen.

Det med mindre støj inde i bussen og mere behagelig kørsel gælder også for passagerne.

Og andre, der kommer i nærheden af de nye busser - som fodgænger eller cyklist - bliver ikke længere overdøvet af motorstøj, men mødt med den svage summen fra el-motoren.

Den største lyd, der kan overdøve fuglenes forårssang på en solskinsdag i maj er faktisk støjen fra bussernes dæk eller airkondition.

Om Aarbus:

- AarBus, der indtil begyndelsen af 2021 hed Busselskabet Aarhus Sporveje, er en selvstændig driftsfunktion i det regionale trafikselskab Midttrafik.
- AarBus har omkring 640 ansatte, 185 busser og en årlig omsætning på ca. 435 millioner kroner
- AarBus varetager den samlede bybuskørsel i Aarhus Kommune med i alt cirka 545.000 køreplantimer om året



Og hvor man end sig vender hen, så er det el og el igen....

Svenske el-busser får polske kolleger

De første 33 el-busser hos Aarbus er leveret af Volvo Busser. Finn Mikkelsen oplyser til Magasinet Bus, at de næste 29 el-busser bliver leveret af polske Solaris

- Aftalen er skrevet under, siger Finn Mikkelsen.



De nuværende dieselbusser, der betjener bybusruterne i Aalborg, bliver taget bort fra byens gader i august næste år, hvor de bliver erstattet med elektriske busser.

Alle Aalborgs busser bliver elektriske fra august næste år

Aalborg bliver den by i Danmark, der laver den største omstilling af den kollektive trafik til miljøvenlige el-busser på én gang. NT og Aalborg Kommune har afsluttet udbuddet af Aalborg bybusser, og resultatet er, at samtlige busser omstilles til el fra august 2022. Omstillingen er samtidigt et stort skridt i retning af omstillingen af den samlede kollektive trafik i Nordjylland til mere CO₂-neutral drift

Udbuddet omhandler alle bybusser i Aalborg inklusiv busserne på den nye Plusbus-rute, der begynder at køre i foråret 2023. Samlet set er der tale om 110 nye el-busser, som løbende kommer på gaden fra august 2022. På Plusbus-strækningen vil de nuværende busser dog køre videre, indtil de nye Plusbusser indsættes i foråret 2023.

NT og Aalborg Kommune fremhæver, at udbuddet har vist, at miljøhensyn og økonomi kan køre hånd i hånd. Udover den totale omstilling af den kollektive trafik i Aalborg til miljøvenlige busser, sparer den nye kontrakt Aalborg Kommune for 8,4 millioner kroner årligt i forhold til den nuværende kontrakt.

Miljø

De nye Plusbusser bliver 24,8 meter lange treleddede el-busser med ind- og udstigning af alle døre. El-busserne bliver de længste i Danmark, og Aalborg er blandt de første i Europa til at indkøre så lange busser udelukkende drevet af el. Plusbus-ruten bliver et selvbetjeningsmiljø, hvor kunderne enten køber en billet i NT's billetapp eller tjekker ind med Rejsekort på check-in standere på selve stoppestedet, som man eksempelvis kender det fra Letbanen i Aarhus og Metroen i København.

- Resultatet af udbuddet af bybusserne i Aalborg er et stort skridt på vejen mod at realisere vores grønne strategi i NT. Sammen med regionen og de nordjyske kommuner arbejder vi målrettet på at omstille til grønne klimavenlige busser og forventer allerede i 2025, at mere end halvdelen af alle diesel busser i Nordjylland er udskiftet til nye klimavenlige busser, siger Nuuradiin Hussein (S), der er bestyrelsesformand i NT og medlem af byrådet i Aalborg Kommune.

Udover den store klima- og miljømæssige gevinst for Aalborg, betyder de nye el-busser også, at passagerne i byens busser vil opleve væsentlig mindre støj inde i bussen og ude i gadebilledet.

- Det er fantastisk, at Aalborg som fjerde største by i Danmark laver total omstilling til miljøvenlige el-busser. Det vil give den kollektive trafik i Aalborg et historisk løft! Vi glæder os til at få de mange nye busser på gaden, og håber, at



Nordjylland Trafik har gang i en omfattende omlægning af den kollektive transport. Sidste sommer satte trafikelskabet gang i et forsøg med brint-elektriske busser på ruten mellem Aalborg og Hjørring.

aalborgenserne tager godt imod dem, siger Mads Duedahl (V), der er rådmand for Sundheds- og Kulturforvaltningen i Aalborg Kommune.

Flere kundevedtede fordele ved de nye el-busser

De 110 nye el-busser er specificeret ud fra resultatet af den kundedrevende proces om indretningen af fremtidens bus, som NT gennemførte i 2019. Resultaterne af denne proces, hvor kundeønsker blev lagt frem, er efterfølgende blev indarbejdet i alle nye kontrakter. I de nye el-busser i Aalborg vil man som passager derfor opleve en række nye tiltag:

- Mere lys og moderne indretning af bussen med bl.a. USB-strømuttag
- Større flexarealer med plads til barnevogne, kørestole og mulighed for at tage cyklen med
- Moderne klimaanlæg
- Videoovervågning for større tryghed for kunder og chauffører
- Mulighed for at betale med elektroniske betalingsmidler som for eksempel Dankort og MobilePay
- Mindre støj - både inde i bussen og i gadebilledet
- Miljømæssige gevinst lokalt, da el-busserne hverken udleder CO2 eller skadelige partikler

De nye busser bliver alle i NT's nye design, der har fundet inspiration i den nordjyske natur, kysten og det særlige lys, der findes i Nordjylland. Farverne er lyseblå, gul og sandfarvet

Ny partner på driften af bybusserne i Aalborg

Den nye kontrakt på driften af bybusserne i Aalborg er indgået med selskabet Tide Bus Danmark, som dermed bliver ny partner i NT-regi. Kontraktens længde er på 10 år med mulighed for forlængelse, hvis der leveres en tilfredsstillende kvalitet til kunderne. Som noget nyt har NT indføjet krav til yderligere uddannelse af chaufførerne, og så har parterne forpligtiget hinanden til at lave partnerskabsprojekter omkring fælles mål såsom flere kunder og øget kundetilfredshed.

Tide Bus har været på det danske marked siden 2008 og har i dag omkring 1.000 ansatte i Danmark, hvor selskabet blandt andet udfører dele af buskørslen i Midt- og Sydjylland. Fra sommeren 2021 starter selskabet drift af el-busser i henholdsvis Esbjerg og Herning og tilsvarende i Næstved fra 2022.

Moderselskabet har hovedsæde i Norge, hvor Tide Bus har over 5.000 ansatte.

Fakta om udbuddet i Aalborg:

- Udbuddet i Aalborg omfatter alle bybusser og busser på Plusbusruten - i alt 110 busser
- I alt er der udbudt ca. 295.000 køreplantimer årligt, hvilket er over en trediedel af NT's samlede buskørsel
- Den udbudte kørsel omfatter 13 plusbusser, 87 bybusser og 10 dubleringsbusser. Alle busser inklusiv reservebusser vil køre på el og blive opladet på et nyt busdepot i Aalborg Øst
- Kontrakten på el-busserne vil have en samlet værdi på 2,3 milliarder kroner over kontrakttiden på 10 år. Den vil være den hidtil største kontrakt på el-busser i Danmark

Brint-selskab fra Herning har planer for brint-tankstationer i Sverige

Everfuel A/S, som har hovedsæde i Herning og fokus på produktion og distribution af CO2-neutralt produceret brint - H₂ - har præsenteret en plan for, hvordan selskabet vil etablere op til 15 brint-tankstationer i det sydlige Sverige fra Skåne og op til området omkring Stockholm ti brug for nul-emissionskøretøjer som eksempelvis brint-elektriske lastbiler og busser

Planen er anden del af Everfuel's skandinaviske strategi for udbredelse af brint-tankstationer langs hovedfærdselsårene i Sverige, Norge og Danmark

Everfuel's svenske netværk vil bestå af tankstationer udviklet af Everfuel og af stationer udviklet i det delvist EU-finansierede Nordic Hydrogen Corridor initiativ i samarbejde med projektpartnerne Statkraft, Toyota, Hyundai og Hydrogen Sweden.

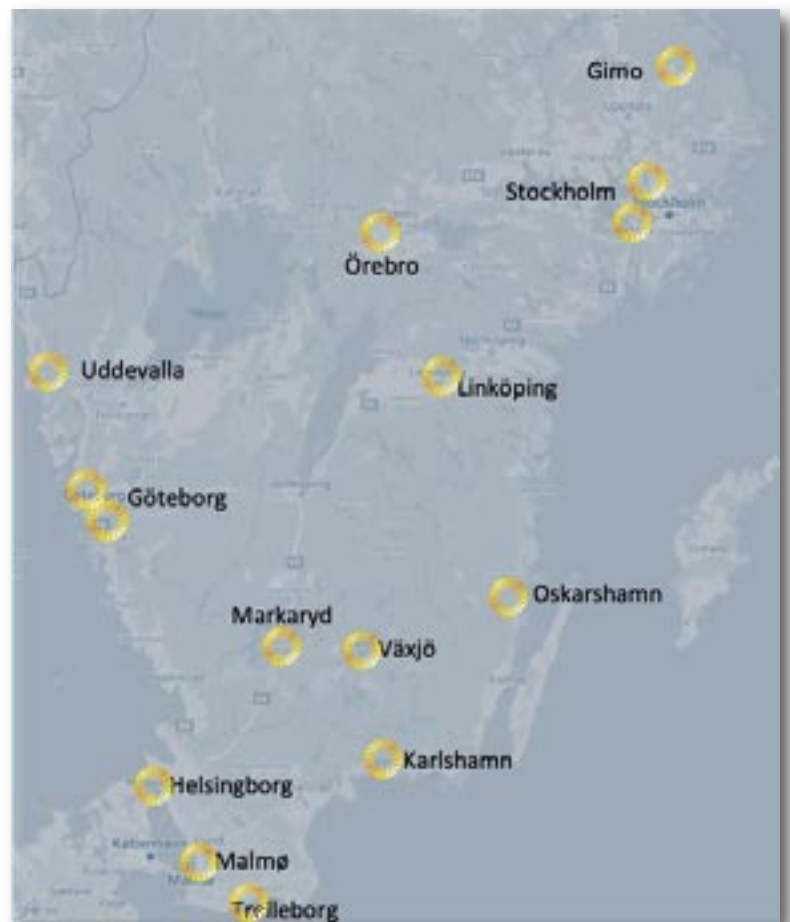
Nordic Hydrogen Corridor initiativ har som mål at få etableret otte brint-tankstationer med tilhørende brint-produktion og infrastruktur til distribution af brint.

Det svenske netværk af brint-tankstationer er en del af Everfuel's plan om at investere 1,5 milliarder euro i udvikling af en bæredygtig værdikæde af brint og nå en omsætning på 1 milliard euro fra salg af brint som energibærer til busser, lastbiler og personbiler før 2030.

Everfuel peger på, at et netværk af brint-tankstationer i stor skala er nødvendigt, hvis EU og dermed også Sverige skal nå de satte klimamål.

Everfuel har som mål at udvikle et skandinavisk net af brint-tankstationer, der skal dække Norge syd for Trondheim, Sverige syd for Stockholm og Danmark. Netværket vil også støtte STRING-initiativet til etablering af en korridor med brint-tankstationer fra Hamborg til Oslo. Dette initiativ planlægges som et EU-samfinansieret projekt med et offentligt-privat partnerskab, der forener interessenter i brintværdikæden. STRING består af mindst 13 interessenter i otte regioner og fem større byer i Tyskland, Danmark, Sverige og Norge.

