

Magasinet Bus

Onsdag 30. juni 2021 - nummer 6 - 9. årgang **

Busmærke viste nyt på 70-årsdag

Læs mere side 30 - 39

Busoperatør holdt linje-jubilæum

Læs mere side 62 - 69

Magasinet Bus har været i Ulm - og hørt historien om en karetmager

Læs mere side 47 - 59

Status-notat:

Det går den rigtig vej
med luftkvaliteten

Læs mere side 18

Undersøgelse:

Bedre billetsystem kan give
flere passagerer i bus og tog

Læs mere side 6

Trafikselskab:

El-busser kører billigere end dieselbusser

Læs mere side 10



Plan åbner for mere trafik - og kollektiv transport

Mandag 28. juni kunne S-Regeringen præsentere en plan for investeringer i infrastrukturen i Danmark frem til 2035 med opbakning fra alle partier i Folketinget. Præsentationen var på mange måder overraskende. Dels at alle partier bakkede op om planen - helt eller delvist - fra Enhedslisten til Nye Borgerlige. Dels at den rækker så langt frem i tiden - 14 år.

Med den politiske opbakning kan den nuværende S-Regeringen og efterfølgende regeringer sætte gang i planens mange projekter. Der skal bygges flere veje, så der kan blive bedre plads til vores biler - og flere af dem. Og så skal der anlægges flere spor til almindelige tog og letbanetog.

Derudover er der enighed om at investere i anden infrastruktur som eksempelvis ladesystemer til batteritog og ladesystemer til el-køretøjer til vejtransport.

En række organisationer på transportområdet var ikke sene til at komme ud med ros til investeringer i udbygning af vejene, hvilket kom til at fylde meget i medierne. Færre var ude med ros til investeringer i baner til tog og busser, som så ikke kom til at fylde så meget i medierne. Ærgerligt.

For baner til tog og busser bliver med infrastrukturplanens vejudvidelser endnu mere vigtige. For for enden af de udvidede veje vil der opstå trængsel - og dermed øget behov for andre transportmuligheder. Ellers bliver gevinsten i form af bedre fremkommelighed først på vejene spist op at øget trængsel i den anden ende.

Det forhold må kunne anspore til ny- eller gentænkning for alle, der beskæftiger sig med kollektiv transport, for fælles transport er et centralt spørgsmål til at løse trængselknuden. For vi kan nok ikke regne med, at vi kan begrænse vores transportbehov alene ved at blive ved med at bruge den hjemmearbejdsplads, vi har fået etableret som følge af corona-krisen.

Vi kunne gentænke parker-og-rejsanlæg, så en p-billet her gav gratis videre fælles transport med busser, letbaner og tog. Vi kunne gentænke takstsystemerne - måske med øget brug af bonusordninger som hos luftfartselskaberne. Vi kunne øge samarbejder mellem trafikelskaber og virksomheder, som de har gjort i Odense. Vi kunne markedsføre fælles transport, så vi kunne bruge samme betegnelse om et udviklet samfund, som Enrique Peñalosa, der var borgmester i Colombia's hovedstad Bogotá fra 1998 til 2001:

"Et udviklet samfund er ikke et sted, hvor de fattige har biler. Det er et sted, hvor også de rige bruger fælles transport".

Med ønske om en god sommer

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



Trafikselskab ser stigning i antal buskunder i udvalgte erhvervsområder

I februar 2020 meddelte trafikselskabet FynBus, at det ville tilpasse busruter, så de kom omkring Logistikvej i Odense, Lindø Industripark og andre erhvervsområder. Tilpasningen var en del af projektet "FynBusiness" der har fokus på tiltag for erhvervskundesegmentet, hvor man kombinerer tilpasning af busruterne med øget information og markedsføring på arbejdspladserne. FynBus kan efter et år notere en stigning i antallet af buskunder i udvalgte erhvervsområder

Første forsøg startede 5. marts 2020. En uge senere var de fleste optaget af corona-nedlukning og i færd med at omstille sig til en ny hverdag. Timingen var langt fra den bedste til at sætte gang i et markedsudviklingsprojekt. Men et år senere er de første forsøg fortsat i gang, og til trods for situationen, benyttes busserne af flere passagerer i forsøgsområderne, og tendensen er stigende. Nu deler FynBus opskriften på, hvordan man kan få flere til at tage bussen til og fra erhvervsområder.

Samarbejdspartneres engagement er afgørende

FynBus holder tæt kontakt med virksomheder i erhvervsområderne i hele projektets forløb. I starten deltog virksomhederne i en markedsundersøgelse for at undersøge deres ansattes transportbehov, så FynBus kunne tilpasse bussernes ruter og køreplaner for at dække disse behov bedre.

Kollektiv transport

Efterfølgende har FynBus holdt virksomhederne orienteret via månedlige rapporter med status over udviklingen i passagertallet. Virksomhederne har deltaget i midtvejsevalueringer, og har meldt tilbage, når medarbejderne for eksempel blev hjemsendt på grund af nedlukningerne. Alt dette har givet et godt beslutningsgrundlag.

- Vi er et datadrevet trafikselskab, men vi når ingen vegne uden vores samarbejdspartnere. Det er gode kunderelationer, som ligger til grund for projektets succes, siger Plan- og markedschef Jan Gudmann Hansen fra FynBus.

Skab gode vaner med nudging, men husk det skal være nemt

Udover tilpasning af busruterne har FynBus haft et særligt tilbud til de virksomheder, der deltager i samarbejdet. Tilbuddet omfattede gratis transport til udvalgte eksperimentdeltagere i en afgrænset periode, dynamisk trafikinformation på informationsskærme på arbejdspladsen, kundeambassadørbesøg og åbningsarrangement, samt marketingkampagne.

Derudover har alle medarbejderne fået tilbud om et pendlertjek (tilgængelig på fynbuspendlertjek.dk), som er en digital løsning, hvor man mellem to adresser - for eksempel hjem og arbejdsplads - kan sammenligne økonomiske, tidsmæssige, sundhedsmæssige og klimamæssige konsekvenser af forskellige transportformer - cykel, bil og bus.

Spil klima-kortet

Bæredygtighed, klima og miljø står øverst på den politiske dagsorden og er en vigtig del af samfundsdebatten.

- Mange virksomheder stiller sig spørgsmålet: Hvordan kan vi bidrage til en mere bæredygtige tankegang i vores virksomhed? Og her er kollektiv trafik et godt bidrag, der direkte kan mindske CO2-udslip, trængsel på vejene samt manglende parkeringspladser. Virksomheder kan ikke løse klimaproblematikken alene, men 'FynBusiness' er et godt tilbud til virksomhedernes medarbejdere. Det kan bruges direkte i virksomhedernes klima- og miljøpolitikker samt klimaregnskab, siger Jytte Reinholdt, direktør for Fynsk Erhverv.

Fremtidsudsigter

Der er fortsat dynamisk udvikling i erhvervsområderne både i og udenfor Odense. Lindø Industripark forventer at vokser kraftigt i de kommende år. FynBus vil udnytte det momentum. De næste planer inkluderer at spille endnu mere på klimavinklen, samt introducere et skræddersyet billetprodukt. Udover samarbejdet med Lindø Industripark og Logistikvej arbejder FynBus på at sikre bedst mulig busbetjening af Tietgenbyen og Energivej i Odense. FynBus har stort fokus på at vinde passagererne tilbage på den anden side af Corona, og ser den fortsatte udvikling af passagerindsatsen i erhvervsområderne som et vigtigt bidrag.



Undersøgelse:

Bedre billetsystem kan give flere passagerer i bus og tog

Over halvdelen af de passagerer, der ofte bruger bus og tog, ville rejse mere, hvis billet- og takstsystemet var lettere at forstå. En undersøgelse fra IS IT A BIRD på vegne af Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk viser, at færre og større zoner kan være en del af en løsning, der kan flytte passagerer fra bilerne til andre transportformer

Undersøgelsen viser blandt andet, at 56 procent af dem, der bruger kollektiv transport to-tre gange om ugen, vil bruge det endnu mere hvis billet- og takstsystemet bliver lettere at forstå. Samtidig vil 39 procent af dem, der primært bruger bilen, bruge bus og tog oftere, hvis det var nemmere at finde og købe den rigtige billet.

Undersøgelsen består af både en kvalitativ og kvantitativ del for at få en større indsigt i, hvad der skal til for at komme af med de barrierer, som passagererne oplever. En af barriererne er, at de har svært ved at finde og købe den rigtige billet.

- Vi kan se i undersøgelsen, at over halvdelen af passagerne har svært ved at gennemskue prisen på deres kort, og mange er i tvivl, om de snyder sig selv ved at købe en for dyr billet. Det skaber usikkerhed og kan få folk til at vælge bil i stedet. Så der er ikke tvivl om, at der er et stort potentiale for at tiltrække flere passagerer til mere bæredygtige transportformer, hvis det bliver nemmere at forstå billetsystemet og finde den rigtige billet, siger Helle Agerdal Olsen, der er politisk chef for Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk.

Grøn takstreform er muligvis på vej

S-Regeringen har i sit udspil til infrastrukturforhandlingerne foreslået at lave et takstudvalg, som skal kigge på en reform af priserne i den kollektive transport med det formål at flytte folk fra bilerne over i bus, tog og andre bæredygtige transportformer.

Passagerpuls håber, at udvalget vil tage undersøgelsens resultater og anbefalinger med i arbejde.

- Vi er meget glade for, at regeringen foreslår, at der nedsættes et grøn takstudvalg. Ud over at se på priserne, bør udvalget komme med forslag til, hvordan vi får et billet- og takstsystem, som er mere simpelt og intuitivt. I dag er takstsystemet i Danmark meget komplekst for passagererne, fordi det består af hundredevis af zoner. Det er oplagt at se mod for eksempel Skåne, Stockholm eller Hamborg, hvor man har langt færre zoner, siger Helle Agerdal Olsen.

Slå rejsesøgning og billetkøb sammen

Det er ikke kun de mange zoner, passagererne har svært ved at finde rundt i. Passagererne har også svært ved at navigere i trafikelskabernes forskellige app'er og hjemmesider, når de vil planlægge en rejse og købe billet. Undersøgelsen anbefaler derfor, at der laves én samlet app, hvor passagererne kan søge og købe en billet på tværs af trafikelskaber.

Det anbefales også, at rejsekortet automatisk giver passagererne den billigste pris på baggrund af deres rejsemøn-

Kollektiv transport

ster. Helle Agerdal Olsen opfordrer både politikere og selskaber til at bruge undersøgelserne til at forbedre forholdene for passagererne.

- Mange forbedringer i den kollektive transport tager årevis, før de kan mærkes hos passagererne, fordi det handler om store anlægsinvesteringer. Når det gælder billet- og takstsystemet, kan ændringer i f.eks. apps og rejsekort derimod gennemføres relativt hurtigt. Der er allerede gode tiltag på vej, såsom arbejdet med at få rejsekort lagt over på en app. Politikere og selskaber bør dog sætte fart på at gøre billet- og takstsystemet mere brugervenligt, så passagererne oplever mærkbare forbedringer på kort sigt. Det er der brug for, hvis vi skal fastholde og tiltrække passagerer i den kollektive transport, til gavn for klima, miljø og trængselsproblemer, siger hun.

Om undersøgelsen:

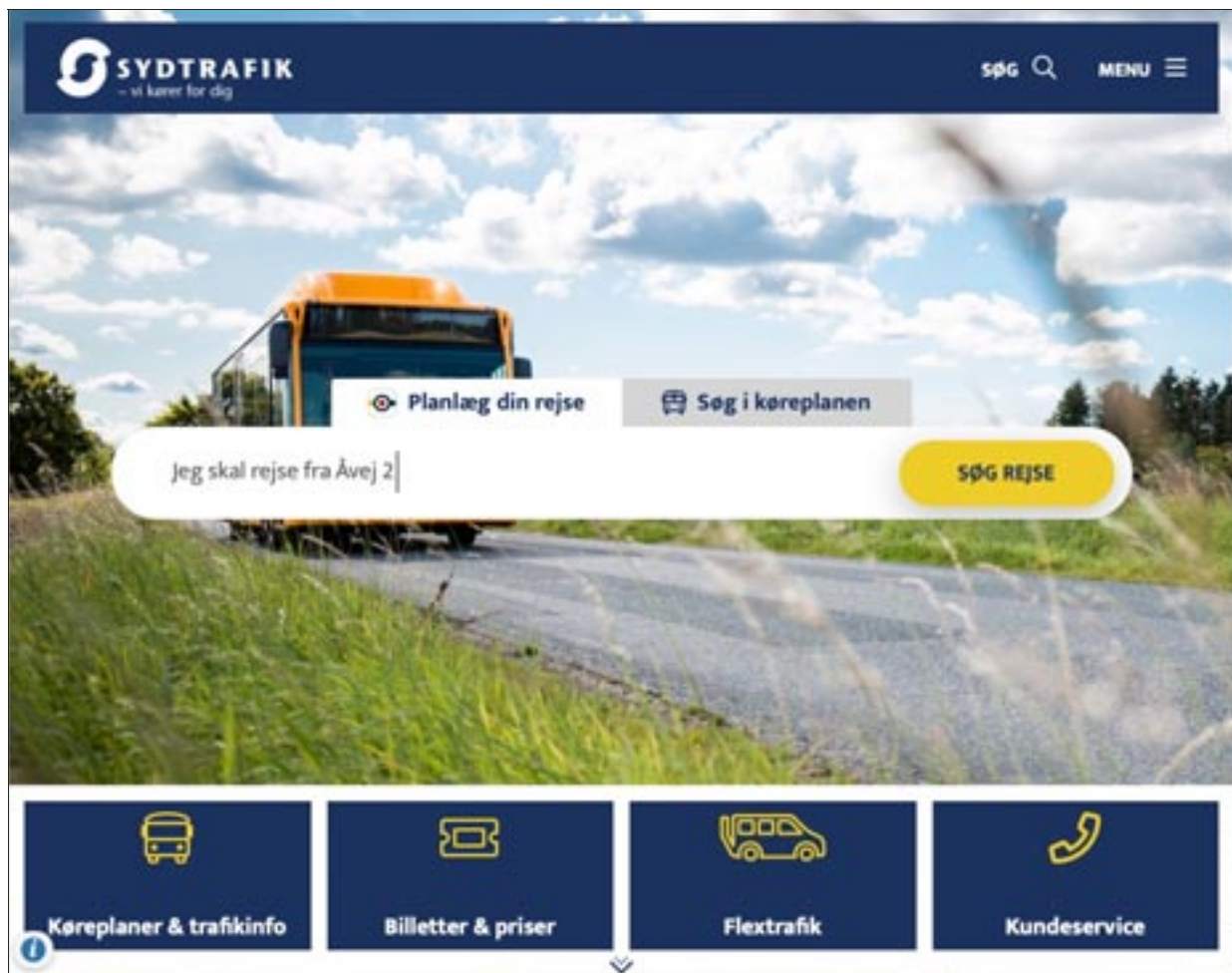
Resultaterne i rapporten bygger både på kvantitative og kvalitative undersøgelser. Formålet med undersøgelsen er at blive endnu klogere på, hvad passagererne mener, der skal til, for at billet- og takstsystemet bliver nemmere at forstå og bruge.

Nogle af de ændringer, der foreslås i undersøgelsen er:

- At man laver en samlet app, hvor man kan købe billetter på tværs af alle trafikselskaber
- At rejsekortet automatisk giver passagererne den billigste løsning baseret på deres
- rejsemønster
- At zonesystemet bliver mere intuitivt ved, at man laver større og færre zoner

Undersøgelsen kan hentes **her**:

Kollektiv transport



Trafikselskab i Sydjylland har lanceret ny webside

Sydtrafik, der står for den kollektive transport med busser i Syd- og Sønderjylland, har lanceret en ny web-side, der er udviklet til at vise sig fra sin bedste side på mobile enheder. Under udviklingsarbejdet har der været fokus på, at web-siden er tilgængelig for alle - også hvis man har en funktionsnedsættelse

Sydtrafik peger på, at meget på web-siden er det, samme som før. Man kan hurtigt finde en køreplan, et telefonnummer, den rigtige billet eller information om flextrafik.

Den nye webside har afløst den gamle på sydtrafik.dk.

Aftale om økonomien i kommuner og regioner:

Trafikselskaber får fuld kompensation for 2021

S-Regeringen, Danske Regioner og KL er blevet enige om at videreføre kompensationsmodellen for de regionale trafikselskaber for 2020, så den også gælder i 2021. Baggrunden er, at busser og tog har færre passagerer på grund af corona-restriktioner, hvilket igen påvirker de regionale trafikselskabers økonomi negativt

Aftalen betyder, at de regionale trafikselskaber i 2021 får fuld kompensation for deres indtægtstab som følge af corona-restriktionerne, der har omfattet den kollektive trans-19.

- Jeg er meget tilfreds med den aftale, der er indgået, fordi den sikrer, at de regionale trafikselskaber får dækket deres indtægtstab som følge af COVID-19. Det er essentielt, at vi fortsat holder hånden under den kollektive transport. Samfundet nu er godt i gang med at genåbne, og vi skal sikre, at den kollektiv trafik er velkørende og klar til at tage imod lige så mange passagerer som før corona, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

Aftalen betyder, at der bliver udbetalt kompensation til de regionale trafikselskaber på i alt 600 millioner kroner for de foreløbige merudgifter i 2021.

Med aftalen holdes hånden under bustrafikken og lokalbane-trafikken, og det sikres, at der ikke indføres serviceforringelser i det kommunale og regionale kollektive trafikniveau i 2021 set i forhold til niveauet før corona-tiden.

S-Regeringen, KL og Danske Regioner vil af hensyn til kommunernes og regionernes budgetlægning og med afsæt i et forventet genåbnet Danmark, drøfte håndteringen af 2022 i det tidlige efterår 2021.

Interesserede kan læse mere her:

Aftale om kommunernes økonomi for 2022

Aftale om regionernes økonomi for 2022

Plustur fortsætter som en del af turen året ud

Siden 1. september sidste år har Plustur været inkluderet i billet, når man har rejst med bus eller tog i Region Nordjylland. Ordningen er forlænget og gælder frem til 31. december 2021

Plustur er kollektiv trafik, hvor man bliver kørt mellem en adresse - eksempelvis ens bopæl - og nærmeste stoppested eller station, hvorfra man kan komme videre med bus eller tog.

Hvis Plustur er en mulighed, vil det fremgå, når man planlægger sin rejse på Rejseplanen.dk.

Interesserede kan læse mere Plustur i Region Nordjylland **her**:



Trafikselskab:

El-busser kører billigere end dieselbusser

I denne uge skriver trafikselskabet Sydtrafik under på et busudbud i Kolding Kommune, hvor der er kommet så gode bud fra busoperatørerne, at omstillingen til el-busser ender med at være billigere end de tidligere løsninger med dieselbusser.

Når bybusnettet i Kolding sammen med nogle af ruterne fra oplandet skal betjenes med el-busser, bliver CO₂-udslippet fra bybuskørslen i Kolding kommune reduceret med 85 procent, hvilket er den hidtil største procentvise reduktion opnået i Sydtrafik's kommuner.

I alt bliver 89 procent af kommunens buskørsel lagt om til el, mens der bibeholdes kørsel med dieselbusser på nogle få skoleruter, som ikke kører ret mange kilometer hver dag.

Den gang den politiske beslutning om at lave et udbud med nul-emissionsbusser blev taget, var det ud fra en forståelse af, at det ville få en økonomisk konsekvens i form af højere omkostninger til kollektiv trafik. Det har nu vist sig at være omvendt.

Kollektiv transport

- Den teknologiske udvikling går så hurtigt, at vi allerede er nået derhen, hvor de højere startomkostninger ved indkøb af el-busser, som er dyrere end dieselbusser, opvejes af lavere driftsomkostninger, siger Lars Berg, der er administrerende direktør for Sydtrafik.

- Det så vi for første gang med udbuddet i Esbjerg for lige knap et år siden. Her blev besparelsen på 3,5 millioner kroner årligt. Samtidig fik Esbjerg Kommune reduceret sin CO2 udledning fra bybusserne med 70 procent, siger han videre.

I Kolding opnår man en reduktion af CO2-udledningen fra busdriften på 85 procent. Samtidig står kommune til at spare 7,1 millioner kroner årligt i de 10 år, som kontrakterne løber.

Det er Nobina Danmark A/S, der har vundet udbuddet om at køre de nye el-busser i Kolding. Den del af udbuddet i Kolding, der stadig skal køres med dieselbusser, er vundet af Umovest Vest A/S.

Vejle kommunes busser blev også udbudt her i foråret. Her er der lagt op til en reduktion på 75 procent af den samlede CO2 udledning.

- Vi har sammensat et udbud sammen med Vejle Kommune, hvor bybusnettet og dele af oplandskørslen lægges om til kørsel med nul-emissions busser, siger Lars Berg.

Han peger på, at hvis de mindst brugte busser også skal over på el eller et andet drivmiddel med et lavt CO2-udslip, kræver det yderligere en udvikling i teknologierne.

I Vejle er det planen at de mindre CO2-belastende busser kører fra oktober 2022.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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



Reklamebureau skal hjælpe med at markedsføre offentlig transport

DOT - Din Offentlige Transport, der er et samarbejde mellem DSB, Movia og Metroselskabet som omfatter al kollektiv transport på Sjælland og øerne, har skrevet under på en kontrakt med kommunikations- og reklamebureauet Advice. Bureauet skal støtte DOT med markedsføring og branding for at få passagerne tilbage efter corona-tiden

I takt med at samfundet genåbner ligger der en stor og vigtig udfordring i at få kunderne tilbage i den offentlige transport og til at ændre de rejsevaner, som passagererne har tillagt sig under corona-nedlukningerne. DOT ønsker, at kunderne atter skal få øjnene op for de fordele, der er ved at rejse med tog, bus og Metro.

- Med kontrakten kan vi for alvor starte arbejdet med at gøre opmærksom på, hvor godt et tilbud den offentlige transport er og sætte fokus på alle de tiltag, som DOT står bag for at forbedre rejsen med udgangspunkt i vores kunders ønsker og behov. I DOT har vi en række nye aktiviteter og udfordringer - og særligt vigtigt er at få kunderne tilbage efter corona. Vi har stor tiltro til, at Advice kan hjælpe os med at løse den opgave, siger Rune Jon Jensen, der er sekretariatschef i DOT.

Ved valget af samarbejdspartner lagde DOT særligt vægt på bureauets kundemæssige og strategiske indsigter.

- Kollektiv transport er essentiel, hvis vi skal lykkes med den grønne omstilling, og hvis vi skal få vores infrastruktur til at hænge sammen i takt med, at vi bliver flere mennesker. Det er udgangspunktet for vores arbejde. Med Advice har vi valgt en partner, som fagligt kan hjælpe os med at styrke fortællingen om DOT og iscenesætte den offentlige transport bedst muligt, siger Rune Jon Jensen.

Om udbuddet:

- DOT modtog mange ansøgninger til prækvalifikation
- Mandag 17. maj fik Advice tildelt kontrakten
- Efter de officielle 10 dages standstill periode, hvor fristen udløb fredag 28. maj, blev Advice DOT's nye reklamebureau pr. tirsdag 1. juni 2021

Rapport fra Danmarks Statistik:

Adgangen til offentlig transport er både kort og lang

Danmarks Statistik har set på spørgsmålet: Har adgang til offentlig transport betydning for om man har bil?, og skrevet en rapport om svarene på spørgsmålet. Af rapporten fremgår det blandt andet, at tæt på 1 million mennesker i Danmark, der ikke har adgang til offentlig transport med faste stoppesteder eller stationer inden for 500 meter fra deres bopæl

I de større byer har den offentlige transport typisk et højt serviceniveau. Der er et tæt netværk af busser, tog, metro eller letbane. På landet er billedet imidlertid anderledes, og det kan øge behovet for en eller flere biler.

Som led i arbejdet med FN's verdensmål er adgangen til offentlig transport fra alle bopælsadresser blevet beregnet. I den analyse, som Danmarks Statistik har gennemført, er disse data koblet med data om bilrådighed for at undersøge betydningen af offentlig transport for bilrådigheden. Analysen ser på, hvordan forskellige serviceniveauer af offentlig transport hænger sammen med andelen af familier, der råder over en bil.

Analysens hovedkonklusioner:

- Der er ca. 360.000 mennesker i Danmark over 18 år, som har adgang til et meget højt serviceniveau af offentlig transport - det vil sige minimum 10 afgang i timen samt mulighed for at bruge mere end én type offentlig transport inden for 500 meter
- Der er lige under 1 million mennesker over 18 år, som har adgang til 4-9 afgang i timen
- Der er tæt på 1 million mennesker, der ikke har adgang til offentlig transport med faste stoppesteder eller stationer inden for 500 meter fra deres bopæl
- 77 procent af alle personer over 18 år i Hovedstadsområdet har adgang til et højt eller meget højt serviceniveau af offentlig transport. I landområder og byer med under 200 indbyggere har under 1 procent af personerne over 18 år adgang til et højt eller meget højt serviceniveau - og 67 procent har ikke adgang til faste stoppesteder eller stationer inden for 500 meter
- Over 80 procent af familierne i områder med det laveste serviceniveau af offentlig transport råder over én eller flere biler. I områder, hvor serviceniveauet er meget højt, råder 39 procent af familierne over én eller flere biler
- Andelen af familier med bilrådighed stiger især, når der rykkes fra et højt serviceniveau til et middel serviceniveau - det vil sige, når serviceniveauet falder fra minimum 10 afgang i timen til 4-9 afgang i timen
- Familier i områder med høje serviceniveauer af offentlig transport har en mindre sandsynlighed for bilrådighed end familier i områder med middel eller lavere serviceniveauer. Det er også tilfældet, når der tages højde for en række alternative forklaringsfaktorer som bystørrelse, pendling, alder, børn og indkomst, men forskellen mellem andelen reduceres markant

Interesserede kan hente rapporten "Har adgang til offentlig transport betydning for om man har bil?" [her](#):



Cykler kan tage med bussen

Fra 21. juni kan man tage sin cykel med i trafiksselskabet Movia's almindelige busser. De almindelige busser åbner dørene for cykler uden for myldretiderne i et to-årigt forsøg, hvor Movia vil indsamle erfaringer og evaluere, hvordan det går, også i forhold til pladsen til andre passagerer i bussen og for eksempel passagerer med barnevogne og passagerer, der bruger kørestol

Det har hidtil været muligt at tage cyklen med i bussen mange steder i og uden for hovedstadsområdet - men altså ikke i alle busser. Cykelforsøget sker som led i indsatsen for at styrke sammenhængen i den kollektive transport, og imødekomme de mange kunder, som særligt det seneste år er hoppet på cyklen.

De cykelforsøg, som Movia allerede har gennemført, viser, at stoppesteder med god cykelparkering giver flere kunder i busserne, og får flere til at cykle længere for at bruge de gode cykelstoppesteder. Bedre mulighed for at medtage cykler i busser har derfor stået højt på ønskelisten hos Region Sjælland og Region Hovedstaden, de sjællandske kommuner og Movia.

- Hos Movia vil vi gerne have, at bussen er attraktiv at bruge. Vi ved, at flere bruger cyklen mere end før covid-19. Nu åbner vi for cykler i alle busserne, også i Hovedstadsområdet, så vi kan tilbyde en bedre service og mere sammenhæng til vores kunder. Og så har det også den klare fordel, at når man kombinerer cykel og bus i stedet for at tage bilen, reducerer man sit CO2-bidrag og man holder fast i en sund transportform, siger Kirsten Jensen, bestyrelsesformand for Movia og borgmester i Hillerød.