- Hos Toyota Sverige hilser vi disse investeringer i infrastruktur til brint i Sverige og vores nabolande velkommen. Udviklet infrastruktur er meget nødvendigt for, at vi som land kan nå vores mål for kulstofneutralitet. Derudover vil Toyota Sverige snart levere de første køretøjer i anden generation af vores brændselscellebrintkøretøj Toyota Mirai, siger Christian Norberg, administrerende direktør hos Toyota Sweden AB.





...og i Danmark

Everfuel har også en plan for etablering af brint-tankstationer i Danmark. Selskabet, der har hovedsæde i Herning, har et mål om at få etableret 19 brint-tankstationer fordelt strategisk rigtigt over det meste af Danmark. På tankstationerne, skal brugere af brint-elektriske biler kunne tanke brint produceret CO₂-neutralt med energi fra eksempelvis solceller og vindmøller

Everfuel's planlagte netværk af brint-tankstationer, der vil indgå i selskabets planlagte netværk langs hovedkorridorerne i Danmark, Norge og Sverige, vil omfatte de eksisterende tankstationer i Aarhus, Kolding, Esbjerg og Korsør, som Everfuel i dag driver. Derudover vil brint-tankstationen, som er ved at blive anlagt på Amager og ventes at åbne i juli i år, også indgå.

Lige som det er tilfældet i Sverige, bliver Everfuel's planer hilst velkommen af Toyota. Toyota's direktør i Danmark, Alar Metsson, peger blandt andet på, at det er afgørende at få en stabil og veludviklet infrastruktur til distribution og tankning af brint, hvis eksempelvis Danmark skal nå målet om CO₂-reduktion og -neutralitet.

Jysk kommune med godt 89.000 indbyggere kører mod mere bæredygtig transport

Herning Kommune er langt fremme med at sætte ind på en række områder, der skal gøre den kollektive trafik og den kommunale kørsel i øvrigt mere bæredygtig. Fra i år kører renovationsbiler og bybusser på el fra i år, og planen er ved at blive lagt for, hvordan resten af den kommunale bilpark kan køre mere bæredygtigt. Derfor har det været naturligt for politikerne i Herning Kommune at indgå en klimasamarbejdsaftale med S-Regeringen

- Med aftalen ønsker vi at sende et meget tydeligt signal om, at Herning Kommune mener den grønne og klimavenlige dagsorden alvorligt, siger Lars Krarup (V), der er borgmester i Herning Kommune, hvor indbyggertallet i årets første kvartal lå på 89.320. Herning Kommune er dermed den 13. største kommune i Danmark.

Klimasamarbejdsaftalen svarer til dem, S-Regeringen sidste år indgik med seks af landets største kommuner. Siden er en række kommuner kommet til - og nu altså også Herning.

- Et bredt flertal i Folketinget har forpligtet sig til at begrænse CO2-udslippet med 70 procent i 2030. Det kræver, at alle trækker i samme retning, og her er kommunernes tilslutning til de fælles klimasamarbejdsaftaler et vigtigt skridt. Derfor er jeg også rigtig glad for, at Herning Kommune som en af landets store kommuner har indgået en aftale med regeringen, og jeg er sikker på, at andre kommuner i området vil lade sig inspirere af Herning, siger transportminister Benny Engelbrecht, (S).

Aftalen læner sig op ad en række andre grønne initiativer fra Herning Kommune, som eksempelvis DK2020-samarbejdet mellem KL, regionerne og Realdania.

- Da vi lagde de kommunale budgetter for 2021-2022, satte vi yderligere fart på arbejdet med bæredygtighed. Sidste år indtrådte vi således også i DK2020-samarbejdet, og vi er nu ved at udarbejde den ambitiøse klimaplan, som DK2020 forpligter til. Også i den sammenhæng er det af stor betydning, hvordan vi agerer på transportområdet. Derfor er klimasamarbejdsaftalen med regeringen om den kollektive og kommunale trafik og kørsel helt naturlig, siger Lars Krarup.

Herning Kommune stiller stadig nye mål op. Der er i øjeblikket 85 hybridbiler i hjemme- og sygeplejen, men der kan tages flere grønne initiativer på transportområdet bredt i hele kommunen. Samtidig skal også lokalbussernes kørsel gøres mere klimavenlig ved kommende udbud.



Den kollektive transport i Herning Kommune bliver mere bæredygtig de kommende år. I løbet af 2021 bliver byens bybusser elektriske.



Dan Skov Sørensen (tv), forretningsudvikler ved Aabenraa Havn, Henrik Thykjær, administrerende direktør for Aabenraa Havn og Ulrik Nielsen, Lindes ansvarlige for etablering af anlæg til produktion af grøn brint i Danmark står på den plads, hvor produktionen af brint og en hel række miljøvenlige, brintbaserede produkter efter planen skal finde sted. Det sidste kul bliver afskibet i løbet af sommeren, hvorefter pladsen overgår fra sorte til nye grønne aktiviteter. (Foto: Aabenraa Fotografen)

Kraftværk på sønderjysk havn skal lagre energi i brint

Linde Gas A/S og Aabenraa Havn har indgået et nyt samarbejde med ambitionen om at producere bæredygtig brint og en række miljøvenlige, brintbaserede produkter på havnen, der tidligere husede det kulfyrede Enstedværk, som nu er nedlagt. Linde Gas A/S og Aabenraa Havn tilbyder "attraktive produktionsbetingelser" til virksomheder, som ønsker at blive en del af projektet

Over de næste par år vil Aabenraa Havn og Linde Gas sammen undersøge mulighederne for at etablere et elektrolyseanlæg til produktion af brint på Aabenraa Havn. Anlægget skal omdanne strøm fra havmøller i Nordsøen til brint, som ifølge planen skal bruges til produktion af en række brintbaserede produkter på Aabenraa Havn.

Det nye samarbejde er et såkaldt Power-to-X-projekt. Power-to-X betyder, at bæredygtigt fremstillet strøm omdannes til brint, som så igen kan bruges til produktion af andre brintbaserede produkter som for eksempel ammoniak, metanol og metan, som så kan bruges til at få lastbiler til at køre, fly ti at flyve og skibe til at sejle.

- Jeg er rigtig glad for vores plan, for den understøtter i den grad både den grønne omstilling og Lindes strategi om at øge produktionen af grøn brint, siger Ulrik Nielsen, der er Linde's Head of Clean Hydrogen i Danmark.

For Aabenraa Havn er partnerskabet med Linde Gas et vigtigt skridt i havnens strategi, der har fokus på transformation og bæredygtig udvikling.

- Vi er utrolig stolte af, at Nordeuropas førende industrigasselskab har valgt os som samarbejdspartner, og at vi fremover skal samarbejde om at understøtte en grøn dagsorden. Vi ser rigtig mange perspektiver i samarbejdet, siger Henrik Thykjær, der er administrerende direktør for Aabenraa Havn.

Ifølge planen skal Linde Gas opføre og drive elektrolyseanlægget, der skal producere brint på Aabenraa Havn på basis af strøm fra vindmøller. De kommende par år vil Aabenraa Havn og Linde Gas først og fremmest bruge på at finde samarbejdspartnere, der vil opføre anlæg til produktion af brintbaserede produkter på havnen.

Både Ulrik Nielsen og Henrik Thykjær ser meget optimistisk på mulighederne for at finde virksomheder, der vil samarbejde.

- Vi forventer, at efterspørgslen efter brintbaserede produkter vil vokse markant, og samtidig tilbyder Aabenraa Havn meget attraktive produktionsbetingelser. Det er en solid kombination, der vil være rigtig interessant for en række virksomheder, siger Ulrik Nielsen.

På Aabenraa Havn er man klar til at tage imod virksomheder, der arbejder med produktion af brintbaserede produkter. Tidligere lå det kulfyrede kraftvarmeværk Enstedværket på havnen, men i dag er kraftvarmeværket nedlagt, og området er ifølge samarbejdspartnerne ideelt til virksomheder med fokus på den grønne omstilling.

- Hele infrastrukturen er på plads til industriel produktion. Kablerne til strøm fra havmøllerne er etableret, og 600 MW elektricitet er tilgængelig på havnen. Derudover er der infrastruktur til lastbiltransport og en havn lige uden for døren. Det betyder, at de kommende producenter af brintbaserede produkter både kan få sejlet råstoffer til deres virksomheder og de færdige produkter transporteret videre ad søvejen, siger Henrik Thykjær.

Linde Gas' Ulrik Nielsen fremhæver perspektiverne i, at Linde Gas også producerer brint - eller hydrogen - i Danmark.

- Hydrogen er ikke kun den optimale måde at lagre strøm på - det er samtidig fremtidens grønne transportmiddel i den tunge del af transportsektoren. På den kortere bane kommer vi til at bruge brintbaserede, miljøvenlige brændsler i den eksisterende flåde af lastbiler, skibe og fly som et vigtigt led i den grønne omstilling. Når projektet bliver en realitet, vil vi kunne tilbyde vores kunder grønnere brint, fordi vi producerer den lokalt og ikke skal transportere den med lastbiler fra vores produktionsanslæg i det øvrige Europa. Det matcher fuldstændigt Linde's strategi om at understøtte den grønne omstilling ved at producere og distribuere stadigt mere bæredygtigt, understreger Ulrik Nielsen.



EU-Parlamentet har fået opdateret tal for CO2-udslip på transportområdet

Selvom international lufts- og skibsfart hver udgør godt 3,5 procent af EU's samlede CO2-udslip, er de de hurtigst voksende kilder af de udslip, der bidrager til klimaforandringerne. Drivhusgasudslippet fra international luftfart er eksempelvis mere end fordoblet de seneste to årtier, viser statistal fra EU-Parlamentet

Det stigende udslip fra flytrafikken skyldes hovedsageligt, at flytrafikken slår rekord med flere passagerer og handelsvolumen. Disse sektorer er først for nyligt begyndt at finde tiltag til at skære i drivhusgasudslippet både på EU-plan og globalt.

I en betænkning vedtaget forud for COP25-klimakonferencen har EU-Parlamentet opfordret til at skære i udslippet fra luft- og skibsfart i langt højere grad - eksempelvis ved at styrke de markedsbaserede tiltag til at mindske drivhusgasudslippet.

Udslip fra international luft- og skibsfart er vokset med knap 130 procent og 32 procent hver over de seneste to årtier. Det er den højeste vækst i hele transportsektoren, der er den eneste sektor, hvor CO2-udslippet er vokset siden 1990.

På trods af forbedret brændstoffsforbrug forventes udslip fra fly i 2050 at være mellem 7-10 gange højere end niveauet i 1990, mens udslip fra skibe forventes at stige mellem 50 procent og 250 procent.

Drivhusgasudslip fra luft- og skibsfart er primært drevet af øget trafik. Antallet af flypassagerer i EU er tredoblet siden 1993, og størrelsen på den internationale flåde er ligeledes øget markant over de seneste to årtier. Voksende bekymringer omkring miljøet kan få flere til at overveje deres CO2-aftryk. Indtil videre er det kun en ud af ti, der gør det ifølge en Eurobarometer-undersøgelse.

EU har taget flere skridt til at mindske CO2-udslippet fra luftfart gennem sit system til at handle med CO2-kvoter. Derudover ønsker EU-Parlamentet at tilføje skibsfart til systemet. Med de nuværende regler i EU og globalt er ejerne af større skibe forpligtede til at informere om CO2-udslip fra brændstofforbruget på deres skibe.