Kollektiv transport

Baggrunden for at åbne busserne for cykler er, at flere cyklister og bedre sammenhæng til bus har mange positive effekter for både sundhed og klima. Når rejser med kollektiv transport kombineres med cyklen, er det til gavn for sundheden. Og når flere rejser sammen, er det til gavn for klimaet. Derfor er cyklen også integreret i Movias mobilitetsplan om at nedbringe trængsel på vejene og styrke sammenhængen mellem kollektiv transport og cykler med gode skift - og skabe god mobilitet på hele Sjælland.

Nye regler for cykel i bussen fra 21. juni 2021:

- Cykler må medtages i alle havnebusser og i alle almindelige busser på 12 meter eller derover. Det betyder, at minibusser er undtaget
- I Movias busser koster en cykelbillet til 8 zoner 14 kroner. Det er gratis at tage cyklen med i Movias havnebusser
- Der er plads til to cykler, to barnevogne eller kørestole i Movia's busser. Cykler må generelt medtages i busserne undtagen i myldretiden fra klokken 7.00-9.00 og fra klokken 15.30-17.30 - og undtagen om natten i weekenden (natten efter fredag og lørdag mellem klokken 00.30-04.30 i Hovedstadsområdet)

Det er buschaufføren, der afgør om der er plads i bussen til din cykel.

Interesserede kan se de nye rejseregler for cykelmedtagning [her](#):

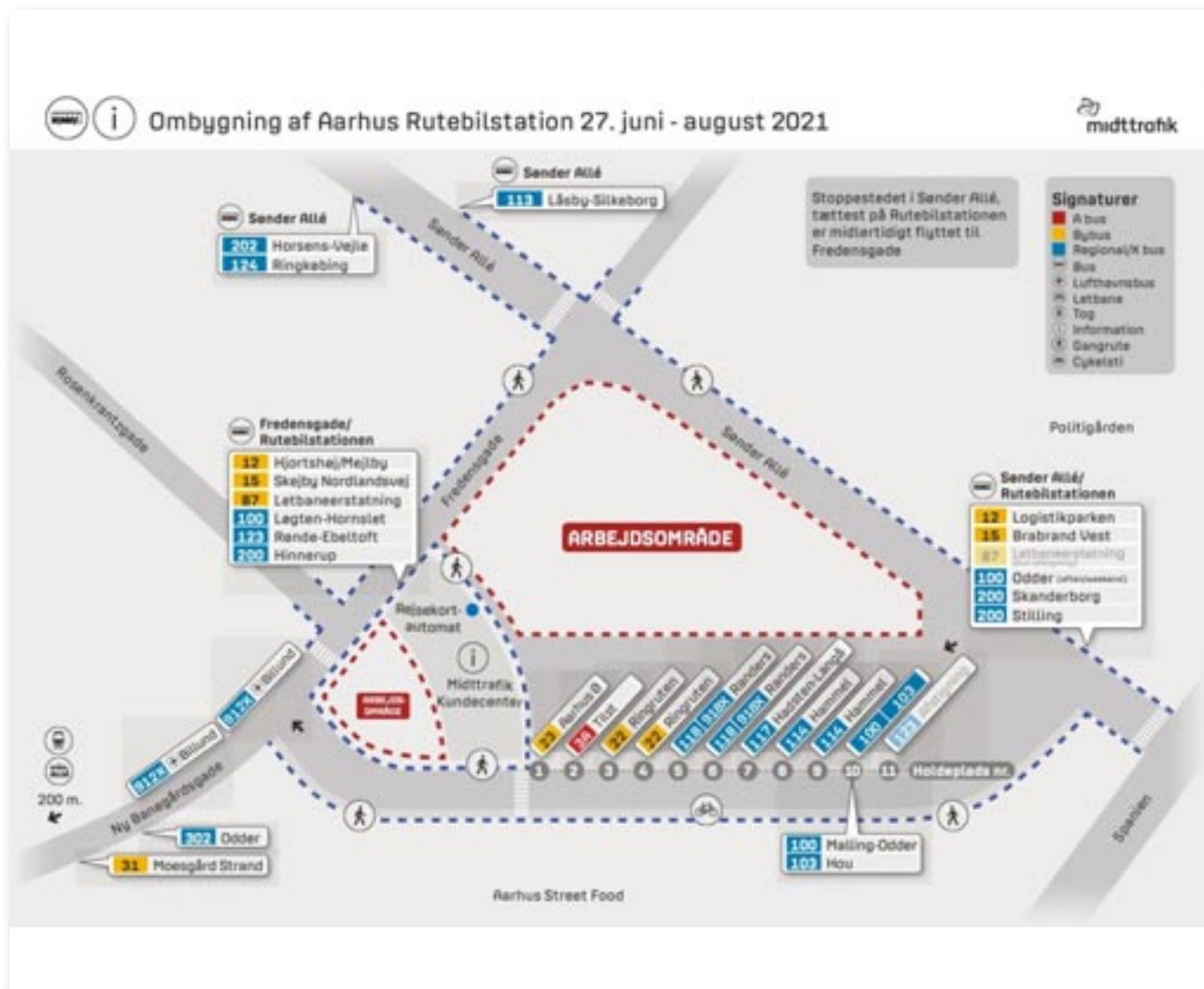


Få transportnyheder dagligt direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

Bestil dit eget abonnement på transportnyhederne.dk ved at klikke [her](#)!

Kollektiv transport



Ombygning rykker rundt på busserne

Søndag 27. juni skifter busserne både køreplaner og pladser på Aarhus Rutebilstation, når ombygningen af rutebilstationen bevæger sig ud på den afsluttende etape. Ombygningen, der blev sat i gang, da dækket over en p-kælder under busstationen var i fare for at styrte sammen, forventes at være gennemført i august, hvor passagerne får ventefaciliteter i form af bedre siddemuligheder, info-skærme, ny belysning og mere beplantning

Fra 27. juni holder busserne ved de nye perroner på den del af rutebilstationen, der er færdigombygget. Busruterne har stadig midlertidige pladser og flytter først til deres endelige pladser, når anden halvdel af ombygningen af rutebilstationen er færdig i løbet af august.

Sommerens ombygning indebærer blandt andet en række forbedringer, der kommer buskunderne til gode. Det gælder etablering af nye perroner, info-skærme, siddemuligheder og cykelstativer, mere beplantning og ny belysning.

Midtrafik's busguider hjælper kunderne med at finde deres bus søndag 27. juni klokken 9.00 - 17.00 og igen mandag 28. juni fra klokken 6.30 - 9.00.

Kollektiv transport

Fra 27. juni får busserne nye køreplaner. Mange ruter vil i første omgang skifte til sommerkøreplaner, inden den nye køreplan træder i kraft i august. Langt de fleste køreplaner vil ikke være påvirket af ombygningen. Der er mindre justeringer på ruterne 123, 202 og 912X.

Interesserede kan se mere om ombygning af Aarhus Rutebilstation [her](#):



Aarhus Rutebilstation kom under gravemaskinerne, da dækket over en p-kælder begyndte at smuldre.

Nød lærer nogen kvinde at spinde. Smuldrende beton lærer politikere og ingeniører at spinde en løsning sammen, som har givet tidssvarende og optimerede forhold for passagerer og chauffører i busserne..





En af målestationerne, der registrerer indholdet af partikler med mere i luften. Stationen er placeret på Banegårdsgade i Aarhus.

Status-notat:

Det går den rigtig vej med luftkvaliteten

Luftens indhold af luftforurenende stoffer er generelt faldende, viser nyt notat om luftkvaliteten i 2020. Den bedre luftkvalitet kan blandt andet forklares med et generelt fald i udledningerne - særligt fra trafikken

Ifølge Miljøstyrelsen er luftkvaliteten i Danmark i løbet af de sidste årtier blevet markant bedre. Et nyt notat fra Nationalt Center for Miljø og Energi under Aarhus Universitet, viser eksempelvis, at indholdet af kvælstofdioxid (NO₂) i luften er faldet 50 procent siden 2005. Notatet viser også, at luftens indhold af partikler er faldende. Mængden af partikler mindre end 2,5 µm er faldet med 30-50 procent og mængden af partikler mindre end 10 µm er faldet med 30-45 procent siden målingerne begyndte i henholdsvis 2007/2008 og 2001.

Den bedre luftkvalitet kan blandt andet forklares med et generelt fald i udledningerne - særligt fra trafikken. Men også naturlige variationer i de meteorologiske forhold har haft indflydelse på faldets størrelse.

Der ses et markant fald i niveauerne af luftforurenende stoffer fra 2019 til 2020, hvilket skyldes den løbende reduktion af udledninger af luftforurening og effekten af COVID-19-restriktionerne. De naturlige variationer i de meteorologiske forhold har også haft betydning for ændringerne fra 2019 og 2020.

Luften overvåges hele året

Det er Miljøstyrelsen, der i samarbejde med DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi på Aarhus Universitet, måler luftens indhold af luftforurenende stoffer. I luftovervågningsprogrammet med fokus på human sundhed indgår i alt 14 målestationer fordelt over Danmark.

Der er placeret gademålestationer og bybaggrundsstationer i København, Aalborg, Aarhus og Odense. Derudover er der en forstadsstation i Hvidovre og fire landbaggrundsstationer. Fra målestationerne måles på de luftforureningskomponenter, der særligt har en indflydelse på den menneskelige sundhed. Det er kvælstofdioxid (NO₂), kvælstofoxider (NO_x), ozon (O₃), carbonmonoxid/kulilte(CO), svovldioxid (SO₂) og partikler (PM₁₀, PM_{2,5} og partikelantal).

Interesserede kan læse DCE notatet "Status på målinger af luftkvalitet i 2020" [her](#):

Vestsjællandsk kommune får el-busser til sommerferien

Fra søndag 27. juni kører nye og mindre miljøbelastende busser ud på vejene i Slagelse kommune. Den vestsjællandske kommune får fra den dato el-busser på de ni buslinier 901, 902, 903, 904, 905, 907, 908, 909 og 431. De første 13 elbusser på linierne kommer ud at køre 27. juni, mens de resterende otte elbusser sættes i drift i juni næste år. Når alle el-busserne er i drift, betyder det, at CO₂-udledningen mindskes med 1.300 ton årligt, og at over 75 procent af Movia's busservice i Slagelse Kommune vil køre på el

El-driften på de ni buslinjer er et skridt på vejen mod målet om, at alle busser på Sjælland skal køre fossilfrit i 2030 - heraf mindst halvdelen på el.

- Med indsættelsen af de nye el-busser tager vi et vigtigt skridt i den grønne omstilling. El-busserne kommer til at bidrage til, at vi får nedbragt CO₂-udledningen i Slagelse Kommune. Derudover får vi også nogle busser, som larmer mindre end de traditionelle dieselbusser, og nogle busser, som kommer til at bidrage til, at vi får nedbragt luftforureningen i Slagelse by. Derfor håber jeg, at alle vil tage godt i mod de nye elbusser, siger formand for Erhvervs- og Teknikudvalget Villum Christensen (I).

Fakta om el-busser i Slagelse Kommune:

- Slagelse Kommune indsætter el-busser på ni buslinjer. Det gælder buslinjerne 901, 902, 903, 904, 905, 907, 908, 909 og 431
- I Slagelse overgår over 75 procent af kommunens buskørsel fra diesel til el, hvilket svarer til omkring 1,8 millioner kørte kilometer om året
- El-busserne vil årligt bringe CO₂-udslippet i kommunen ned med 1.300 ton
- Merudgiften for kommunen ved valg af el-busser frem for fossil drift er på omkring 3 millioner kroner årligt



Energiselskaber åbner batteridrevet lynladestation ved motorvejen over Fyn

Selskaberne OK og Vestas, der på hver sin måde vel kan betegnes som energiselskaber, åbner sammen en ny type lynladestation, som hurtigt kan lade elbiler med strøm fra et stort batteri, der er koblet til en vindmølle

Med lynladestationen kan man være sikker på, at man lader op med bæredygtigt produceret strøm. Den nye store batteridrevne lynladestation ligger ved afkørsels 50 på Motorvej E20 over Fyn og åbner officielt onsdag 30. juni klokken 11. Transportminister Benny Engelbrecht (S) deltager i indvielsen sammen med rådmanden for By- og Kulturforvaltningen i Odense Kommune, Christoffer Lilleholt (V) samt inviterede branche – og interesseorganisationer.

Ladestationen bliver den første af sin slags i Danmark, og den skiller sig ud, fordi den leverer vindmøllestrøm til forbrugeren, når elbilen lades op. Stationen vil fra starten have i to lynladestander med en effekt på op til 175 kW, der lader via et batteri, som er digitalt synkroniseret med OK's egen Vestas-vindmølle, som står i Gilbjerg ved Billund. Samtidig vil der være plads til at åbne yderligere fire lynladestander på stationen i takt med, at efterspørgslen stiger.

Ladesystemet er resultatet af et udviklingsprojekt, og det er håbet, at driften af ladestationen kommer til at give både OK og Vestas værdifuld erfaring, så løsningen potentielt kan rulles ud i større skala.

Nyudviklet batteriløsning

Batteriet lader fra elnettet, men inkluderer en nyudviklet software, der synkroniserer batteriet digitalt med den specifikke vindmølle. Det betyder, at når vindmøllen producerer strøm, så lader batteriet. Batterisystemet er udviklet af Vestas, og bliver Danmarks største batteri i kommerciel drift.

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



Logistikpark får tank med biodiesel

Energiselskabet OK har åbnet en stander med HVO-diesel på sin Truck Diesel station i Logistikparken ved Aarhus. Dermed får selskabets kunder endnu en mulighed for at tanke biodiesel-produktet og dermed også at skære ned på CO2-udslippet

- Det er vores klare forventning, at flere og flere kunder vælger et mere miljøvenligt alternativ til den konventionelle diesel. Derfor er det vigtigt for os at stille produktet til rådighed, siger Henrik Dehn, der er markedschef på transportområdet i OK.

Han ser, at særligt efterspørgslen hos det offentlige stiger, men også logistikvirksomheder vælger at køre på HVO, og der er planer om flere HVO-standere.

- Vi får flere og flere henvendelser fra vores kunder omkring alternative brændstoffer som HVO, og derfor vælger vi naturligvis også at opføre standere, hvor det kan lade sig gøre og giver mening, siger Henrik Dehn.

Ind til videre kan kunderne tanke HVO ved OK's Truck Diesel station i Køge og i Aarslev. Det er også muligt at bestille produktet til sin hjemmetank.

Om HVO:

- Forkortelsen står for Hydrotreated Vegetable Oil
- HVO er fremstillet af affaldsprodukter fra eksempelvis fødevarerindustrien, samt af vegetabiliske produkter. Råvarerne/bio-oilen bliver brintbehandlet/hydrogeneret, hvorved produktet opnår samme egenskaber som fossil diesel
- HVO kan blandes med fossilt diesel eller bruges rent
- Kunderne skal ikke ændre noget i vognparken for at kunne køre på HVO
- Kunderne køber HVO med tilhørende certifikater på samme måde som grøn strøm

Politikere fordeler 475 millioner kroner til ladestandere og andre CO2-mindskende tiltag

Pengene fra "Grøn transportpulje I" skal bruges på flere ladestandere, tilskud til grønne lastbiler, grøn drivmiddelinfrastruktur til erhvervstransporten og flere grønne indenrigsfærger, hvor både færger og lastbiler kan have alle mulige andre farver end grøn, blot de bidrager til mindre CO2-udledning

Partierne bag Grøn transportpulje I - Socialdemokratiet, Venstre, Dansk Folkeparti, SF, Radikale, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet - er enige om at udmønte 475 millioner kroner til blandt andet at understøtte investeringer i mindre CO2-belastende indenrigsfærger, udbredelse af ladestandere til elbiler, udrulning af tank- og ladeinfrastruktur til erhvervstransporten samt omstilling af den tunge vejgodstransport via tilskud til lastbiler, der bidrager til mindre CO2-udledning

I 2021 skal 275 millioner kroner bruges på:

- 50 millioner kroner til medfinansiering af ladestandere ved boligforeninger
- 65 millioner kroner til medfinansiering af offentligt tilgængelige ladestandere på private arealer
- 72 millioner kroner til medfinansiering af grøn drivmiddelinfrastruktur til erhvervstransport
- 3 millioner kroner til en analyse af mulighederne for køreledninger på strækningen Øresund-Femern
- 85 millioner kroner som tilskud til grøn omstilling af kommunale og kommercielle indenrigsfærger

I 2022 skal de restende 200 millioner kroner bruges på:

- 150 millioner kroner til medfinansiering af offentligt tilgængelige ladestandere på kommunale, regionale og private arealer
- 50 millioner kroner til dækning af en del af meromkostningen ved indkøb af grønne lastbiler
- Vilkårene for udmøntningen af de 150 millioner kroner til ladestandere i 2022 fastlægges af aftaleparterne i efteråret 2021

Midlerne fra Grøn transportpulje I blev afsat i Energiaftalen fra juni 2018, hvor der oprindeligt var afsat 500 millioner kroner i perioden 2020-2024 til at understøtte den grønne omstilling af transportsektoren. 75 millioner kroner fra puljen blev udmøntet i 2020. Med Klimaaftale for energi og industri mv. 2020 blev puljen fremrykket og forhøjet med 50 millioner kroner, således at det nu er 475 millioner kroner, der skal udmøntes til grøn omstilling i 2021 og 2022.

Interesserede kan læse "Aftale om Udmøntning af pulje til grøn transport" [her](#):



Ingeniørforening:

Klimaneutralitet kræver massiv satsning på nye teknologier

Danmark kan være klimaneutralt i 2045, viser ny rapport fra Ingeniørforeningen IDA og Aalborg Universitet. For at nå klimaneutralitet i 2045 kræver det ifølge rapporten dog en omfattende udvikling af ny teknologi og politisk handling her og nu

Den overordnede anbefaling i rapporten "IDAs Klimasvar 2045" lyder, at det er fundamentalt, at vi intensiverer udviklingen af nye teknologier. Dermed kan Danmark senest i 2045 være et klimaneutralt samfund. Derfor skal der fra politisk hold sættes på en række umodne, men lovende teknologier

Rapporten fra Ingeniørforeningen IDA og forskere på Aalborg Universitet er det første gennemregnede bud på klimaneutralitet i 2045 på energi- og transportområdet.

- Vi flytter målstregen og understreger, at ny teknologi ikke skal være afgørende for at nå Danmarks klimamål i 2030, men at der omvendt skal investeres massivt her og nu for at have en chance for at blive helt klimaneutral i 2045, siger Thomas Damkjær Petersen, der er formand for Ingeniørforeningen, IDA. Ifølge "IDAs Klimasvar 2045" bør ny teknologi først og fremmest være et redskab til fuld klimaneutralitet i 2045. Rapporten peger blandt andet på storskala brintanlæg og intelligent opladning af elbiler som nogle af de initiativer, der skal realiseres. Med rapportens forslag kan Danmark blive klimaneutralt også hvad angår den danske andel af internationale fly og skibstransport indenfor rammerne af en bæredygtig anvendelse af biomasse.

- Teknologiuudvikling kræver tid og ressourcer, og jo længere vi venter, jo mindre tid får vi til at udvikle og vælge de rigtige løsninger. Risikoen er, at vi bliver afhængige af løsninger, som ikke er optimale, eksempelvis at indfange CO2 uden at kunne bruge den, siger Thomas Damkjær Petersen.

CO2-fangst spiller en hovedrolle i rapporten, I første omgang frem til 2030 bør man ifølge rapporten sætte på den cirkulære løsning, hvor CO2 genbruges til bæredygtige brændstoffer. Det bør prioriteres, at så stor en del af den indfange CO2 som muligt bruges til at fortrænge forurenende brændstoffer fra fly og anden tung transport ved hjælp af såkaldt Power-to-X, som også stiller endnu højere krav til udbygningen af strøm vindmøller og solceller. Først på den lange bane kan man blive nødt til at acceptere end-of-pipe-løsningen, hvor CO2 lagres, og i så fald er det afgørende at inddrage befolkningen i, hvor det i givet fald skal deponeres.

Punkter fra "IDAs Klimasvar 2045"

- Væk fra import og afbrænding af biomasse. Vi skal udvikle og afprøve nye biomasse-teknologier til grønne brændstoffer i transporten
- Elektrificering af transportsektoren, også af tung transport. E-roads til lastbiler, så de kan oplade imens de kører.
- En markant satsning på Power-to-X. Storskala elektrolyse og elektrofuels inklusive CO2-fangst, som er en vigtig teknologi for både CO2-anvendelse (CCU) og CO2-lagring (CCS)
- Fortsat stor udbygning med vind fra de nuværende ca. 6 GW op til 11 GW i 2030 og ca. 19 GW i 2045
- Vi skal forholde os til den danske andel af internationale fly og skibstransport

Tid til at mødes?

Mød hele den danske bus- og taxibranche
på Persontransport 2021 den 16.-18. september
i MCH Messecenter Herning



Læs mere på transportmessen.dk

- Vores beregninger viser, at velkendte teknologier kan indfri 2030-målet om at reducere Danmarks udslip med 70 procent, men det kræver, at et politisk flertal blandt andet får skubbet meget mere el ind i transportsektoren. Det er vigtigt ikke at lægge for mange æg i den teknologiske udviklingskurv før 2030, for det er løsninger, som vi får hårdt brug for på den anden side. Og der skal investeres i udviklingen nu for, at Danmark efter 2030 kan blive foregangsland og lykkes med at blive helt klimaneutrale, siger Henrik Lund, der er professor i energiplanlægning på Aalborg Universitet og en af hovedforfatterne bag 2045-rapporten.

Rapporten understreger, at en ambition om dansk klimaneutralitet i 2050, som er nedfældet i klimaloven, er for sent i den forstand, at verden endnu ikke har fået knækket kurven til at få reduceret mængden af udledninger. 'IDAs Klimamasvar 2045' kræver investeringer for 5-600 milliarder kroner over de næste 9 år frem til 2030 og yderligere 600-700 milliarder kroner i perioden fra 2030 til 2045. Beregningerne viser, at hvis omstillingen teknisk set gennemføres på den rigtige måde, er den uden nævneværdige samfundsøkonomiske omkostninger, fordi de penge, der bruges på investeringer, stort set tjenes ind på sparede udgifter til brændsler.

Interesserede kan læse rapporten "IDAs Klimamasvar 2045" [her](#):

Hollandsk el-busproducent skal levere to busser til Holbæk

Busoperatøren DitoBus får efter planen leveret to 12-meter el-busser fra hollandske Ebusco. DitoBus vil indsætte de to el-busser på bybus- og regionalbuslinier i Holbæk-området

Ebusco's 12-meter el-busser har en batterikapacitet på 432 kWh, hvilket giver dem en rækkevidde på 300 kilometer. DitoBus får de to el-busser leveret i to-dørs versioner med en passagerkapacitet på 80.



Under kørslen har passagerne adgang til USB-opladning og trådløst internet.

DitoBus vil indsætte de to el-busser i den daglige drift i løbet af efteråret.

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.



Pris kr.: 670.00,-

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

Vendsyssels største by får ny truckdiesel-station

Energiselskabet OK har åbnet en ny Truck Diesel-station på Sprogøvej i Hjørrings østlige del ikke langt fra Motorvej E39 mellem Hirtshals og Aalborg

- Vi er meget tilfredse med placeringen, som betyder, at kunderne får en station, som ligger godt placeret for den tunge trafik, og hvor det er nemt at komme til og fra, siger Henrik Bruun, der er kædechef hos OK. Han peger på, at det ikke er et mål for OK at have mange stationer i sig selv, men at finde de rigtige placeringer, så kundernes behov bliver dækket.

- Vi har bygget en topmoderne OK Truck Diesel-station, hvor der naturligvis også kan tankes AdBlue, siger Henrik Bruun.

De skærpede EU-miljøkrav til udstødningsgasser, der også kaldes NOx-partikler, har medført, at efterspørgslen på additivet AdBlue har været stigende de seneste år. Derfor har OK også installeret AdBlue standere på langt de fleste centralt placerede Truck Diesel-stationer.

Fakta om OK a.m.b.a:

- OK-kæden omfatter over 660 tankstationer samt 76 Truck Diesel-stationer fordelt over hele landet, hvor chauffører og vognmænd kan tanke døgnet rundt. På langt de fleste stationer kan man tanke AdBlue
- OK' Truck Diesel-kort er sikret med indbygget chip, der er umulig at kopiere
- OK repræsenterer den verdensomspændende smøreolieproducent Mobil på det danske marked
- OK a.m.b.a er landsdækkende leverandør af transportdiesel, benzin, smøremidler, naturgas og elektricitet til både erhverv og private



Busoperatør sprinter ud på Lolland-Falster med 13 nye minibusser

EvoBus leverede sidst i juni 13 nye Mercedes-Benz Sprinter City 45 til busselskaber Kruse A/S, som sætter dem i på Lolland-Falster, hvor de skal køre med skoleelever i dagtimerne på hverdage og betjene mindre benyttede ruter i aftentimerne og i weekenderne

De 13 nye Mercedes-Benz Sprinter City 45 blev leveret til Kruse A/S fra EvoBus' anlæg i Nørre Snede, hvor busserne havde fået den sidste klargøring.

Assistance-systemer sikrer høj sikkerhed for op til 30 passagerer

De nye busser fra Mercedes-Benz kan i udgaven til Kruse A/S transportere op til 30 passagerer. De er udstyret med 13 faste passagersæder bagtil plus fire sammenklappelige sæder, en plads til en kørestol og en udfoldelige rampe. I området med lavt gulv er der plads til op til 13 stående passagerer. Dobbelt glasvinduer og konvektoropvarming i kabinen holder temperaturen oppe om vinteren, mens et klimaanlæg forrest og en tagventilator bagerst holder temperaturen nede om sommeren.

Førerpladsen med aircondition har komfortførersæde. For at øge kørekomforten og sikkerheden yderligere er busserne leveret med sidevindassistent, kørebaneassistent, aktiv bremseassistent, en bakalarm og bakkamera, som chaufføren kan følge med i på et 7-tommer display på bussens multimediesystem.



Magasinet Bus' udsendte bag rattet i en Intouro.

Tysk busmærke viste nyt på 70-årsdag

100 år efter at den Spanske Syge hærgede verden og kostede 50 millioner mennesker livet, vovede Setra her i åbningsfasen i den sene corona-tid at inviterer til 70-års jubilæum. At verden er forandret ovenpå en næsten global nedlukning, er der ingen tvivl om

Af Rolf Brems

Magasinet Bus var inviteret til fabrikken i Ulm. Og udover, at vi fik mulighed for at komme ud at prøve nogle Setra-busser fra 1950'erne og opefter, blev vi præsenteret for Mercedes-Benz' nye Sprintere og seneste generation af Intouro-bussen.

Og her så vi beviset på en forandret bus-verden. De nye tiltag, som Mercedes' busser vil blive udstyret med, er fabriksmonteret holdere til sensorvirkende spritdispensere og en effektiv rensning af luften i kabinen. Rensningen sker gennem filtre, som skulle fjerne 99 procent af farlige aerosoler. Det er selvfølgelig nemt at påstå, at man i busser med luftrensning kan fjerne eller minimere smittefaren, men her støtter Daimler sig til studier fra Technical University of Berlin.