EU arbejder også sammen med den Internationale Civile Luftfartsorganisation om at implementere de globale markedsbaserede tiltag, kendt som Corsia, hvor flyselskaber kan udligne deres CO2-udslip ved at investere i grønne projekter som for eksempel at plante træer.

EU-Parlamentet har tidligere stemt for at inkludere skibsfart til EU's ETS fra 2022 og at fastsætte bindende krav til rederier om, at de skal mindske deres CO2-udslip med minimum 40 procent fra 2030.

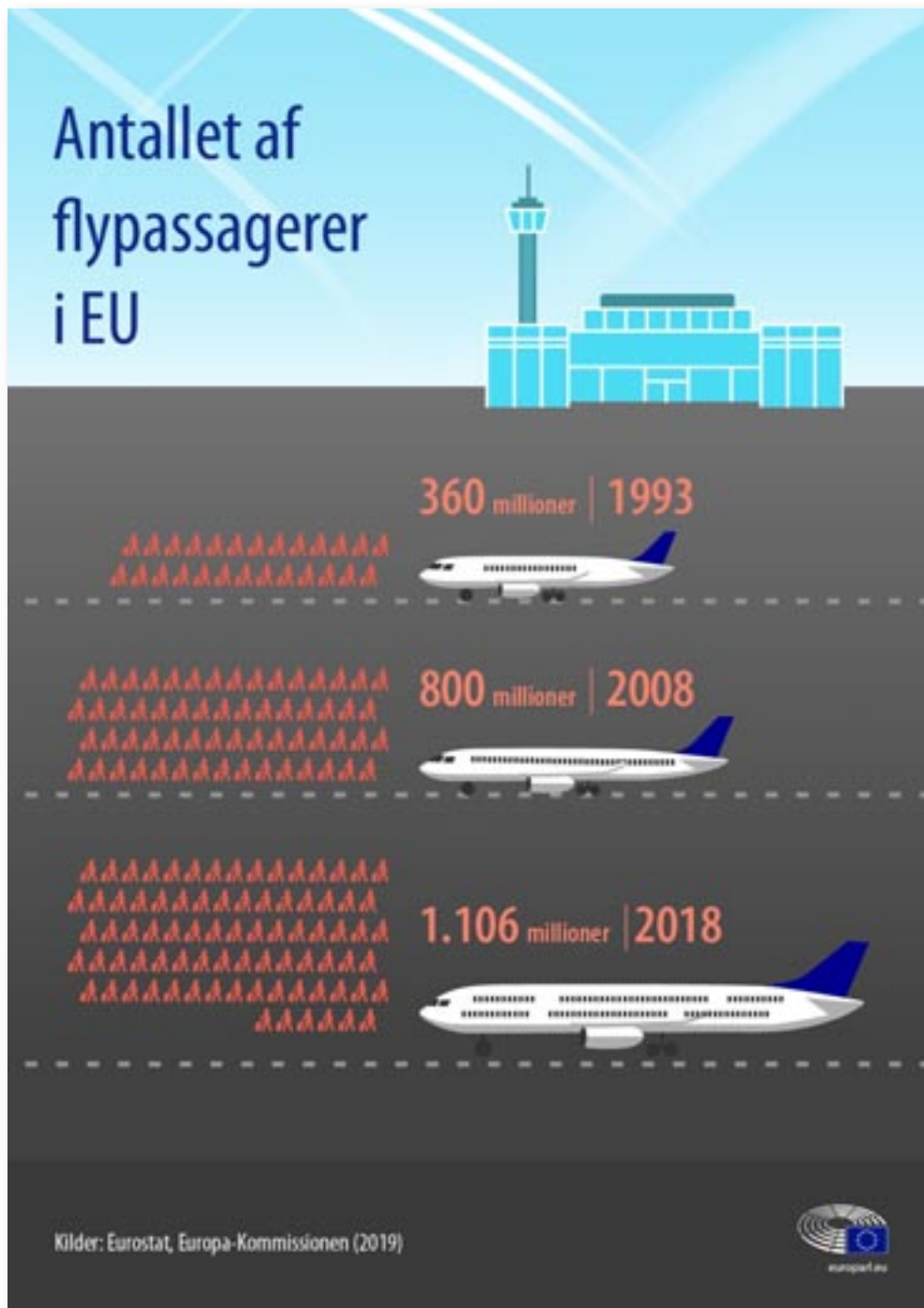
Ifølge et flertal i EU-Parlamentet var EU-Kommissionens oprindelige forslag til at revidere EU's regler om overvågning af CO2-udslip og brændstofforbrug ikke ambitiøst nok til at kunne bringe det på linje med de globale regler på grund af det presserende behov for at decarbonisere alle sektorer i økonomien.

Den 27. april gentog et flertal i EU-Parlamentet behovet for at få markante CO2-reduktioner fra shippingindustrien, og at den kommer ind under EU's ETS. EU-Parlamentet understregede også vigtigheden af se på påvirkningerne for konkurrencedygtigheden, job og risikoen for CO2-udslip.

EU-Parlamentet ønsker, at de følgende tiltag i sektoren skal gøre den renere og mere effektiv i omstillingen til et klimaneutralt:

- Udfasning af fossile brændstoffer med en kompensation såsom skattefordele ved brugen af alternative brændstoffer
- Decarbonisering, digitalisering og automatisering af europæiske havne
- Reguleret adgang til EU's havne for de mest forurenende skibe
- Tekniske forbedringer som hastighedsoptimering og hydrodynamik

Indtil nu har der ikke været krav i EU for skibsfartselskaber om at mindske deres CO2-udslip.



Transportudledninger i 2017

som andel af EU's samlede drivhusgasudslip
[LULUCF undtaget]

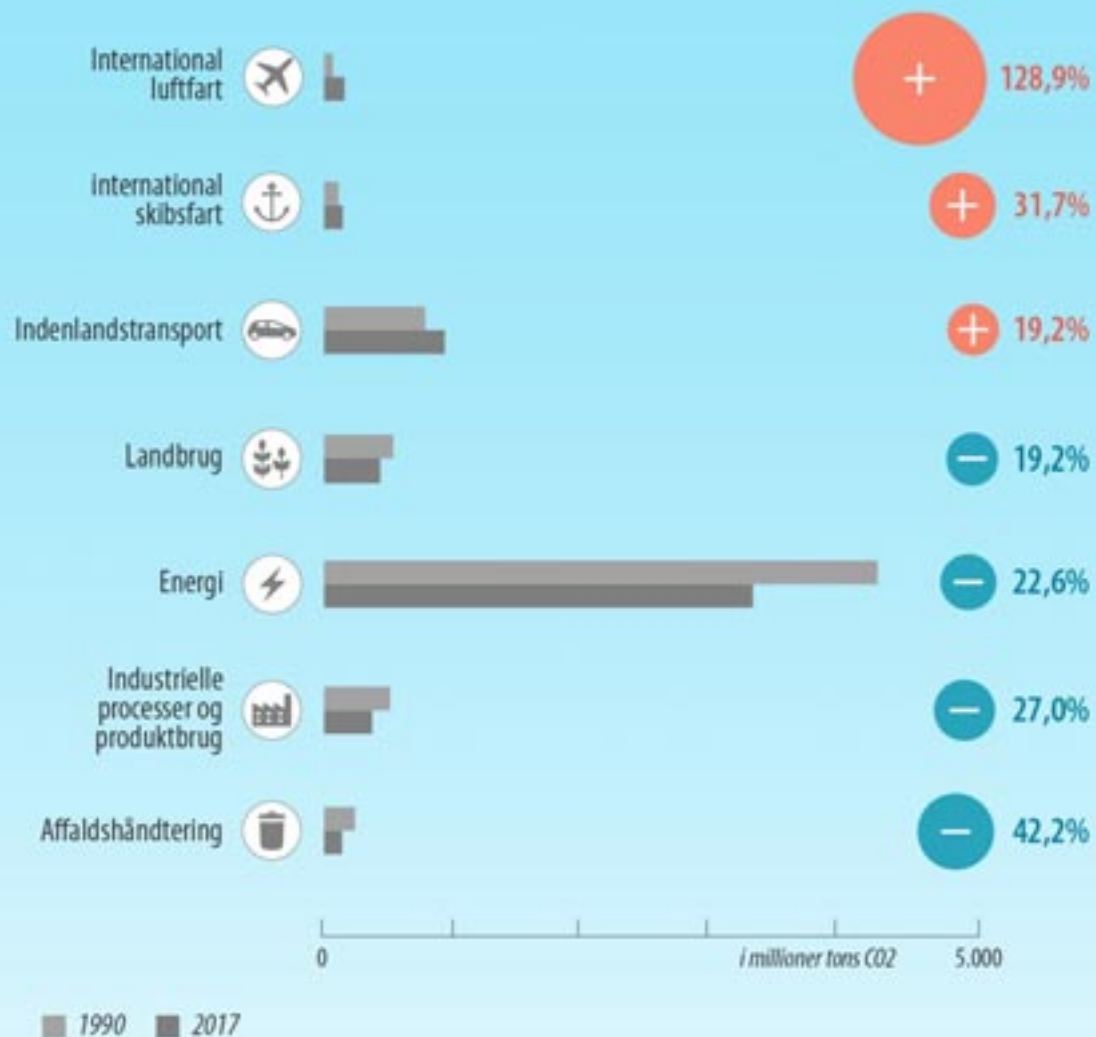


Energi, landbrug, industrielle processer og produktbrug, affaldshåndtering

Kilde: Det Europæiske Miljøagentur (2019)



Udviklingen for drivhusgasudslip per sektor



Kilde: Det Europæiske Miljøagentur (2019)



Mere bæredygtig transport kan få 475 millioner støttekroner

Om kort tid skal hovedparten af Folketingets partier forhandle om, hvordan 475 millioner kroner skal bruges til at fremme mere bæredygtig transport i Danmark. - Vi går til forhandlingerne med ønske om en hurtig aftale, for danskerne køber elbiler som aldrig før, og den udvikling skal vi skubbe på, hvor vi kan. Det er en udfordring at få flere elbiler på vejene, når det er besværligt at få ladet elbilen op, når man bor i lejlighed. Derfor vil vi øremærke 25 millioner til medfinansiering af ladestandere på parkeringsarealer i boligforeninger allerede i 2021, siger transportminister Benny Engelbrecht (S) forud for forhandlingerne

Med midlerne er der også muligheder for at skubbe på omstillingen i transportsektoren.

- Det er helt centralt for den grønne omstilling, at vi får skubbet til omstillingen af den tunge del af transportsektoren. Med puljen støtter vi grønne og bæredygtige løsninger, så lastbiler, varevogne og busser kan drives af el, gas eller brint og på den måde kan køre fremtiden i møde, siger klimaminister Dan Jørgensen (S).

Forhandlingerne begynder i denne uge og forventes afsluttet i løbet af maj og juni, da størstedelen af midlerne skal udmøntes i år.

Fakta om midler til ladeinfrastruktur:

- I foråret 2020 blev der afsat 49,9 millioner kroner til ladeinfrastruktur ved udmøntning af midler fra puljen Grøn transport I. Beløbet blev senere forhøjet med 7,4 millioner kroner
- S-Regeringen har desuden foreslået at afsætte 500 millioner kroner til ladeinfrastruktur langs statsvejnettet i sit udspillet til en infrastrukturplan for Danmark fremad, hvor forhandlingerne er gået i gang

Grøn transport I, som udspringer af Energiaftalen fra 2018, bakkes op af alle partier i Folketinget undtagen Nye Borgerlige.