Mercedes-Benz har fire Sprinter-grundmodeller til passagertransport i sit program. Vi havde mulighed for at bese og prøve to af dem - en City 75 Interurban og en Travel 75. De andre to i deres program er Transfer og Mobility.

Materiel

City vil fås i to modeller, en 45 og en 75 med en vægt på henholdsvis 5,0 t og 6,8 t . Der er plads til 28 passagerer i en City 45 og 38 i en City 75.

En Sprinter City er bygget op som en konventionel bus, hvad døre og lav indstigningshøjde angår, Den er på 250 mm.

De har begge dobbeltdøre foran og City75 en enkelt bagdør. De er begge klargjort til montering af billetteringsudstyr. Fladt gulv gør den velegnet for ældre og gangbesværet passagerer og er derfor et naturligt valg som en citybus, specielt på veje eller områder med begrænset bredde.

Drivakslen med tvillingmoterring tillader et akseltryk på 4,8 tons og kan som før nævnt tage op til 38 passagerer. Venderadiusen er på knap 18 meter.

Motoren er en fire-cylindret OM 651/EuroVI på 2,2 liter, der yder 163 hk eller 120 kW ved 3.800 omdrejninger pr. minut. Længden er knap 8,5 meter og begynder at få en størrelse og udhæng efter bagaksel, at man skal passe på, hvis man drejer skarpt ud på smalle steder eller tæt på andre køretøjer.



Mercedes-Benz Sprinter City 75 med en 163 hk motor, automatiseret gearkasse med 16 plus 1 sæder.

Materiel



En Travel 75 med sin bagagerums kapacitet.

Jeg havde kun fornøjelsen af en prøvetur uden vægtbelastning. Her trak motoren vældig fint, gearkassen er en syv-gears Tronic Plus, som skiftede og fandt sit rette gear uden huggen - også ved stigninger.

Når man kører nordud af Ulm zig-zagger man sig op på et højdedrag. Her fik motoren lov at bestille noget, men trak fint og ikke mindst støjsvagt. Hvordan den vil trække med 38 passagerer kan jeg kun gisne om, men den er bygget som et alternativt til en konventionel bybus, hvilket sjældent stiller de store krav til kraftoverskud og stigninger på vores breddegrader.

Den er med sine afsnit i passager-kabinen med klapsæder velegnet til kørestole og barnevogne.

En større tur blev det til i en Sprinter Travel 75 - en bus som Mercedes-Benz selv kalder deres flagskib, og som er meget velegnet til VIP-kørsel. Den udbydes i fire modeller - en type 23 med op til 13 passagerer, en type 35 med plads til 19, og en type 45 med plads til 22. Deres respektive længder på henholdsvis 6 meter, 7 meter og 7,4 meter.

Prøvemodellen og sidste skud på stammen var på 8,5 meter i længden konfigureret til 18 personer. Motoren var en seks-cylindret turbodiesel, der ydede 190 hk eller 140 kW og med samme syv-trins gearkasse, som citymodellen. Den havde et bagagerum på 2,6 kubikmeter bagtil, samt siderum.

Passagererne sidder bag sort dobbeltglas - alle spændt fast i tre-punktssele og med USB stik til opladning. Stolene er yderst behagelige og bredere end dem, man tidligere har benyttet.

Materiel

Til føreren er der alt i sikkerhedsudstyr. Prøvemodellen kunne faktisk selv køre, da den var udstyret med alt i den adaptive verden af hjælpe- og sikkerhedssystemer - ABA, ALA, Traffic Sign Assist, Active Distance Pilot Distro-nic, Crosswind Assist og selvfølgelig ABS og ASR. Som noget nyt var der automatisk ildbekæmpelse monteret i mo-torrummet.

På funktionspanelet på rattet kunne man så vælge, i hvor høj grad man ville hjælpes med nedbremsning og afstand til forankørende etc. Det foregik med tryk på en enkelt knap og kunne aflæses i displayet. Det virkede meget enkelt. Jeg fik instruktionen under kørslen og kunne derefter bruge det.

Det, jeg skulle vænne mig til, og som jeg syntes var grænseoverskridende, var, at jeg op mod et kryds ikke behøvede at bremse bussen, det gjorde den selv. Det samme med at holde den på vejen, ja så længe den havde sine striber at sigte efter gik det fint, men på et stykke med vejarbejde måtte jeg overtage - fair nok.

Men hvor det lige pludselig kunne gå galt, var i en rundkørsel. Her fulgte fartpiloten den forankørende bil, men da denne kørte ind i rundkørselens ydre vejbane, "forsvandt" bilen som om at vejbanen var fri og bussen begyndte nu at øge hastigheden - ind i rundkørslen. Den kunne jo ikke detektere nogen forankørende. Det advarede instruktøren mig heldigvis om.



Mercedes Sprinter Travel 75 markerer sig med store tonede sideruder.

Materiel



Mercedes Sprinter leveres med beslag til en dispenser til hånddesinfektion.

Men systemet kunne selv håndtere fuld nedbremsning, krydsende fodgængere og cyklister. Og er det ikke nok, kan man som ekstraudstyr montere en 360 graders kamera. En anden ting, instruktøren advarede mig om, var, at hvis der var grønt lys i et kryds, som systemet registrerede, ville bussen nu køre, men skulle der holde en bil, som ikke bevægede sig frem, og som ikke var registreret af systemet, kunne den overse dette.

Så man kan stadig ikke bare læne sig helt tilbage i sædet og nappe sig en lur. Og skulle man vise tegn på træthed, ville man også her af systemet få en venlig besked på at holde pause.

Under prøveturen var vi kun fem i bussen, men jeg tror ikke, at den ved fuldt læs vil mangle kraftoverskud. Ved nedkørsel fra de høje områder kunne man vælge at bruge retarderen, som sad fastgjort på instrumentbrættet og lignede noget, der var eftermonteret - og ikke særlig fikst. Den var noget udsat på sin lange arm - og nemt påvirkelig, hvis man kørte over et bump i det øjeblik, man ville aktivere den.

Man kunne også køre den i manuel mode, og bruge paddelgearne, noget overflødigt i en bus efter min mening, her ville retarder-funktionen passe bedre.

Føreren har en 10 tommer multimedie skærm, som giver et godt og hurtigt overblik ved navigationskørsel.

Passagererne bliver transporteret i stille og komfortable omgivelser. Klima-anlægget kølede fint kabinen ned, der var individuel friskluft til hver sæde, alt sammen som chaufføren let og overskueligt på et panel kunne styre. Chaufføren havde separat temperatur og luftcirkulation og kunne fra et "rigtigt" chaufførsæde nemt og overskueligt betjene alle knapper.



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.





Store ruder i sidedøren giver et godt udsyn til siden. Og med forskelligt elektronisk sikkerhedsudstyr kan man øge trafik-sikkerheden yderligere og eksempelvis forebygge, at man som chauffør overser en cyklist ved højre side.

En vigtig detalje for chaufføren er, at når han finder sin plads fra passagerafsnittet, er der en højde på 190 cm. Sammenlignet med citybusserne, som jeg af og til kører i Odense, vil forbruget af hovedpinepiller falde...

Mercedes Sprinter i elektrisk version kan fås i varevognsudgave, men der var ingen dato for en busversion.

Opdaterede Intouro-modeller med dieselmotorer

Den første Mercedes-Benz Intouro kom på markedet i 1999 kendt som O 560RH. Bussen fik først sit nuværende navn i 2005. Den har været leveret i indtil videre tre længder, 12,14 meter, 12,64 meter og 13,32 meter. Bredden er på 2,55 meter, mens højden når op på 3,36 meter.

Intouro er en højgulvs bus med bagagerum bygget til markedet for skolekørsel, lettere turistikørsel og shuttlekørsel.

Vi blev præsenteret for to modeller - en 12,18 meter og en 13,09 meter begge med en 7,7 liters række motor på 354 hk/260 kW ved 2.200 omdrejninger pr. minut.

En tredje og fjerde model kan bestilles nu. Det er en tre-akslet på 14,88 meter og en mere kompakt model på 10,75 meter, så man må sige, at Mercedes-Benz tilbyder en Intouro-model til ethvert behov.

I forhold til tidligere modeller er Intouro'en blevet gjort ca 300 kg lettere ved at ændre i konstruktionen og materia-lerne. Med et ændret design skulle det give en brændstof besparelse på ca 3 procent.

Materiel

Den største nyhed er sikkerhedspakken Active Brake Assist (ABA 5) som er en videreudvikling af et system som første gang blev installeret i 2008.

ABA 5-systemet kan nedbremse bussen ved opstået fare. Sideguard Assist kan opdage cyklister og fodgængere og reagerer først med en lyd-alarm for derefter at bremse bussen. Det virker med en blanding af radar og sensorer og kan spotte anden trafik ved udkørsel fra en sidevej med mere.

På en prøvekørsel fik jeg syn for sagen, da bussen i en skarp kurve ned mod byen gav en alarm. En bil var ved at bakke ud på kørebanen i en afstand på 50-60 meter vinkelret fra bussen.

Når et adaptivt system kan gribe ind i chaufførens kørsel, kan bussen efter gældende EU-regler ikke godkendes til stående passagerer, ellers ville 13,6 meter versionen have en kapacitet op til 107 passagerer. Sideguard Assist hjælper ved vognbaneskift ved hastigheder over 36 km/t og advarer ved en vibreren i højre eller venstre side i chaufførstolen.

Hele det elektriske system er endvidere blevet opgraderet. Det samme gælder førepladsen, som er indrettet lidt mere harmonisk og brugervenligt. Chaufføreren sidder beskyttet bag en lav dør med påmonteret plexiglas.

Intouro'en er forberedt for installering af billetudstyr, og modellen fås med enkelt/dobbeltdøre i den centralt placeret dør.



Den fås også med en kørestolsrampe som kan udfældes af chaufføren og benyttes uden hjælp af kørestolsbrugeren.



Materiel



Intouro er kommet i opdaterede modeller med forskelligt sikkerhedsudstyr, som kan øge trafikikkerheden. Eksempelvis systemer, der kan nødbremse bussen helt, hvis en fodgæmnger pludsel farer ud for an bussen.

De to modeller, vi fik lov at prøvekøre, kørte meget ens. Forskellen lå mest i gearkassen og den øgede akselafstand, når man skulle rundt på nogle af de smalle veje. Trækraften, som ikke manglede, når vi trak op ad bakkerne, blev overført på en behagelig, men lidt velkendte langsomme måde af den automatiserede manuelle otte-trins gearkasse på 12 meter versionen.

På 13,6 meter versionen var gearkassen en ZF EcoLife automatisk torque converter transmission. Den satte i gang på en mere glidende måde, og det føltes, at bussen hurtigere kom op i hastighed. Betjening af fartpilot og hele segmentet af ABA 5-systemet virkede nemt og naturligt at forholde sig til, muligvis fordi bussen i forhold til en Sprinter ikke accelerer så hurtigt.

De to Intouro'er var konfigureret til henholdsvis 55 og 59 pladser, klapsæder incl. Hvilket marked den ville have i Danmark er lidt svært at se, men den blev her i 2021 "Touring Coach of the Year" i Spanien.

Den tre-akselede 14,88 meter model lanceres her i 2021, den vil med sidde- og ståpladser kunne transportere 121 passagerer.

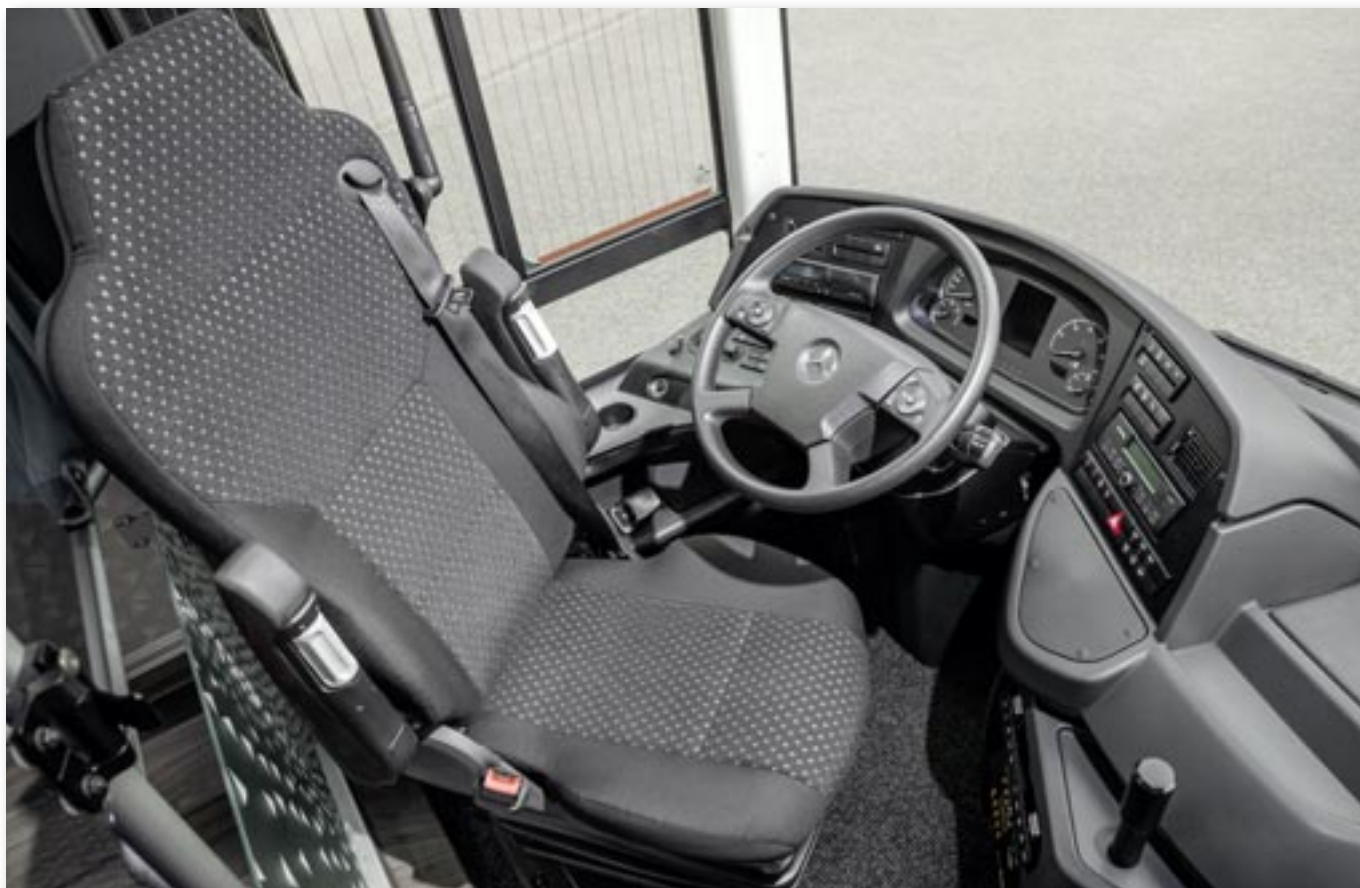
Der er ingen officielle planer for en hybrid eller elektrisk model på tegnebrættet.