Regeringen har indgået aftale om klimamål med sine støttepartier

Danmark skal have reduceret udledningen af drivhusgasser med 50-54 procent i 2025. Det har S-Regeringen aftalt med sine støttepartier SF, Radikale og Enhedslisten. 2025-målet er et delmål, som sætter kursen frem mod 70 procentmålsætningen i 2030 og klimaneutralitet i senest 2050, som S-Regeringen tidligere har fået opbakning til fra et bredt flertal i Folketinget

Den nye aftale mellem S-Regeringen, SF, Radikale og Enhedslisten skal underbygge 70 procent-målsætningen i 2030 med et delmål på 50-54 procent i 2025. Målet skal sikre yderligere reduktioner på den korte bane og lægge sporene for løbende fremdrift frem mod 2030 og klimaneutralitet i senest 2050. Aftaleparterne peger på, at delmålet flugter med Klimarådets anbefalede 2025-mål.

Delmålet afspejler blandt andet, at Danmark har reduceret udledningerne mere, end tidligere skønnet. Det fremgår af den seneste klimafremskrivning, som viser, at der under den nuværende regering er taget initiativer og indgået aftaler, som bringer Danmark 40 procent af vejen mod 2030-målet mod tidligere antaget ca. en tredjedel.

- Vi har i klimaloven fastsat, hvad der formentligt er verdens mest ambitiøse klimamål i 2030. Nu får vi også et ekstremt ambitiøst mere kortsigtet mål. Jeg vil ikke lægge skjul på, at alle sejl skal sættes til, for at vi kan nå det. Men jeg er virkelig glad for aftalen, for der ligger jo i det at være et foregangsland, at vi hele tiden presser os selv til at præstere bedre og hurtigere. Og det må man sige, at vi gør nu, siger klima-, energi og forsyningsminister Dan Jørgensen (S).

Med aftalen er aftaleparterne enige, om at 2025-delmål fastsættes som et interval og skal betragtes som indikativt. Med klimaloven er der fastsat en række vejledende principper for, hvilke hensyn klimaindsatsen skal ske under. Med Aftale om et indikativt drivhusgasreduktionsmål for 2025 bekræfter aftaleparterne, at 2025-reduktionsmålet også skal indfries under hensyntagen til klimalovens principper om blandt andet social retfærdighed, sund erhvervs politik og sunde offentlige finanser.

Interesserede kan læse "Aftale om et indikativt drivhusgasreduktionsmål for 2025" [her](#):





Flere busser i Odense bliver elektriske

19. april blev de første 10 el-busser sat ind på Odense's bybusnet. Fredag kører yderligere fem el-busser ud på gader og veje i Odense. De første erfaringer viser ifølge trafikskabet FynBus og busoperatøren Keolis, at busserne kører længere på en ladning el end forventet

Fire af de fem nye el-busser bliver sat ind på rute 91 mellem Allesø og Herluf Trolles Vej, hvor de erstatter de eksisterende busser. Den sidste bus i denne omgang bliver sat ind på rute 61-62, hvor der i forvejen kører 9 el-busser. Det betyder, at også rute 61-62 som udgangspunkt vil blive betjent med el-busser - med mulig undtagelse af eventuelle ekstrabusser, hvis der er behov for ekstra plads i myldretiden.

Kører længere end forventet

De første erfaringer med el-busserne viser, at de kører længere på en opladning end forventet. I den første måned har også haft vejret og passagertallet med sig. Når det hverken er for varmt eller for koldt, holder batteriet længere, og busserne kører fortsat med færre passagerer end normalt, da der lige nu er færre rejsende i den kollektive trafik på grund af corona-restriktionerne.



Keolis, der kører bybusserne i Odense, havde forventet, at busserne ikke altid kunne køre de 350 kilometer, som er den længste tur i deres køreplan på rute 61-62, uden at skulle omkring garagen for at lade op. Men det viser sig, at de ikke har haft problemer med at have strøm til hele turen.

Reaktionen fra både passagerer og chauffører på de nye el-busser har været meget positiv, blandt andet over at de kører mere behageligt, og at de er meget lydsvage sammenlignet med de dieselbusser de afløser.

De sidste busser kører i slutningen af maj
Mandag 31. maj blive de sidste fem af de i alt tyve nye el-busser sat ind på rute 81-83 mellem Skibhusene og Fraugde, som derefter også vil blive betjent helt med el-busser.

FynBus indgik på vegne af Odense Kommune i 2020 aftale med Keolis om indkøb af de 20 el-busser, som er produceret af kinesiske Yutong.

Busserne bliver opladt på garageanlægget på Gammelsø. El-busser giver store fordele for både klima og miljø. De udleder hverken CO₂, partikler eller kvælstof lokalt, men kører på den strøm, der er i elnettet. El-busser udnytter den tilførte energi bedre en dieselbusser. Når det gælder CO₂-udslip gælder det, at jo mere CO₂-neutral elektriciteten er frembragt, jo mere CO₂-neutral bliver kørslen.



Stifterne af Blue World Technologies, fra venstre: Mads Bang - CTO, Mads Friis Jensen - CCO, Anders Korsgaard - CEO.

Investeringsfond skyder 10 millioner kroner ind i brint-virksomhed i Aalborg

Den aalborgensiske virksomhed Blue World Technologies, der arbejder på at etablere en produktion af methanol-brændselsceller, der kan trække energi ud af brint og omdanne den til elektricitet, som så kan drive en el-motor i eksempelvis en bus, personbil eller lastbil, har fået tilført 10 millioner kroner som kapital fra Danmarks Grønne Investeringsfond

Danmarks Grønne Investeringsfond er sat i verden for at udvikle nye teknologier og virksomheder, der kan være med til at fremme den grønne omstilling, og her er transportsektoren ifølge Managing Director i fonden, Michael Zöllner, et vigtigt fokusområde for Danmarks Grønne Investeringsfond.

- Vi finansierer projekter, der fremmer den grønne omstilling og ser det som vores klare opgave at bidrage til nedbringelse af CO₂-udledningen i samfundet. Og der er behov for flere grønne og supplerende alternativer også i transportsektoren. Det er Blue World Technologies et fremragende eksempel på. Med et banebrydende produkt og en stærk bæredygtig ambition har de en vigtig rolle i at omstille sektoren. Derfor ser vi meget frem til samarbejdet, der også skal være med til at skabe vækst og arbejdspladser i Nordjylland, siger han.

Hvis det står til virksomheden Blue World Technologies, skal mange millioner biler i fremtiden køre på bæredygtigt produceret methanol. Virksomheden i Aalborg har med sin methanol-brændselscelleteknologi en bæredygtig løsning, som kan indbygges i store og små køretøjer, som så kan afløse biler med benzin- eller dieselmotorer.

Blue World Technologies håber på, at methanol-brændselscelleteknologien kan være en del af løsningen på omstillingen af transportsektoren.

Anders Korsgaard, der er administrerende direktør og medstifter af Blue World Technologies, peger på, transportsektoren er en storudleder af CO₂ og står for op mod en femtedel af al CO₂-udledning globalt.

- Så der er stort potentiale for vores teknologi, og vi arbejder målrettet for at udbrede vores teknologi globalt, siger Anders Korsgaard, der er administrerende direktør og medstifter af Blue World Technologies.

Formår Blue World Technologies at gøre sig til en global spiller, ser Anders Korsgaard et stor forretningsmæssigt potentiale.

Om Blue World Technologies:

- Blue World Technologies udvikler og producerer methanol brændselscellekomponenter og -systemer til stationære generatorer og hjælpegeneratorer samt industrier inden for personbiler og tung transport rundt om i verden
- Brændselscelleteknologien er et alternativ til forbrændingsmotoren og dieselgeneratoren. Som en del af Power-to-X økosystemet bidrager methanol-brændselscelleteknologien til at løse nogle af de udfordringer i den grønne omstilling, som direkte elektrificering og batterier ikke kan løse alene
- Blue World Technologies er grundlagt på baggrund af erfaring fra brændselscelleindustrien og med en målsætning om at kommercialisere teknologien gennem storskalaproduktion
- Virksomheden fokuserer på højtemperatur PEM-teknologi i brændselscellerne kombineret med methanol-reformering, som frigør brint fra methanolen og sender den til brændselscellen. Resten af methanolen er mængde CO₂, der svarer til den mængde CO₂, der blev samlet op og brugt til at producere methanolen ved hjælp af CO₂-neutral energi fra sol eller vind. Denne kombination sikrer et simpelt systemdesign med høj konverteringseffektivitet og betydningsfulde fordele som CO₂-reduktion i forhold til fossil brændstof, energibesparelser og ingen udledning af skadelige emissioner under driften
- Blue World Technologies beskæftiger i dag omkring 50 personer fordelt på hovedkvarteret i Aalborg samt udviklings- og produktionsafdelingen i Kvistgaard

- Transportsektoren står overfor store udfordringer, og forbrugerne og kunder over hele verden kommer i endnu højere grad til at efterspørge bæredygtige transportmuligheder. Her har Blue World Technologies i høj grad en berettigelse, og det er det potentiale, vi nu skal ud at understøtte med ny kapital fra Danmarks Grønne Investeringsfond, siger han.

Den batteri-elektriske bilens kollega

De seneste år er der kommet stort fokus på omstillingen af transportsektoren, og her er batteri-elektriske køretøjer og ladeinfrastruktur en vigtig del af løsningen. Men batterierne i de batteri-elektriske biler har en rækkevidde mellem hver opladning, som ligger langt under diesel- og benzinbiler. Dertil kommer, at det tager langt mere tid at "tanke" el på batterierne, end det gør at tanke benzin eller diesel.

Problemet med, at det er batterierne i bilerne, der sætter en begrænsning for køredistancen, løser Blue World Technologies med methanol-brændselscelleteknologien.

En bil opbygger med methanol-brændselscelleteknologi svarer i princippet til de kendte brint-elektriske biler med brint i en speciel tank og et mindre batteri, der fungerer som en form for buffer eller energilager, som kan levere ekstra energi til bilens el-motorer under acceleration eller ved kørsel op ad bakke. Begge typer har en længere rækkevidde og tager betydeligt kortere tid at tanke op med energi - enten i form af methanol eller brint - end en batteri-elektrisk bil.

- Som et alternativ til forbrændingsmotoren er der store muligheder i at benytte methanolbrændselsceller i en hybrid med et mindre batteri i. De to teknologier arbejder rigtig godt sammen, og på den måde kan Blue World Technologies medvirke til, at el-biler kan gøres mere fleksible og attraktive, siger Anders Korsgaard.

Om Methanol:

- Methanol - også kendt som træsprit - kan produceres ved hjælp af CO₂-fangst og brint fra elektrolyse ved hjælp af energi fra vind eller sol.
- Methanol er som andre flydende energibærere enkelt at lagre og distribuere rundt i verden ved hjælp af den eksisterende infrastruktur

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





Kolding får i juni el-busser på byens ruter.

(Foto fra arkivet)

Nordisk busoperatør kører til Kolding med el-busser

Busoperatøren Nobina, der har hovedsæde i Stockholm og opererer i Sverige, Norge, Finland og Danmark, har vundet en 10-årig kontrakt om bybuskørsel i Kolding og omegn. Kontrakten omfatter 26 kontraktbusser, som vil være elektriske

Den nye kontrakt begynder i slutningen af juni 2022 og har en værdi på omkring 480 millioner kroner over de ti år, den løber. Kontrakten kan forlænges med to år.

Den nye kontrakt betyder, at Nobina vil udvide sine aktiviteter i Danmark. I dag omfatter Nobina's aktiviteter buskørsel i Hovedstadsområdet, på det øvrige Sjælland og i Sønderjylland samt servicetrafik under navnet Ørslev Servicetrafik A/S.

Afgørelsen om tildeling kan appelleres indtil 27. maj 2021.

Om Nobina:

- Nobina, der har hovedsæde i Solna ved Stockholm, har 12.000 medarbejdere i Sverige, Norge, Finland og Danmark
- I 2019 omsatte Nobina for omkring 11 milliarder svenske kroner
- Nobina er børsnoteret på Nasdaq Stockholm

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.

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 på Facebook: [@VBI.Group](#)

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



Go-Ahead London fik den første elektriske BYD ADL-bus i 2016. Det var en Enviro200EV enkeltdecker, som var med til at tage mod BYD ADL-bus nummer 500.

Kinesisk busproducent leverer el-bus nummer 500 i engelsk samarbejde

Den kinesiske producent af blandt andet el-busser - BYD - har i samarbejde med den engelske opbyggervirksomhed Alexander Dennis Limited, der er kendt for at levere dobbeltdækkerbusser til eksempelvis London, har leveret samarbejdets el-bus nummer 500, som blev overdraget til Go-Ahead London. På britisk plan har det kinesisk-britiske samarbejde på nuværende tidspunkt modtaget ordre på de næste 500 el-busser

Samarbejdet mellem Alexander Dennis Limited (ADL) og BYD, der blev indledt i 2015, har resulteret i busser, der er blevet leveret til Storbritannien, Irland og New Zealand.

Samarbejdets bus nummer 500 er en BYD ADL Enviro400EV dobbeltdækker. Bussen er en af 20 el-busser, der er sat ind på Transport for London's rute 69 mellem Walthamstow og Canning Town, som Go-Ahead betjener.

El-busser topper registreringsstatistik

I årets første fire måneder er der blevet nyregistreret 74 busser over 7 ton i Danmark. Det er 3 flere end i samme periode sidste år. To leverandører har leveret 66 af 74 nye busser. De otte øvrige er fordelt på fem forskellige leverandører

Tallene stammer fra Bilstatistik.dk, der drives af De Danske Bilimportører.

Ifølge statistikken, der dækker perioden fra 1. januar til og med 30. april, blev der registreret 55 kinesiske Yutong-busser i Danmark, mens der blev nyregistreret 11 svenske Volvo-busser.

De næste leverandører var Irizar, Iveco og MAN med hver to nye busser, plus Isuzu og VDL Bus med hver en enkelt ny bus.

Yutong kom i forbindelse med udbuddet af bybusserne i Roskilde i 2018 ind på det danske marked for første gang. I år har Yutong leveret busser til eksempelvis busoperatøren Keolis', der driver bybusserne i Odense.

Yutong's 55 nye busser er batteri-elektriske busser. Da busserne fra Volvo også er batteri-elektriske dominerer el-busserne registreringsstatistikken efter de første fire måneder af 2021. Sidste år var dieselbusser de dominerende.

Mærke	Januar - april 2021		Januar - april 2020	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Yutong	55	74,32 %	-	-
Volvo Busser	11	14,86 %	-	-
Irizar	2	2,70 %	2	2,82 %
Iveco	2	2,70 %	7	9,86 %
MAN	2	2,70 %	5	7,04 %
Isuzu	1	1,35 %	-	-
VDL Bus	1	1,35 %	-	-
Güleryüz	-	-	4	5,63 %
Mercedes-Benz	-	-	10	14,08 %
Neoplan	-	-	3	4,23 %
Scania	-	-	29	40,85 %
Setra	-	-	8	11,27 %
Van Hool	-	-	3	4,23 %
I alt	74		71	

(Kilde og tabel: Bilstatistik.dk - De Danske Bilimportører)



Fransk dæk-koncern satser på brint-elektrisk transport

Den franske dæk-koncern, Michelin, ser bæredygtig energi og transport som en del af koncernens aktiviteterne ud over dækproduktion. Derfor har Michelin investeret i brint- og brændselscelleteknologi og gør dermed klar til at træde ud af godt 125 års fokus på gummiblandinger og dæk. Ifølge Michelin Group' koncernchef, Florent Menegaux, ligger meget af virksomhedens fremtid og vækst inden for teknologi til nul-emission transport

Sidste efterår skød Michelin sammen med bildelsproducenten Faurecia over en milliard kroner i et "brintdrevet" joint venture - Symbio - der er nyt selskab, som i 2021 indleder byggeriet af den første fabrik til produktion af brintdrevne motorer i Europa. Målet er, at Symbio skal blive verdensførende inden for brintdrevne motorer til køretøjer, både med mere.

- Vores engagement i brintteknologi og motorsystemer går mere end 15 år tilbage i tiden. Der er en tæt forbindelse mellem Michelin's vision for bæredygtig mobilitet, vores ekspertise omkring materialeudvikling og vores mål om at bidrage til fremtidens biler. Lige nu er vores fokus på den svære balance, det er at kombinere de vaner og behov, vi har som mennesker, med en højere grad af miljø- og klimabeskyttelse i måden vi transporterer os på og samtidig skabe værdi for Michelin som virksomhed, forklarer Peyman Sabet, der er administrerende direktør for Michelin i Norden.

Ifølge CEO for Michelin Group, Florent Menegaux, vil en stor del af forretning for den fransk dækvirksomhed ligge uden for klassisk dækproduktion allerede om ti år. Og i det strategiske skifte til nye forretningsområder, spiller brint en nøglerolle for Michelin såvel som for udviklingen over mod bæredygtig energi og transport.

Materiel

- Vi ser brint som en oplagt vej til at løse tre af de helt centrale udfordringer, som verden står over for lige nu: Henholdsvis en begrænsning af forurening, kraftig reduktion i drivhusgasudledningen og en bæredygtig omstilling af energiforsyningen. Derfor investerer Michelin massivt i at opbygge nye forretningsområder inden for brintteknologi til mobilitet, siger han.

Det er investeringerne i det nye selskab Symbio et konkret eksempel på. Målet for det ny selskab er en markedsandel på 12 procent og en omsætning på over 10 milliarder kroner i 2030. Symbio er i øjeblikket i gang med at udvikle fjerde generation af sine brint-elektriske motorsystemer. Allerede i 2025 vil Symbio efter planen have kapacitet til at producere over 20.000 brint-elektriske motorsystemer årligt.

Fabriksmonteret i franske brintbiler

Symbio har i dag 250 medarbejdere og producerer tre motorsystemer, der matcher forskellige køretøjer kapacitets- og energibehov. Under navnet Symbio's StackPack systems findes:

- "S" Version (10-40 kW): Designet til såkaldt light commercial vehicles, eksempelvis bybusser
- "M" Version (40-80 kW): Ligeledes designet til light commercial vehicles, men med større kapacitet og power til for eksempel varebiler og busser
- "L" Version (80 kW-0.5 MW – multi-stack system): Designet til fx mindre lastbiler og personbiler med mere

Symbio's StackPack S system er i dag originalmonteret i to brint-elektriske køretøjer fra Renault: Renault Kangoo Z.E Hydrogen og Master Z.E Hydrogen, som kom på markedet i oktober sidste år.

- Symbio hjælper kunderne med en bred vifte af brint-elektriske energisystemer til både biler, andre køretøjer og både. Målet er at bringe nye, bæredygtige transportmidler ud på markedet hurtigere og mere effektivt. En af Symbio's forcer er selvsagt det tætte forhold til Michelin og Faurecia, som kan stille en hel stribe af produkter, serviceydelser og support til rådighed for Symbio i takt med, at virksomheden vokser, forklarer Peyman Sabet.

I juni 2020 annoncerede Michelin, Faurecia og Symbio, at trekløveret var indtrådt som hovedpartnere i MissionH24. Et projekt, der sigter mod at integrere brintteknologi i biler til udholdenhedsløb som for eksempel Le Mans. I den forbindelse har racerbilsproducenten GreenGT udviklet en "Le Mans Prototype", der er en brint-elektriske bil, som teamet H24Racing skal køre med i blandt andet Le Mans. Ambitionen med MissionH24 er, at 100 procent brintdrevne biler deltager i Le Mans inden 2024.





To busselskaber slår sig sammen

Ejerne af Kruse A/S, Mie Kruse Skaaning og Max Kruse, har besluttet at overdrage deres del af virksomheden til DitoBus Gruppen A/S. DitoBus Gruppen v/Niels Gregers Boers og Ib Gregers Boers har indtil nu ejet 33 procent af Kruse

Aftalen mellem Mie Kruse Skaaning og Max Kruse på den ene side og Niels Gregers Boers og Ib Gregers Boers på den anden betyder, at DitoBus Gruppen med virkning fra 1. maj ejer Kruse A/S 100 procent. Baggrunden for virksomhedssammenslutningen er at styrke og udbygge det samarbejde, som Kruse og DitoBus har haft siden 2015. Ved at integrere Kruse i DitoBus styrkes begge virksomheders konkurrenceevne i et stadigt mere komplekst og krævende marked

- Vi har valgt at sælge, fordi konkurrencen i branchen bliver hårdere, og fordi det efterhånden kræver en vis størrelse virksomhed at kunne gøre sig gældende, siger Mie Kruse Skaaning og fortsætter:

- Vi er meget bevidste om, at kravene til os som busoperatører kraftigt øges, og det imødekommer vi på denne måde.

Både Kruse og DitoBus er familievirksomheder med mange år på bagen. Kruse blev startet af Mie og Max' bedsteforældre, Evald og Ruth Kruse, i 1957 i Nakskov, mens DitoBus blev startet af Niels og Ibs far, Poul Verner Hansen Boers, i 1950 i Ugerløse.

Busrejser

- Efter de mange år som ejere af Kruse er det naturligvis med en vis portion vemod, at vi indgår denne virksomheds-sammenslutning. Men vi finder, at tiden nu er moden, og fordi DitoBus på rigtig mange områder minder om Kruse, er DitoBus det helt rigtige valg. Vi er stolte og glade over, at vi inddrager vores virksomhed i DitoBus i en god og sund stand, siger Max Kruse.

Mie Kruse Skaaning og Max Kruse vil stadig stå for driften i Kruse A/S i et stykke tid endnu, således at integrationen i DitoBus sker gradvist. I første omgang vil bogholderi og administration blive integreret i DitoBus. Der sker derfor ingen umiddelbare ændringer, hverken for medarbejderne i Kruse A/S eller i forhold til Kruse A/S' nuværende aktiviteter. Kruse kører i da for Movia med ca. 30 rutebusser i Roskilde, Slagelse, Haslev og Nakskov, og pr. 1. juli starter Kruse A/S en ny stor kontrakt op, som omfatter kørsel på hele Lolland med 40 busser, herunder også en el-bus i Nakskov.

På lidt længere sigt vil Mie Kruse Skaaning og Max Kruse blive integreret i DitoBus' team under forretningsudvikling, herunder digitalisering og grøn omstilling.

- Vi er meget glade for og stolte over, at det er lykkedes at nå frem til en aftale med Mie og Max, og vi ser frem til at fortsætte det gode - og nu endnu tættere - samarbejde fremover, siger Niels og Ib Gregers Boers.