Materiel

Coronatiden har lært os, at håndhygiejne er vigtigt. Derfor kan Intourobusserne leveres med holdere til eksempelvis håndsprit.



Førerpladsen i Intouro er velindrettet og kan leveres med et førersæde med høj komfort og støtte.





Busvognmand i Aalborg er tilfreds med at have fået en lærling

Brdr. Davidsen i Aalborg, der driver en busvognmandsforretning med store og små busser, har budt deres første buslærling velkommen. Den nye lærling er 24-årige Kasper Olesen, der går på erhvervsuddannelsen "Buschauffør i kollektiv trafik" hos Dekra Erhvervsskole i Vejen. Elin Davidsen, direktør hos Brdr. Davidsen, ser lærlinge som en god løsning på udfordringen med at få flere unge ind i branchen

Hos Brdr. Davidsen har de haft svært ved at rekruttere unge mennesker til jobbet som chauffør, så da Dekra Erhvervsskole kontaktede dem for at høre, om de var interesseret i at få en lærling, var Elin Davidsen åben over for muligheden.

- Vi oplever, at det er svært at rekruttere unge til faget. For at arbejde i en virksomhed som vores, skal man være villig til at arbejde på alle tider af døgnet og både i hverdagene og weekenderne, hvilket skræmmer mange unge væk. At få en lærling var derfor en god mulighed for at få en ung chauffør ind i virksomheden. Hvis vi gerne vil have flere unge ind i branchen, må vi også selv tage et ansvar, siger Elin Davidsen.

Da Elin viste interesse for at få en lærling, arrangerede Dekra Erhvervsskole et møde mellem deres interesserede elever og Brdr. Davidsen.

Frank Sandgreen, der er uddannelseschef hos Dekra Erhvervsskole arrangerede et møde med en håndfuld kandidater.

Uddannelse

- Dem mødtes og snakkede vi med. Desværre var der ikke et match i første runde, men så præsenterede han os for Kasper Olesen. Han var ivrig og motiveret for at lære noget, og vi var ikke i tvivl om, at han ville passe godt ind i vores virksomhed. Vi valgte derfor at tilbyde ham en læreplads, siger Elin Davidsen.

I dag er Kasper helt selvkørende og indgår i vagtskemaet ligesom de resterende chauffører i virksomheden. Siden Kasper fik sit buskørekort i juni 2020, har han blandt andet kørt skolebusser, regionalbusser og turistbusser for Brdr. Davidsen.

Det helt rigtige valg

Kasper Olesen forventer at være færdiguddannet til august 2022. Før Kasper startede på uddannelsen gik han på en produktionsskole, hvor han fik mulighed for at komme i praktik som buschauffør i to uger hos Lunde Turistfart. Erhvervet fangede hans interesse, og han valgte derfor at starte på uddannelsen til faglært buschauffør hos Dekra Erhvervsskole i Vejen.

- Jeg er virkelig glad for, at jeg valgte at starte på uddannelsen. Jeg elsker at møde nye mennesker, hvilket jeg har rigtig mulighed for i jobbet som buschauffør. Jeg synes, at det super hyggeligt at snakke med de forskellige passagerer og så er det bare en fed følelse, at jeg samtidig gør min del i samfundet, siger Kasper Olesen.

Føler sig velkommen i branchen

Selvom Kasper Olesen er yngre end størstedelen af landets buschauffører, er han blevet taget rigtig godt i mod af sine kollegaer i branchen.

- Jeg har kun modtaget positiv respons fra de andre chauffører. Til at starte med kunne jeg godt mærke, at de andre chauffører lige kiggede en ekstra gang, når de så mig i førersædet, men de tog mig hurtigt til sig. Der er et fantastisk fællesskab i busbranchen, hvor alle hilser på hinanden, det er virkelig fedt, siger Kasper Olesen.

Også passagerne har været gode til at rose chaufførlærlingen for hans kørsel.

- Jeg har flere gange fået at vide af mine passagerer, at jeg er en af de bedste chauffører, de har kørt med. Det kan jeg leve højt på længe, siger han.

Åben for flere lærlinge

Selvom Kasper Olesen gør det godt, er læretiden ikke blevet helt som planlagt. Den oprindelige plan var nemlig, at han skulle læres op i at køre turister til udlandet, hvilket ikke har været muligt i den aktuelle corona-situation. Det ærgrer Elin Davidsen.

- Vi ville rigtig gerne have lært ham op i at køre turister til udlandet, men det har desværre ikke været muligt på grund af COVID-19. Det er super ærgerligt, men jeg håber, at vi får muligheden for det senere på året, siger Elin Davidsen.

Hos Brdr. Davidsen er de meget positive over for at byde nye lærlinge velkommen i virksomheden i fremtiden.

- Hvis vi kommer tilbage til de tilstande, som vi havde før COVID-19, kunne vi sagtens finde på at få en lærling igen. Det er en rigtig god måde at få unge ind i virksomheden på, fremhæver Elin Davidsen.



Nyt partnerskab kan revolutionere uddannelse af buschauffører

Teknologi-firmaet SkanTech og uddannelsescentret UCplus, som blandt andet uddanner buschauffører, skal i løbet af de næste tre år udvikle et nyt digitalt uddannelseskoncept, der gennem intelligent software oplærer og korrigerer chauffører i deres kørsel - vel at mærke, mens de kører. Partnerskabet er etableret med udgangspunkt i et fælles ønske om at kombinere ny teknologi med dyb viden og erfaring i at uddanne buschauffører

Med støtte fra Innovationsfonden bliver der sat mere fart på udviklingen af fremtidens automatiske uddannelsessystem til busbranchen. Det første store fælles projekt bliver en ny uddannelse - ECO Electric - som skal være et supplement til den traditionelle grund- og efteruddannelse af buschauffør.

Chauffører skal lære imens de kører

I slutningen af 2020 lancerede SkanTech første version af "Intelligent driver education". Systemet bygger på software installeret i den enkelte bus, som løbende korrigerer chaufføren i hans kørsel. Ideen til at udvikle teknologien opstod, da Jan Skaarup fra SkanTech så en generel problemstilling i den måde, oplæring af nye chauffører foregik på ude hos busselskaberne.

Uddannelse

- Når nye chauffører starter i et busselskab, bliver de oplært i at køre ruterne af en af de erfarne chauffører. Det er både ekstremt kosttungt og ineffektivt, da oplæringen tager udgangspunkt i erfaringer hos den enkelte chauffør, der oplærer, frem for en automatisering af best practice. Derfor har vi udviklet en banebrydende teknologi, hvor chauffører bliver vejledt og korrigeret undervejs i deres kørsel, siger Jan Skaarup, der har leveret teknologiske løsninger til busbranchen siden 2004.

Nye teknologi kan højne kvalitet i uddannelsen

Med støtten fra Innovationsfonden er fokus i den videre udvikling af "Intelligent driver education" rettet mod produktmodning, dataindsamling og deep learning. SkanTech har i den forbindelse inviteret uddannelsescenteret UCplus, der har over 40 års erfaring i et uddanne buschauffører, til at deltage i projektet.

I løbet af de næste tre år skal teknologien modnes sammen med UCplus og konverteres til konkrete uddannelsesforløb, der forbedrer sikkerheden og samtidig understøtter omstilling til en mindre CO2-belastende drift.

- UCplus har en helt naturlig interesse i at være med til at udnytte, hvordan ny teknologi kan højne kvaliteten af buschaufføruddannelsen. Derudover har vi den viden, der kan justere og målrette produktet, så det kan bruges bedst i en uddannelsessammenhæng. Vi ved bl.a. en hel del om, hvordan chauffører tænker, og hvordan indøvning fungerer. Samtidig har vi på UCplus en ambition om både at hjælpe til mere grøn kollektiv trafik og at hjælpe til, at busselskaberne kan spare penge, siger administrerende direktør på UCplus, Erik Poulstrup.

Frem mod 2024 skal partnerskabet sammen udvikle softwaren i forhold til, hvordan den kan fungere som et værdiskabende supplement til den eksisterende uddannelse af buschauffører.



Mulighed for 110 procent dagpenge får markant flere til at starte på uddannelse

Den midlertidige ret til et uddannelsesløft på 110 procent dagpenge har betydet, at langt flere begynder på et uddannelsesløft. Det viser et omfattende serviceeftersyn af beskæftigelsesreformens uddannelsesordninger

Det har haft en positiv virkning, at puljen til uddannelsesløft er blevet justeret, og der er indført en midlertidig ret til uddannelse på 110 procent dagpenge til brancher, hvor der er mangel på arbejdskraft. Men der er også udfordringer med at få løftet flere ufaglærte til faglærte samt med en uddannelsesindsats, der er svær at overskue for både borger og jobcentre.

Sådan lyder nogle af konklusionerne i det serviceeftersyn af beskæftigelsesreformens uddannelsesordninger, der nu ligger klar. I 2017 besluttede forligskredsen at foretage et såkaldt serviceeftersyn med fokus på uddannelses tilbud for dagpengemodtagere. Formålet var at finde ud af, om de politiske intentioner fra 2014 om at målrette uddannelsesindsatsen mod virksomhedernes behov og mod de dagpengemodtagere med størst behov blev fulgt.

Et af de væsentlige resultater er, at der er sket en markant stigning i antallet af påbegyndte uddannelsesløft - primært på 110 procent dagpenge, som blev indført i sommeren 2020. For ni ud af ti af de adspurgte borgere har muligheden for 110 procent dagpenge været en forudsætning for at begynde på et opkvalificeringsforløb. Samtidig indikerer analyser, at korte og erhvervsrettede kurser kan have særligt positive effekter, særligt for ufaglærtes beskæftigelse.

Serviceeftersynet peger også på en række udfordringer. Godt nok er mange ufaglærte interesserede i at deltage i opkvalificering og uddannelse, men færre løftes til faglært, end forudsat i beskæftigelsesreformen fra 2014. Derudover oplever både ledige og jobcentre, at området er komplekst, svært at forstå og til tider administrativt tungt.

Serviceeftersynet bliver drøftet med forligskredsen i efteråret.

- Jeg er glad for, at tiltagene sidste sommer har gjort en mærkbar forskel. Det er helt afgørende for vækst og økonomi, at flere tager en uddannelse, så vi er klar til fremtidens arbejdsmarked. Prognoser viser blandt andet, at vi kommer til at mangle faglært arbejdskraft, så der er god grund til at have stort fokus på dette område. Især når vi ved, at det også for den enkelte er en god investering at tage en uddannelse, siger beskæftigelses- og ligestillingsminister Peter Hummelgaard (S) og fortsætter:

- Serviceeftersynet viser også, at der er udfordringer med kompleksiteten på området. Der er mange regler, og området er svært at overskue og for ufleksibelt. Derfor skal vi kigge på, om vi kan gøre det hele mere enkelt og nemmere at forstå for borgere, sagsbehandlere og virksomheder. Det nytter jo ikke, at man fx har ni til ti ordninger til uddannelse, når det kun er halvdelen af dem, som folk kender. Jeg synes, at vi med det omfattende serviceeftersyn har et godt grundlag for at tage en politisk snak om mulige ændringer. Og jeg ser frem til at drøfte de forskellige analyser med forligskredsen efter sommerferien.



Peter Nygaard fra Klingenberg Rejser sammen med administrerende direktør i Vitus Rejser, Heidi Maak Glinvad.

To rejseselskaber slår sig sammen

Siden 2015 har Peter Nygaard stået i spidsen for busrejseselskabet Klingenberg Rejser. Første juli bliver forretningen overdraget til Vitus Rejser, der har administrerende direktør Heidi Maak Glinvad bag rattet

- Hos Vitus Rejser har vi længe haft et godt øje til Klingenberg Rejser, siger Heidi Maak Glinvad, som peger på, at Klingenberg Rejser har en flot portefølje af indholdsrigge busrejser i Europa af høj standard, der passer som fod i hose ind i konceptet hos Vitus Rejser: Kvalitetsrejser med masser af indhold og socialt samvær.

Klingenberg Rejser, der er opkaldt efter stifteren Helge Klingenberg, har eksisteret siden 1984. Da Helge Klingenberg trak sig tilbage, overtog Peter Nygaard rejsebureauet, som under hans ejerskab er vokset til en sund forretning med en solid forankring på Vest- og Sydsjælland.

Peter Nygaard har besluttet at drosle ned for arbejdsbyrden og fokusere på driften af Nygaards Turist & Minibusser, der tilbyder en-dags ture samt buskørsel for både virksomheder og private. Peter Nygaard har derfor valgt at afhænde Klingenberg Rejser til Vitus Rejser.

Hos Vitus Rejser, der ejes af en erhvervsdrivende fond, hvis overskud går til velgørende formål, føler Peter Nygaard, at han har fundet det perfekte match.

- Vitus Rejser har ligesom Klingenberg Rejser fokus på kvalitetsrejser til fornuftige priser, hvor det sociale indhold er i højsædet. Vores koncepter ligger meget tæt op ad hinanden med fokus på oplevelser undervejs på hele rejsen og kompetent formidling af dansktalende rejseledere, siger Peter Nygaard.

Vitus Rejser har siden 1973 arrangeret grupperejser med dansktalende rejseledere for aktive og sociale voksne til hele verden. Programmet tæller normalt omkring 250 forskellige rejsemål, og rejserne foregår både med fly, krydstogtskibe og busser. Med købet af Klingenberg Rejser vil gæsterne hos begge bureauer få yderligere rejsemål at vælge imellem.

På sigt flyttes "maskinrummet" fra Sorø til Vitus Rejsers hovedkontor i København. Klingenberg-gæsterne kommer dog ikke til at mærke forskel. De vil stadig blive mødt af Klingenberg Rejsers faste rejseledere og chauffører i busserne. Peter Nygaard og hans datter Tanja, som sammen har drevet Klingenberg Rejser, kommer begge til at fortsætte i roller hos Vitus Rejser.

Sammenlægningen kommer til at ske løbende over sommeren.

Om Vitus Rejser:

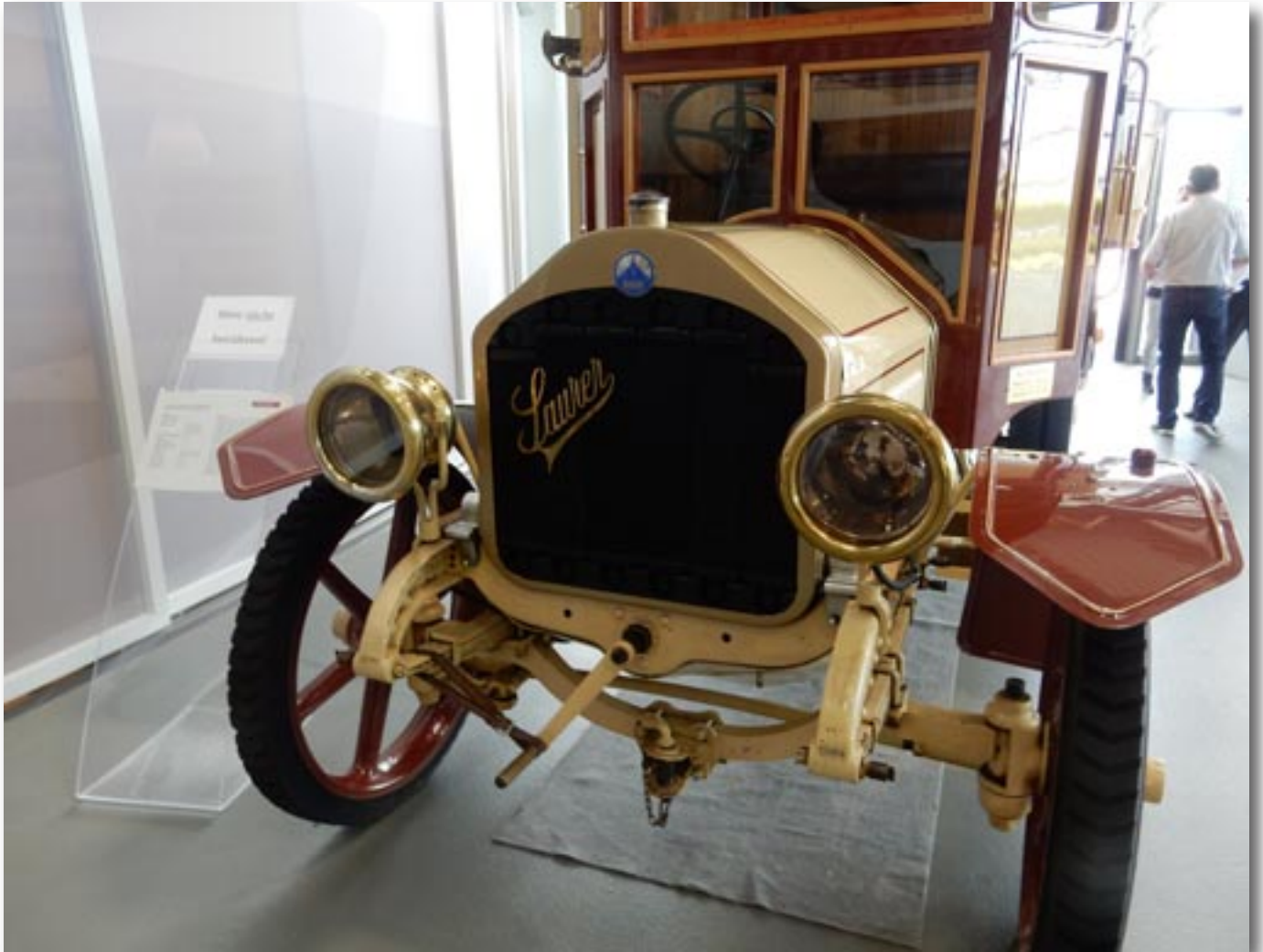
- Vitus Rejser har siden 1973 arrangeret grupperejser med dansktalende rejseledere for aktive og sociale voksne til hele verden
- Programmet tæller normalt omkring 250 forskellige rejsemål, og rejserne foregår både med fly, krydstogtskibe og busser
- Vitus Rejser er en erhvervsdrivende fond, hvis overskud går til velgørende formål

Busser kan undtages for vejafgift

I denne uge blev der opnået enighed mellem EU-Parlamentet og EU's Ministerråd om en politisk aftale om opdaterede regler for vejafgifter - det såkaldte eurovignetdirektiv. Direktivet skal tackle drivhusgasemissioner og andre miljøpåvirkninger, trafikbelastning og finansiering af vejinfrastruktur

I aftalen har man bevaret det grundlæggende princip således, at EU-landene har mulighed for at anvende vejafgifter og brugsafgifter for forskellige køretøjsklasser såsom lastbiler, varebiler, rute- og turistbusser, minibusser og personbiler uafhængigt af hinanden. Aftalen betyder ligeledes, at EU-landene kan beslutte slet ikke at opkræve afgifter for busser, hvilket organisationen Dansk PersonTransport er godt tilfreds med.

Dansk PersonTransport mener, at det giver god mening at undtage busserne for vejafgifter, da busserne er et alternativ til privatbilismen. En bus med fuld belægning erstatter som minimum 20 personbiler. EU-Kommissionen og også EU-Parlamentet har dog længe været af den holdning, at såfremt et medlemsland vælger at pålægge tunge køretøjer vejafgifter, så skal det samme gælde for busser.



Wiblinger-vognen skød en fart af 45 km/t på landevejen imellem Ulm og Wiblingen. Det fik dog en hurtig ende, da det kongelige Württembergs trafikregulativ kun tillod en hastighed på 30 km/t på landevejen og 12 km/t i byerne. Mensuccesen var dog hjemme. (Foto: Rolf Brems)

Magasinet Bus har været i Ulm - og hørt historien om en karetmager

Karl Kässbohrer etablerede sin vognmagervirksomhed tirsdag 5 september 1893. Han var udlært karatmager i hjembyen Ulm og var efterfølgende rejst til Venedig for at arbejde for nogle af de bedste vognmagere i branchen. Tilbage i Ulm åbnede han sin virksomhed - som ikke var den eneste. 12 andre vognmagere konkurrerede med Karl Kässbohrer, som i første omgang satsede på at reparere vogne

Af Rolf Brems

Karl Kässbohrer fik hurtigt et ry for at levere varen til tiden, i god kvalitet og billig pris. Dermed den første succes hjemme. En ildebrand i 1895 udslettede dog næsten forretningen, men på grund af hans gode ry, kom han hurtigt op i hestevognen igen.

Busrejser

På det tidspunkt kom de fleste nye hestevogne fra større firmaer i Stuttgart eller München. Det forhindrede dog ikke Karl Kässbohrer i at begynde på at levere landauer- og victoriavogne - altså lettere åbne vogne til jagt og privatkørsel til de mere velstillede.

På den tid var alle køretøjer "havremaskiner" som man spøgefuldt sagde. Rigtige maskiner var dampmaskiner i skibe, som på havet sejlede verden rundt - og i tog, som kom rundt på det vidt forgrenede tyske jernbanenet som "dampheste".

I 1899 kunne Karl Kässbohrer se mulighederne i at lave vogne til den offentlige transport. I de fleste større byer opstod der i slutningen af 1800-tallet et marked for hestetrukne og eldrevne sporvogne og for hestevogne i de byområder, som ikke fik skinner.

Postvæsnet havde i over 150 år varetaget noget af transporten med postdiligencer. Og selvom jernbanen tog de fleste passagerer, var der stadig behov for materiel. Her byggede Karl Kässbohrer en postvogn med både første og anden classes sektioner, som i alt kunne tage 12 passagerer. Ovenpå de to sektioner var der bagagerum til postsække.

Den første vogn til den offentlige trafik som Karl Kässbohrer lavede, var en 18 personers vogn trukket af fire heste. Passagererne kunne i godt vejr sidde under åben himmel, og så ellers under en pressening om vinteren. Karl Kässbohrer havde nu lavet sin første "Omnibus", som på latin betyder "for alle".

Med sine nye ideer og kreative løsninger voksede firmaet, så man i 1903 flyttede i nye lokaler og betegnede nu firmaet som "Den første Ulm vognfabrik". Samtidig var de første automobiler kommet på vejene, og Karl Kässbohrer begyndte nu også at arbejde i metal og lavede blandt andet bryggeriudstyr.

Det første automobil-køretøj, som Karl Kässbohrer byggede, var til et bryggeri, som skulle transportere sin tønder ud til kunderne. Undervognen var fra Adolph Sauer Swiss Waggon fabrik, men i stedet for kun at bygge en lastvogn til tønder, konstrueret han vognen så der kunne opsættes bænke, så bryggeriejereren kunne transportere passagerer. Karl Kässbohrer fik patent og positiv opmærksomhed - på konstruktionen.

Det var dog stadig mest "havremaskiner", som Karl konstruerede, mange var jo yderst skeptiske overfor det nye larmende automobil, alene i 1908 solgte han 72 hestevogne. Navnet Karl Kässbohrer begyndte at vinde anerkendelse og respekt vidt omkring.

Busrejser



Første vogn, som kunne tage 18 personer.



Kombineret post- og passagervogn med 1 og 2 klasse.

Busrejser

1910 blev vendepunktet for Karl Kässbohrers fremtid som karrosserifabrikant. Virksomheden fik nemlig til opgave at bygge et buskarrosseri oven på et lastbilchassis. Bussen var i karrosseri og chassis forud for sin tid,. Den havde kardan træk, fire fremadgående gear og massivt gummi på træhjulene. Selve karossen kunne medtage 18 siddende og 10 stående passagerer. Den skød en fart af 45 km/t på landevejen imellem Ulm og Wiblingen. Det fik dog en hurtig ende, da det kongelige Würtembergs trafikregulativ kun tillod en hastighed på 30 km/t på landevejen og 12 km/t i byerne. Men successen var hjemme, og nok en Wiblinger-vogn blev bygget.

I 1911 forsvinder annoncerne for produktionen af hestevogne. Nu var det biler og busser, som fabrikken koncentrerede sig om.

Første verdenskrig havde ødelagt markedet for lastbiler. De var i stor stil blevet brugt til at transportere tropper med og kunne nu erhverves for en billig penge. Men busserne havde stadig et marked, I 1919 byggede Karl Kässbohrer et karrosseri på et Magirus-chassis til det württembergske postvæsen, som ville erstatte diligencen med automobilen. Den kunne medtage 18 siddende og 6 stående passagerer og var drevet af en fire-cylindret motor på 40 hk. Brændstofforbruget var 19 liter pr. 100 km, men det var nu ikke benzin, som man skulle tage hensyn til. Det var snarere vand. Bremsen, som sad bag på gearkassen, skulle ved længerevarende brug afkøles med vand, som chaufføren skulle medbringe i tanken ved hans sæde.

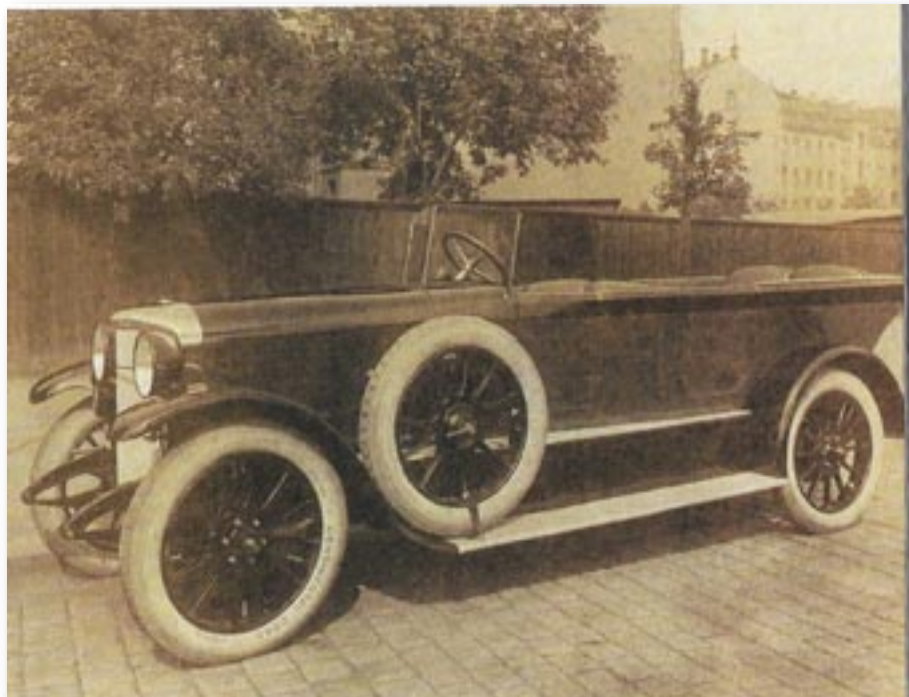
I starten af 1920'erne begyndte Karl Kässbohrer sideløbende at bygge biler. Chassiet til en af de mere berømte, The Phaeton, blev bygget på et Horch-chassis med en seks-cylindret motor. Automobiler blev bygget i små serier og var af den grund meget bekostelige. Tiden til samlebåndsfabrikker var endnu ikke klar i Tyskland, som man så det på den anden side af Atlanten. Det var nu hverken efterkrigstiden eller konkurrence fra store fabrikker, der truede firmaets eksistens, men Karl Kässbohrers pludselige død 26 december 1922 døde. Han efterlod sig kone og tre sønner - Karl og Otto på henholdsvis 21 og 18 år. Den tredje søn, Ortfried, er der ingen oplysninger på. Den ene af sønnerne, Karl, var midt i en uddannelse som maskintekniker, mens Otto samme år var blevet færdig som karatmager.