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

Færdselsstyrelsen har åbnet et nyt "Find Transportvirksomhed"

Færdselsstyrelsens søgesystem "Find Transportvirksomhed", er blevet erstattet af et nyt søgesystem, som ud over de samme oplysninger og funktioner som tidligere er blevet forbedret med en række funktioner

Ind til det nye system blev åbnet, har man haft mulighed for at søge oplysninger om vognmandsvirksomheder med en række nærmere definerede tilladelsestyper i systemet "Find Transportvirksomhed".

Det drejer sig konkret om følgende tilladelsestyper:

- Tilladelser til godskørsel for fremmed regning i lastbil
- Tilladelse til godskørsel for fremmed regning i varebiler
- Tilladelser til buskørsel
- Tilladelser til udlejning af bus uden fører
- Chaufførvikargodkendelser
- CEMT tilladelser
- Tilladelser til offentlig servicetrafik
- Tilladelser til erhvervmæssig persontransport

Med den nye søgemulighed "Find Tilladelser", hvor oplysninger om de ovennævnte tilladelsestyper også kan fremsøges, vil man også kunne se oplysninger om, hvem der er godkendt transportleder for virksomheder, der er indehaver af tilladelser til godskørsel for fremmed regning i lastbiler eller tilladelser til buskørsel.

Herudover er søgefunktionen i "Find Tilladelser" optimeret, så man både kan fremsøge virksomheder med tilladelser, men også søge på et tilladelsesnummer, hvilket ikke tidligere har været muligt.

Systemet anvendes også af politiet i forbindelse med tilsyn og kontrol. Her har politiet mulighed for at slå oplysninger op om, hvilke varebiler eller biler der anvendes til erhvervmæssig persontransport, der er tilknyttet de enkelte tilladelser.

Det nye system "Find Tilladelser" kan findes **her**:



Iværksættervirksomheder risikerer at blive tvangsopløst

Skattestyrelsen oplyser, at over 20.000 iværksætterselskaber - IVS'ere - mangler at omregistrere deres virksomhedsform til et ApS eller at opløse selskabet. Omregistrering eller opløsning er aktuelt, da virksomhedsformen iværksætterselskab (IVS) udfases

Det betyder, at alle iværksætterselskaber inden 15. oktober skal have truffet beslutning om omregistrering til anparts-selskab eller om opløsning af selskabet. Ellers bliver IVS-selskabet tvangsopløst.

- Vi kan se, at på nuværende tidspunkt har cirka 22.000 iværksætterselskaber endnu ikke ladet sig omregistrere eller lukket selskabet. Da man skal beregne en vis behandlingstid, opfordrer vi derfor de resterende, som ønsker at opløse selskabet efter selskabslovens paragraf 216 til at henvende sig i god tid inden 15. oktober, så sagsbehandlingen bliver så smidig som mulig, siger underdirektør i Skattestyrelsen Anne Munksgaard.

Tvangsopløsning, hvis fristen ikke overholdes

Folketinget besluttede i foråret 2019 at afskaffe iværksætterselskaberne, da det blev vurderet, at selskabsformen ikke havde haft den ønskede effekt i erhvervslivet. Oprindeligt var fristen for omregistrering eller opløsning af iværksætterselskaber 15. april 2021, men Folketinget besluttede i efteråret 2020 at forlænge fristen til 15. oktober - blandt andet på grund af corona-situationen.

- De iværksætterselskaber som ikke overholder fristen 15. oktober, og som ikke er omregistreret eller opløst forinden, vil blive tvangsopløst, siger Anne Munksgaard.

I praksis betyder det, at alle iværksætterselskaber, som ikke er omregistreret eller opløst ved fristen, vil modtage en henvendelse fra Erhvervsstyrelsen med en frist på fire uger til at omregistrere eller opløse sig. De iværksætterselskaber, som efter fire uger fortsat ikke er omregistreret eller opløst, vil blive oversendt til tvangsopløsning ved skifteretten.

Interesserede kan læse mere om opløsning af iværksætterselskaber via Erhvervsstyrelsens vejledning - klik **her**:

Via dette link - klik **her** - kan man anmode Skattestyrelsen om den erklæring efter selskabsloven paragraf 216, der skal bruges til at dokumentere, at der ikke foreligger eksisterende skatte- og afgiftskrav i forhold til selskabet.





Stort lade-hub skal bidrage til at udfase diesel-taxier i København

Energiselskabet E.ON og taxiselskabet Dantaxi har åbnet det hidtil største taxi-ladehub i Norden. I Danhub - Powered by E.ON kan op til 400 taxier oplade i døgnet, og det dækker en stor del af hovedstadens nuværende behov. Ladehubben vil bidrage til, at det bliver lettere at komme ud at køre med el-taxier. Dermed er de nye lademuligheder et stort skridt i retning af en udfasning af Københavns cirka 1.700 diesel-taxier allerede i 2025.

De fleste af Københavns nuværende cirka 300 el-taxier er tilsluttet Dantaxi, og blandt chaufførerne er problemerne med at finde en ledig ladestander efterhånden vokset sig så stort, at kapaciteten på de efterspurgte nul-emissionskøretøjer ikke kan udnyttes fuldt ud.

- Vi har brugt alt for meget spildtid i at jage ledig strøm. Vores vogne cirkulerer ofte længe rundt for at finde en opladningsmulighed. Det går dels ud over kunder, men også de private elbil-ejere, der synes, at el-taxierne efterhånden fylder lige vel meget ved de offentlige ladestanderne. Partnerskabet vil være til stor fordel for københavnere, nærmiljøet og taxichaufførerne, siger Dantaxis kommercielle direktør Vibeke Wolfsberg, der har store forventninger til partnerskabet med E.ON, som hun mener, vil komme byens borgere til gode.

Sidste dieseltaxi i garage i 2025

Vibeke Wolfsberg vurderer, at Danhub-konceptet vil betyde et boost i antallet af el-taxier i hovedstaden, og hun regner med, at Dantaxi kører den sidste dieseltaxi i København i garage i 2025.

Taxi-kørsel

- Efter ændring i lovgivningen og selvfølgelig corona-krisen er der, blandt taxivognmænd, et opsparat behov for bilskift. En el-taxi giver flere kunder og lavere driftsomkostninger, men mange har været tilbageholdende netop på grund af manglen på ladestandere. Vurderingen er, at dette initiativ vil være hovedårsagen til, at 200 nye el-taxier kommer på gaden i København inden sommeren 2022, og antallet af dieseltaxier falder tilsvarende. For vores vedkommende kan dieseltaxien i København være forsvundet helt ud af gadebilledet om fire år, siger hun.

Otte gange større gevinst

- En taxi kører cirka otte gange så meget som en privatbil - omkring 20 timer i døgnet. Derfor er den miljømæssige gevinst otte gange større, når taxier skifter til el. Det er selvfølgelig det vigtigste, men en central sidegevinst er, at vi samtidig bekæmper luftforurening i byerne, når vi får transporten over på el, fremfører Pär Möller, der er Head of eMobility Nordic, E.ON.

Han peger på, at det er den allernyeste opladeteknologi, som el-taxierne får adgang til. De fem lynladere kan lade op til 10 taxier ad gangen.

- Lynladere er den absolut hurtigste opladning på markedet, og er derfor særligt vigtig for hyrevogne, fordi de ikke holder stille i længere perioder, som private biler gør. Lynladere kan lade op til 300 kW, og derfor vil alle elbiler kunne lade det maksimale bilens batteri er gearet til, siger Pär Möller.

Den officielle åbning blev foretaget af transportminister Benny Engelbrecht (S) onsdag 11. maj. Anlægget er placeret på Bådehavnsgade i Københavns sydvestkvarter. Stedet er valgt ud fra den korte afstand til blandt andet Kastrup Lufthavn. Indtil videre er det kun taxier tilsluttet Dantaxi, der kan lade i hubben.

Bliver projektet en succes, planlægger partnerne at etablere flere ladeanlæg i København, Aarhus, Aalborg og Odense.



Den officielle åbning blev foretaget af transportminister Benny Engelbrecht (S) onsdag 11. maj. (Foto: Dantaxi)



På Danhub kan 10 taxier lade ad gangen. Kapaciteten er op til 400 taxier i døgnet.

(Foto: Dantaxi).

Ladeløsning til opladning af el-taxier vækker opsigt i udlandet

Udenlandske journalister, der beskæftiger sig med grøn omstilling har i de disse uger blikket rettet mod et nyt dansk initiativ. Et initiativ, der tilbyder en løsning på de udfordringer et voksende behov for opladning af de stadig flere el-taxier i København har medført

Det er projektet Danhub - et initiativ, der er virkeliggjort gennem et tæt samarbejde mellem ladeoperatøren E.ON og taxiselskabet Dantaxi - der har vakt genklang i udenlandske medier.

Initiativet har som mål at finde en smart løsning på det voksende behov for opladning af de stadig flere el-taxier i København. På Danhub kan 10 taxier lade ad gangen, og det sker med den absolut hurtigste opladning på markedet.

Taxi-kørsel

Sammenlagt er kapaciteten op til 400 taxier i døgnet. Danhub har dermed givet taxi-brugere i København nemmere adgang til en el-taxi og samtidig skabt bedre forhold for private elbil-ejere, der ikke i samme grad som tidligere, skal dele de offentlige ladestanderne med taxierne.

40 udenlandske medier har skrevet om det danske initiativ.

Det er særligt medier, der beskæftiger sig med grøn omstilling, el-biler og offentlig transport, der har publiceret nyheder om Danhub. Dantaxi oplyser, at over 40 udenlandske medier har skrevet om det danske initiativ. Det gælder eksempelvis Cleantechnica.com, der er det største globale medie for grøn teknologi og har seks millioner månedlige læsere samt Europas førende medie for elektrisk transport: Electrive.com. Udenlandske nyhedsbureauer i USA, Thailand, Iran og Schweiz har ligeledes haft Danhub som nyhed til deres læsere.

- Jeg tror, at interessen udefra bunder i, at Danhub passer godt ind i fortællingen om 'the Scandinavian way of living'. Hvordan Danhub yder et lille bidrag til at finde bæredygtige løsninger på storbyens problemer. I dette tilfælde hvordan den grønne omstilling i taxibranchen kan løses igennem privat initiativ i samspil med politisk fokus på elbiler og ladeinfrastruktur, siger Dantaxis CEO Carsten Aastrup.

Tirsdag 11. maj åbnede transportminister Benny Engelbrecht (S) den store ladehub. Placeringen i Københavns syd-vestkvarter er valgt ud fra den korte afstand til blandt andet Kastrup Lufthavn. Indtil videre er det kun taxier tilsluttet Dantaxi, der kan lade i hubben. Bliver projektet en succes, planlægger partnerne flere ladeanlæg i København, Aarhus, Aalborg og Odense.



- Jeg tror, at interessen udefra bunder i, at Danhub passer godt ind i fortællingen om 'the Scandinavian way of living', siger Dantaxis CEO Carsten Aastrup.

(Foto fra indvielsen. Dantaxi)

Taxi-selskab har fået ny direktør

Et af Danmarks største taxi-selskaber, Taxa 4×35, har fået ny administrerende direktør. Selskabets hidtidige direktør Gert Fros overlod 3. maj posten som direktør til Stefan Sommer, som kommer til selskabet med erfaring fra service- og transportbranchen

Stefan Sommer, der er 56-år, kommer til fra en stilling som Senior Vice President hos Mate.bike, som udvikler elektriske cykler. Stefan Sommer har derudover erfaring fra service- og transportbranchen - eksempelvis fra DHL, Bring, PostNord og GLS.

- Det har været en vigtig faktor i ansættelsen, siger bestyrelsesformand i Taxa 4×35 Palle Christensen og fortsætter:

- Det har haft stor betydning for os, at vi kunne ansætte en ny direktør, der både kommer med et stort kendskab til transportbranchen, men også er visionær og kommer med ideer til, hvordan Taxa 4×35 skal se ud i fremtiden. Stefan passer perfekt ind i det setup, hvor han kan trække fra sin godt og vel 20 års brancheerfaring i forhold til vores vognmandsejede forretning, ligesom hans gåpåmod kan være med til at fremtidssikre Taxa 4×35.



Stefan Sommer selv ser også frem til sin nye rolle, hvor han skifter to hjul ud med fire.

- Jeg har været glad for min tid i Mate.bike, men jeg ser meget frem til at skifte cykel ud med taxi. Der er ingen tvivl om, at taxi-branchen er et andet sted, end den var for 10 år siden, og der er udfordringer, men i lige så høj grad også muligheder, som jeg glæder mig meget til at udforske sammen med resten af Taxa 4×35, siger Stefan Sommer.

Stefan Sommer overtager direktørsædet hos Taxa 4×35 fra Gert Frost, der har været administrerende direktør i selskabet i 2,5 år.

- Der er sket rigtig meget i Taxa 4×35 under Gerts lederskab. For bare at nævne et par eksempler har Gert været en essentiel brik i at få implementeret et nyt turformidlingsystem, opkøb af flextrafik-selskaber og opstart af flexkørsel. Der skal derfor lyde en stor tak til Gert for sin dedikation og for at gøre Taxa 4×35 bedre for både kunder og medarbejdere, siger Palle Christensen.



Batteritog er på vej til Region Sjælland

Halvdelen af dieseltogene på Region Sjællands lokalbaner er på vej til at blive udskiftet med nye batteritog. Regionsrådet i Region Sjælland har besluttet, at anskaffe 14 nye batteritog, og Lokaltog kan dermed gå i gang med at finde en leverandør

- Vi skal hele tiden fortsætte vores grønne omstilling. Det gælder ikke mindst på transportområdet. Jeg er derfor rigtig glad for, at det nu ser ud til, at vi også kan komme i gang på vores lokalbaner. Vi har et godt samarbejde med staten om batteritog, og det kan være, at det bliver nødvendigt med et økonomisk rygstød, som vi fik til de regionale busser. Vi skal jo gerne ende med omstilling af hele vores togflåde, siger Heino Knudsen (S), der er regionsrådsformand i Region Sjælland.

Batteritog er et nyt begreb i Danmark, men kendt fra baner i andre europæiske lande. Batteritogene, der bygger på en velkendt og afprøvet teknologi fra eksisterende el-tog, som får el fra strømførende ledninger, er under kraftig udvikling. Batteritogene i Region Sjælland vil være blandt de første i Danmark, da Region Midtjylland har et lignende udbud i gang.

De nye batteritog vil først og fremmest skulle erstatte de nuværende IC2 togsæt, som er traditionelle dieseltog fra 1997. Det betyder, at den samlede CO2 udledning fra regionens lokalbaner halveres.

- Vi har lige fået på plads, at den store regionale busrute 230R mellem Roskilde og Frederikssund overgår til batteridrift, måske som den første regionale buslinje i Danmark. Og nu kan det være, at vi kan følge op på lokalbanesiden. Det er positivt og glædeligt, at vi med stor sandsynlighed kan se frem til en grønnere løsning de kommende år, siger Peter Jacobsen (DF), der er formand for Udvalget for Regional Udvikling.

De 14 nye batteritog vil sammen med fire nye til Region Hovedstaden komme i udbud efter sommerferien. Resultatet af udbuddet vil foreligge i starten af 2022. På det tidspunkt skal der tages endelig stilling til anskaffelsen og på hvilke baner, de skal køre. De forventes at være klar til drift ved årsskiftet 2025/2026.

Anskaffelsen forventes at betyde en mindre udgiftsstigning på mellem 2 og 2,5 millioner kroner pr. år. Herudover vil der skulle investeres i ladeinfrastruktur. Region Sjælland, Movia og Lokaltog ser sammen på mulighederne for at få tilskud og skaffe medfinansiering. Det er Lokaltog, der optager lånet til køb af de nye tog, mens Region Sjælland agter at stille garanti for lånet til de 14 nye batteritog.



Den schweiziske togproducent Stadler har batteri-tog på programmet. Der er også andre togproducenter, der har el-tog, der kan køre uden luftledninger.



Taxi-selskab kører med opkøb ind på nyt special-område

Danmarks største taxiselskab, Dantaxi, har købt transportudbyderen HB-Care. Med handlen får Dantaxi adgang til helt nye strategiske områder indenfor visiteret specialkørsel, hvor HB-Care er markedsledende

Dantaxi peger på, at selskabet med købet af HB-Care tager et vigtigt skridt fra at være en taxi-virksomhed i mere traditionel forstand til at blive en mobilitets-virksomhed med flere produkter på hylderne end taxikørsel.

- Dantaxi, ønsker at styrke sin position i et hastigt forandrende persontransporterhverv. Med købet vil vi stå stærkt på det vigtige marked indenfor specialiseret rutetransport til institutioner. Her er HB-Care i dag markedsleder, og det er et område vi ser et stort potentiale i, forklarer Dantaxi's administrerende direktør Carsten Aastrup.

HB-Care og Dantaxi fortsætter indledningsvist som to selvstændige enheder. De to virksomhedsledelser vil sammen afsøge alle relevante samarbejds muligheder.

- En optimeret udnyttelse af de to virksomheders nationale bilflåder på samlet set næsten 2.300 køretøjer styrker vores nuværende konkurrenceposition betydeligt samt være til gavn for kunderne. Et stadigt tættere samarbejde vil

Specialkørsel

endvidere føre til strategiske og driftsmæssige synergier inden for uddannelse, service samt grøn omstilling, siger Carsten Aastrup.

En langsigtet investering

Købet af HB-Care er en langsigtet investering for Dantaxi, men ifølge Carsten Aastrup er det mere end det. For med købet følger et stort samfundsansvar.

- De to virksomheder deler langt hen ad vejen det samme værdisæt. De er begge vigtige led i den kollektive transport ved at hjælpe udsatte grupper i samfundet med at bryde deres isolation. Kunderne i HB-Care anser selskabets kørsel som helt nødvendig transport, der muliggør, at de kan håndtere de daglige behov og udfordringer. Det er en meget vigtig opgave, og vi skal sikre, at kunderne fortsat vil møde den sikkerhed og tryghed de kender og sætter pris på, fremfører Carsten Aastrup.

Købet er betinget af myndighedernes godkendelse. Parterne har aftalt ikke at oplyse prisen.

- Dantaxi, ønsker at styrke sin position i et hastigt forandrende persontransporterhverv, siger Dantaxi's administrerende direktør Carsten Aastrup.



Om Dantaxi:

- Dantaxi er resultatet af en storfusion i taxibranchen i januar 2017, hvor selskabet blev Danmarks største af sin art
- Dantaxi tilbyder i dag taxikørsel i 75 af Danmarks 98 kommuner
- Dantaxi har i alt cirka 1.900 taxier tilknyttet - heraf er de 200 el-taxier
- Dantaxi er en del af Greenfleet A/S, der ejes af den tysk-svenske kapitalfond Triton

Om HB-Care:

- HB-Care disponerer over en flåde på godt 400 minibusser.
- HB-Care har over 30 års erfaring med fokus på at levere en sikker transport
- HB-Care befordrer blandt andet handicappede borgere til skoler og aktivitetscentre, ældre borgere til genoptræning og dagcentre, samt skole- og børnehavebørn med særlige transportbehov
- Selskabet har indtil nu været ejet af kapitalfonden CataCap

Kommune i Vendsyssel åbner for flextur i døgndrift

Borgere i Brønderslev kommune har fået mulighed for at benytte NT's flextrafik til kørsel internt i kommunen om natten. Projektet evalueres efter 6 måneder, og hvis projektet bliver en succes, så vil NT arbejde på at udbrede konceptet til resten af Region Nordjylland

Som det er tilfældet i det meste af Danmark, så er antallet af taxivognmænd faldet markant. Det betyder, at borgerne i Brønderslev kommune oplever en begrænset bevægelsesfrihed, når den kollektive trafik ikke kører, og når bilen ikke er et alternativ.

- Vi ønsker at give vores borgere størst mulighed for at bevæge sig frit rundt i kommunen. Derfor har vi sammen med NT set på, hvordan vi kan udnytte de eksisterende tilbud i den kollektive trafik, så der er øgede muligheder for at komme frem og tilbage også i nattetimerne. Vi har allerede et produkt – flextur, som vi nu udvider til også at gælde i nattetimerne, siger Peter Stecher (K), der er formand for Teknik- og Miljøudvalget i Brønderslev Kommune.

Hos NT ser man frem til pilotprojektet.

- Udover den traditionelle kollektive trafik som busser og tog, så håndterer vi hovedparten af kørslen af borgere, når de skal til og fra læge, sygehus, aktivitetstilbud og lign. Det betyder, at vi allerede har samarbejde med mere end 130 vognmænd, og vi har samtidig et system, der optimerer kørslen, så så mange som muligt rejser sammen. Det kan vi lige så godt udnytte til i første omgang at forbedre mobiliteten for borgere i Brønderslev kommune, siger Mette Henriksen, der er chef for Kunder & salg hos NT.

I projektperioden vil følgende serviceniveau være gældende:

- Turen skal bestilles senest 2 timer før planlagt afhentning
- Turen kan bestilles 24/7 via selvbetjening (www.NTflextrafik.dk eller via app'en Flextrafik) eller telefonisk i tidsrummet 08.00-18.00 på telefonnummeret 99 34 11 34
- Taksten for turen er 25 kroner pr kilometer - dog minimum 100 kroner pr. tur.
- Taksten for medrejsende er 5 kroner pr. kørt kilometer

I pilotprojektet kan kørslen kun foretages internt i Brønderslev kommune

Specialkørsel



Minibusser, som disse, der kører flextrafik, må have flere siddende passager med.

(Foto fra arkivet)

Store flextrafikvogne må bruge flere siddepladser

Fra fredag 21. maj 2021 skete der i forbindelse med den yderligere genåbning af Danmark ændringer i antallet af tilladte siddepladser i flextrafikvognene

For flextrafikken i alle danske trafikselskaber betyder det, at der fra fredag d. 21. maj blev åbnet for, at alle sidde- og kørestolspladser kan anvendes i de store flextrafikvogne. Der er fortsat restriktioner i de små flextrafikvogne, så man ikke sidder for tæt ved samkørsel.

For alle typer af flextrafikvogne, inklusiv de store vogne, gælder det fortsat, at ingen passagerer kan benytte forsædet.

Transportministeren:

Kommunerne skal selv sætte fartgrænsen

Transportminister Benny Engelbrecht (S) vil give kommunerne større mulighed for at sætte farten ned på lokale strækninger. Det betyder, at byzoner med en fartbegrænsning på 40 kilometer i timen kan blive virkelighed rundt omkring i landet inden længe. Målet med at give kommunerne større mulighed for at sænke de lokale hastighedsgrænser er at forbedre trafiksikkerheden i byer og byområder

- Trafiksikkerheden på de lokale villaveje og i byernes centrum er udfordret, og det kan meget vel få alvorlige følger for legende børn, cyklister, dårligt gående og øvrig trafik. Derfor vil jeg gerne gøre det enklere for kommunerne at sænke hastigheden i de områder, hvor de vurderer, at det vil øge trygheden, siger transportminister Benny Engelbrecht.

Ministerens forslag skal i offentlig høring, og det er ministerens ønske, at alle relevante parter og aktører her får mulighed for at give deres mening til kende om forslaget. Herefter vil ministeren træffe en endelig afgørelse, som vil få virkning umiddelbart derefter.

En eventuel lokal hastighedsnedsættelse vil fortsat skulle ske i samarbejde med politiet og balanceres i forhold til hensynet til fremkommelighed og trafikafvikling.

Færre biler på vejene giver færre trafikulykker - og dermed færre døde

Der var 22 dræbte i trafikken i årets første tre måneder. Det er et fald på over 40 procent i forhold til første kvartal 2020. Det store fald hænger sandsynligvis sammen med coronanedlukningen, hvor mange har været hjemsendt eller arbejdet hjemme. Trafiktallene viser også, at der var været mellem 20 og 30 procent færre biler på vejene i årets første tre måneder

- Selvom 22 har mistet livet i trafikken i årets første kvartal, er det trods alt en glædelig nyhed, at der er langt færre trafikdræbte i år end de forrige år. Det er oplagt, at det store fald har en sammenhæng med coronasituationen. Flere biler på vejene betyder desværre også flere trafikuheld, og jeg håber derfor, at passagererne på sigt vender tilbage til den kollektive transport i takt med genåbningen af samfundet, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

Der var 37, der mistede livet i trafikken i første kvartal af 2020. I de seneste år er det 2017, som har toppet statistikken med 47 trafikdræbte på årets første tre måneder.

Antallet af tilskadekomne ved trafikuheld er også faldet. I januar, februar og marts i år var der i alt 444 tilskadekomne ifølge Vejdirektoratets foreløbige tal. Det er et fald på 26 procent i forhold til samme periode i 2020, hvor 601 kom til skade. 2019 var året, hvor flest kom til skade i årets første tre måneder, hvor 695 kom til skade i trafikken.

Siden årsskiftet har trafikken på vejene været stigende, selvom antallet af biler har ligget langt under niveauet fra de forrige år. I januar 2021 var der cirka 30 procent færre biler på vejene i forhold til samme måned i 2020. I februar, hvor der var vinterferie og de mindste skolebørn kom tilbage i skole, var der cirka 25 procent færre biler. I takt med den løbende genåbning er antallet af biler på vejnettet også steget, og i marts var der cirka 20 procent færre biler i forhold til en lignende periode, hvor landet ikke var delvist lukket ned.

Færdselsstyrelsen har fået en bil med blå blink på taget

Siden september 2020 har Færdselsstyrelsen på egen hånd kunnet vinke lastbiler og andre tunge køretøjer ind til vejsidesyn for at kontrollere deres sikkerheds- og miljømæssige stand. Indtil da blev vejsidesynet alene afviklet i samarbejde med politiet. Fremover kan Færdselsstyrelsens folk bruge endnu et værktøj til at gøre vejsidesyn både mere sikkert og effektivt - der er sat blå blink på en af Færdselsstyrelsens biler

- Vejsidesynet er med til at sikre, at der ikke kører farlige lastbiler rundt med fejl og mangler, der potentielt kan skabe farlige situationer i trafikken. Det er en vigtig opgave, Færdselsstyrelsen løfter og der skal tjekkes mere end 5000 lastbiler om året, så de har brug for alle de redskaber, de kan få, for at gøre vejsidesynene hurtige og effektive. De blå blink på bilen er med til at vise, at her kommer en ansvarshavende myndighed, som lastbilerne skal stoppe for, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

I første omgang kører Færdselsstyrelsen med blå blink på en forsøgsordning, som skal evalueres efter seks måneder.

Færdselsstyrelsen skal kontrollere over 5.000 køretøjer hvert år

Alle medlemslande i EU er forpligtet til at gennemføre vejsidesyn på et antal køretøjer, der svarer til fem procent af de registrerede tunge køretøjer i landet. Vejsidesynet omfatter dog både danske og udenlandske køretøjer.

I Danmark svarer det til, at Færdselsstyrelsen skal kontrollere mindst 5.233 køretøjer årligt, og det antal forventer styrelsen at nå i 2021.

- Vores kontrollører ser rigtig mange køretøjer hvert år og er på den måde med til at gøre vejene så sikre som muligt for alle at færdes på. De gør det godt. Og med både vinkeret og nu også blå blink, har de fået endnu bedre værktøjer til at løse opgaven så effektivt som muligt, siger direktør i Færdselsstyrelsen, Stefan Søsted.

I 2020 kontrollerede Færdselsstyrelsen 4.592 køretøjer ved vejsidesyn, hvor 106 af dem blev pålagt begrænsning af brug af lastbilen eller fik et direkte kørselsforbud.



Hurtigfærgen »Lilleøre« blev sendt af sted på sin første afgang fra Aarhus tirsdag 4. maj med salut fra vandkanonerne på den gamle Aarhus-slæbebåd »Jacob«. Klikker man på billedet, kan man se en lille film fra premieredagen.

Hurtig ø-færgen er kommet i gang

Samsø Rederi, der er ejet af Samsø Kommune, har åbnet den planlagte hurtigfærgerute mellem Aarhus C og Sælvig på Samsø. Med hurtigfærgen, der er bygget i Kina, er rejsetiden mellem Sælvig og Aarhus C en time

Turen med hurtigfærgen, der medtager passagerer og cykler, koster i billigerperioderne 1. januar til 25. juni og 9. august til 31. december 112 kroner for en enkeltbillet til en voksen, mens den til børn koster 66 kroner. Uden for billigerperioderne er prisen 142 kroner for voksne og 76 kroner for børn.

Det er muligt at købe en dagsbillet til lørdage, søndage og helligdage. Den koster 190 kroner for en voksen og 110 kroner for et barn i billigerperioderne og 240 kroner for voksne og 125 kroner for børn i øvrige periode.

Hurtigfærgen »Lilleøre« blev sendt af sted på sin første afgang fra Aarhus tirsdag 4. maj med salut fra vandkanonerne på den gamle Aarhus-slæbebåd »Jacob«. Klikker man på billedet, kan man se en lille film fra premieredagen.



Ny bro over Storstrømmen bliver forsinket et år

Åbning for biltrafik på den nye Storstrømsbro udskydes fra 2023 til 2024, mens togtrafikken forventes åbnet i 2026. Det oplyser Vejdirektoratet, som angiver tekniske komplikationer omkring konstruktionsmetoden og corona-situationen, der har gjort det svært at opretholde den planlagte fremdrift, som de væsentlige årsager

Forsinkelsen skyldes ifølge Vejdirektoratet hovedsageligt, at entreprenørens konstruktionsmetode med anvendelse af sammenstøbte elementer har vist sig mere tidskrævende at projektere og udføre end forventet.

Derudover påvirker den aktuelle corona-situation med de forskellige restriktioner - herunder fortsat vanskelige rejseforhold i Europa - også forventningerne til fremdriften af arbejderne.

- Vores vurdering er, at broen er klar til åbning for biltrafik i 2024 og for togtrafik tidligst i 2026. Vi beklager forsinkelsen og vil arbejde målrettet sammen med entreprenøren på at finde muligheder for at optimere den nye tidsplan, siger anlægsdirektør i Vejdirektoratet Erik Stoklund.

Vejdirektoratet oplyste i 2020, at den oprindelige tidsplan for projektet blev forsinket med et år.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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



I januar måned nåede byggeriet af Hovedstadens Letbane en ny milepæl, da entreprenørselskabet CG Jensen kunne løfte to nye stibroer i Herlev på plads. (Foto: Hovedstadens Letbane)

Letbane-projekt i Hovedstaden kom for alvor i gang i 2020

I 2020 blev der sat gang i selve anlægsarbejdet flere steder langs den 28 kilometer lange letbane-strækning fra Lyngby i nord til Ishøj i syd. Samlet blev der i 2020 foretaget investeringer i anlæg af letbane på 855 millioner kroner, heraf 647 millioner kroner vedrørende anlægsomkostninger og 208 millioner kroner vedrørende driftsrelaterede anlægsinvesteringer

Selv om aktivitetsniveauet på mange områder var sænket på grund af COVID-19 i 2020, har det i mindre grad påvirket letbanebyggeriets fremdrift. Der er arbejdet proaktivt i forhold til smitte, selvisolering og test, og entreprenører, samarbejdspartnere, kommuner og Hovedstadens Letbane har arbejdet for at holde planlægningen og produktiviteten høj.

- På trods af udfordringerne med COVID-19 er det lykkedes at fastholde en fornuftig fremdrift i anlægsarbejdet. Beboere og trafikanter langs Ring 3 har kunnet konstatere, at der er kommet flere og flere byggeaktiviteter langs strækningen. Det påvirker fremkommeligheden og kan være generende for vores omgivelser, og vi forventer at komme til at trække yderligere veksler på tålmodigheden hos mange langs hele strækningen i de kommende år. Vi ser frem til

2025, hvor vi kan betjene flere tusinde passagerer dagligt med en bæredygtig og effektiv transportløsning langs den 28 kilometer lange letbanestrækning, siger Jakob Thomasen, der er bestyrelsesformand i Hovedstadens Letbane.

Stort fokus på arbejdsmiljø og trafiksikkerhed

Da arbejdet med at anlægge Hovedstadens Letbane gik i gang, satte selskabet sig et mål om, at medarbejderne på projektet hver dag skal kunne gå uskadte hjem fra arbejde - uagtet at bygge- og anlægsbranchen generelt er kendetegnet ved et højt antal arbejdsulykker. I 2020 har letbaneprojektet derfor også haft et stort fokus på sikkerhed. Det har resulteret i, at projektet ved udgangen af 2020 passerede 492 dage uden ulykker med fravær.

Alle byggepladser langs strækningen er forskellige, og pladsernes arbejdsopgaver kan variere meget - nogle skal bygge broer, andre lægge fundamenter eller udgrave nye tunneler. Fælles for dem alle er, at arbejdsopgaverne hele tiden skifter, og dem, der arbejder på byggepladserne, derfor skal være omstillingsparate og opmærksomme på sikkerheden. Udover at sikre, at alle kan komme sikkert hjem til deres familier, bidrager en ulykkesfri arbejdsplads også til et bedre arbejdsmiljø på byggepladserne.

I 2020 blev der også sat gang i en stor trafik kampagne rettet mod de mange trafikanter langs Ring 3. Arbejdet med en stærk sikkerhedskultur og trafiksikkerhedskampagnen er del af CSR-aktiviteterne i Hovedstadens Letbane.

- Et godt arbejdsmiljø er helt essentielt for os og for alle, der arbejder på projektet. Vi arbejder målrettet med, at alle på byggepladserne hver dag kan gå sikkert hjem fra arbejde. Også de mange borgere, der færdes i området, skal kunne bevæge sig sikkert, og vi har derfor i samarbejde med entreprenørerne på projektet iværksat en trafiksikkerhedskampagne, der yderligere skal forbedre trafikanternes sikkerhed, siger Jakob Thomasen.



Få transportnyheder dagligt direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

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

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-diesel og el-busser i Sjælland:

Det er en lavthæret teknologi, der er værd at sætte sig på, og det er værd at sætte sig på.

Læs mere side 16 - 17

Sjællandsk lokalbusnet skal drive lokalbusser i Sjælland med strøm

Læs mere side 18 - 19

Fynsk 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

Gik du glip af Magasinet Bus - 4 - 2021? Så hent det her!