Efter nogen tids overvejelse tog brødrene beslutningen om at viderføre faderens værk. De fik moderens støtte og andre i familien hjalp med regnskaberne. Ansvar for fabrikken blev delt imellem de to brødre. Karl blev ansvarlig for lastbiler og anhängere, og Otto for Automobiler og busser. Brødrene havde begge arvet fliden og ånden i firmaet, man gik ikke på kompromis med kvaliteten og leveringsfrister.

Busrejser



Første kombineret lastbil til øltønder og som kunne laves om til paxvogn.



En Phaeton personbil.

Busrejser

I slutningen af 1920'erne stoppede brødre med at bygge automobiler og koncentrerede sig herefter udelukkende om at bygge busser og lastbiler.

Brødre havde dog bygget racerbiler og havde herigennem opfundet og udviklet ting som kunne bruges i produktionen. De havde blandt andet leveret karrosseriet til en Lancia Lambda, som med sin topfart på 130 km/t var datidens Porsche. Den var dog med sine 1.100 kg og 60 HK for tung til at gøre sig gældende i bjergløb. Det fik Otto til at tænke på at opbygge et køretøj uden den tunge ramme. Han brugte store aluminiumsplader, som blev formet og påsat en tynd ramme, som nu blev forstærket af pladerne. Han endte op med en racerbil som nu vejede 200 kg mindre, og som de næste år blev vinder af mange billøb.

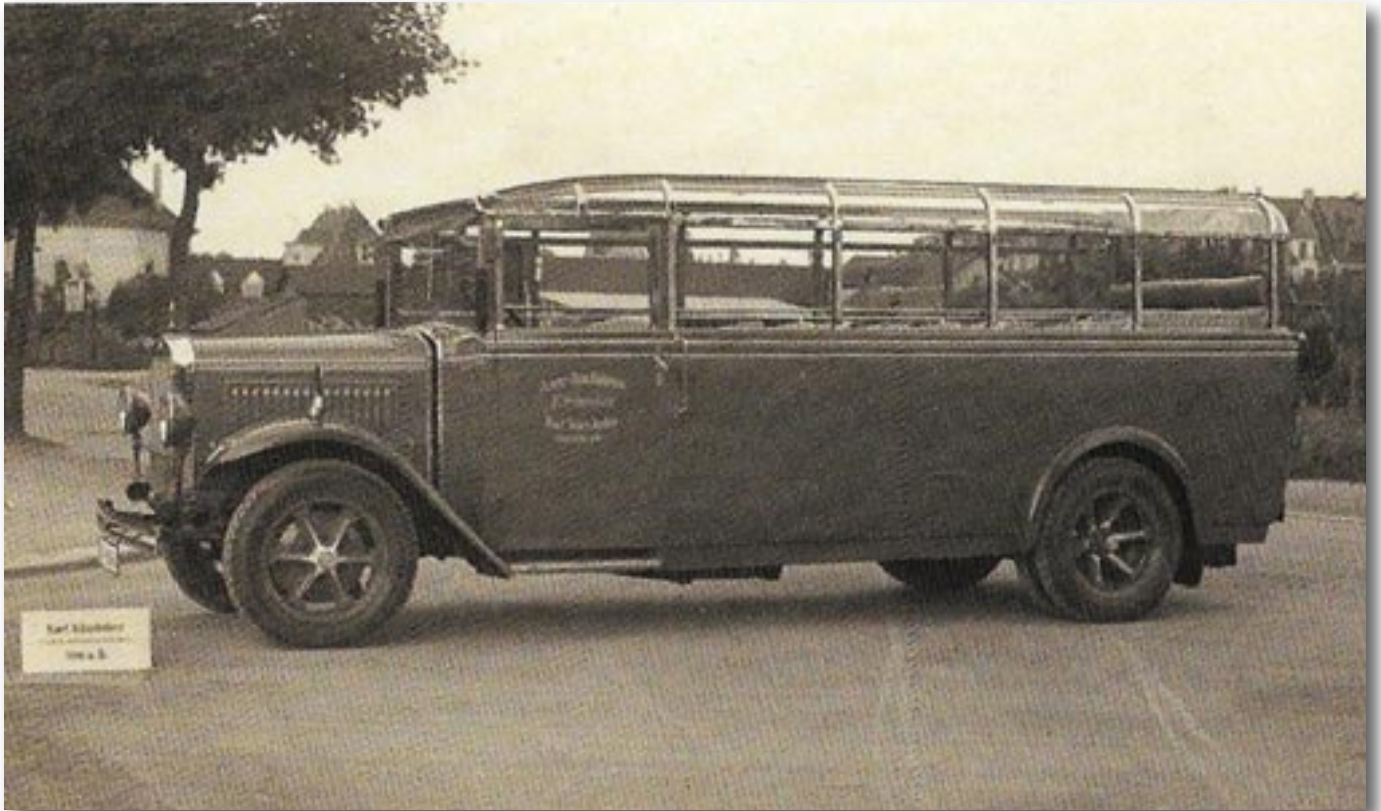
Lidet anede at Ottos konstruktion af en racerbil med selv bærende karrosseri senere skulle blive hjørnestenen i et kæmpe foretagende. I 1928 køber de en anden karrosserifabrik i Ulm, og i 1929 bygger de en bus på et to-tons chassis fra Mercedes-Benz. Det blev deres første bus bygget på en svejset jernramme og som fik en anden nyhed, nemlig buede panoramavinduer. De havde - uden at vide det - skabt det, der skulle blive Kässbohrers prototype inden for buskarrosserier.

Om brødre i 1930'erne tænkte på deres fars første levering af en lastbil, som kunne bruges til persontransport, ligger ikke fjernt. På grund af tidernes ugunst var mange vognmænd bange for at binde sig til et køretøj, som så kun kunne bruges til gods eller passagerer. Derfor udviklede og solgte brødre lastbiler, som også kunne bruges til persontransport - og somme tider i en kombination på samme tid.

Det var over den samme læst, at Brødre byggede en efter datidens mål enorm bus. Fra at have bygget busser til ca 40 personer, byggede de nu verdens største bus - var en slags sættevogn - med plads op til 170 personer. Trækkeren var udstyret med en Mercedes-Benz dieselmotor.

Hitler fik jo i 1930'erne bygget et vejnet imellem mange af de store byer, de såkaldte "autobahns". De var bygget til en højere hastighed, end man hidtil havde set, mange køretøjer kunne præsterer. Problemet var, at motorerne ofte var for små, så automobilindustrien begyndte at kigge på fly og jernbanerne og deres design, hvor man prøvede at mindske vindmodstanden. Ligesom DC3 flyet, bygget i 1936, hvor grundformen for eftertidens fly blev grundlagt, fandt Otto Kässbohrer med sin bus fra 1935, bygget på både Krupp, MAN og Mercedes-Benz chassis, formen for eftertiden.

Busrejser



Den første bus med buede glastag.



Den første strømlinede bus, eller teardrop-model.

Nu var hele køretøjet en samlet "teardrop" - ingen udhængte lygter, men runde linjer, glatte sider og tag. Det betød, at en bus med motor på 100 hk kunne komme op på den svimlende hastighed af over 100 km/t. Skulle man ud at køre stærkt, skulle man også sidde komfortabelt, syntes deisen at være. Der blev nu gjort mere ved stolene, de blev blødere og bredere, kunne justeres efter behov. Der begyndte at komme barer eller pantry'er i busser, og når der kommer noget ind, kommer der også noget ud - de første toiletter blev monteret i busser.

Otto Kässbohrer var altid god for nogle talemåder: "For at nå toppen, må du starte fra bunden", eller da han var i lære hos sin far: "Når ens fader er lærermester, er der ingen pauser". "Intet er umuligt" sagde han i 1950, og det var næsten sandt. Med en revolutionerende konstruktion, hvor den bageste del på bussen var hævet for et bedre udsyn, og stolene i nedre og forreste del kunne ændres til "sleepers", skabte Otto Kässbohrer en ny form inden for buskonstruktion.

Det kan godt være at Tyskland tabte krigen, men i den store økonomiske opblomstring efter krigen var Tyskland en klar vinder - i hvert fald for, hvad der senere blev betegnet som Vesttyskland. Med utallige udbombede byer var der noget at tage fat på. Det betød, at markedet for chassiser nu var rettet mod lastbiler, hvilket igen betød, at Kässbohrer ikke kunne få chassiser til busser. Otto Kässbohrer og hans cheffingeniør Georg Wahl fandt nu tegninger for selv bærende karrosserier frem fra 1930'erne. De gik nu igang med at bygge det, der skulle blive den første Setra, S8, og som skulle danne grundlag for fremtidens busser. Den bedste reklame, og som fik det meste af verden til at tabe underkæben, var et foto visende seks arbejdere, der løfter og bære hele chassiet væk. Tungere var det ikke.

Motoren blev nu lagt nede bagerst i bussen og blev forbundet direkte til bagakselen, hvilket sparede noget vægt. Spøgefugle sagde, at den så ville få fem bakgear og et fremadgående gear. Det samlede resultat i design, sikkerhed og komfort betød, at et nyt produkt i 1951 var født og gav navnet Setra. Ja, det betød "Selbstbetragender" - altså selv bærende.

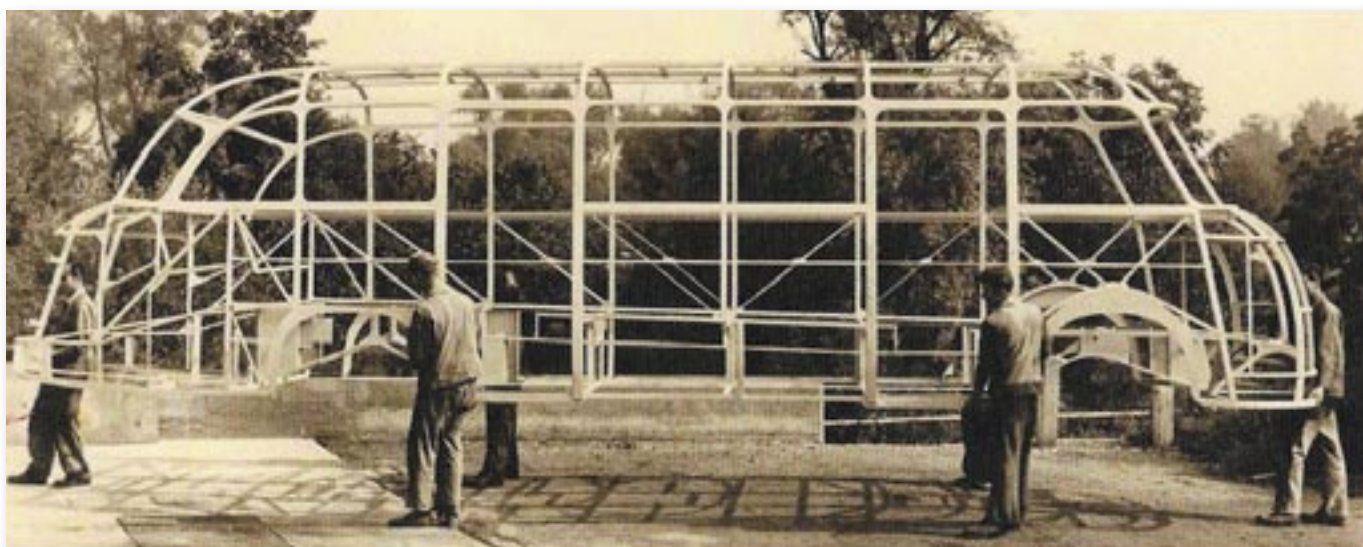
USA ser på de tyske busser fra Ulm

I USA havde man fået øjnene op for busfabrikken i Ulm. Det var fra Continental Trailways, et busselskab som kørte kontinentalt og som søgte efter mere komfortable og pålidelige busser. Otto Kässbohrer greb chancen og byggede en tre-akslet bus i aluminium på 12,2 meter og 2,5 meter bred. Modellen blev en forløber for en ledbus, den første af sin slags i USA, som blev 18 meter lang, 2,5 meter bred og 3,8 meter høj. Konstruktionen af den tre-akslede bus med den hævede passagerkabine blev nærmest synonymt med amerikanske



En decideret tourbus - med panorama vinduer, og hvilesæder i lav kabinen.

Det selvbærende karrosseri - her er det dog 6 mand der bærer det...



busser. Passagertogene var allerede under pres fra fly, biler og busser og var nærmest snart en saga blot. Komforten i busserne skulle være i top på de lange ture, hvis den skulle være i konkurrence med bilen. Så busserne fik air-condition og sæder, der kunne omdannes til sleepers, og et pantry. De amerikanske busser kørte op til 40.000 kilometer om måneden, så det krævede ordentligt materiel.

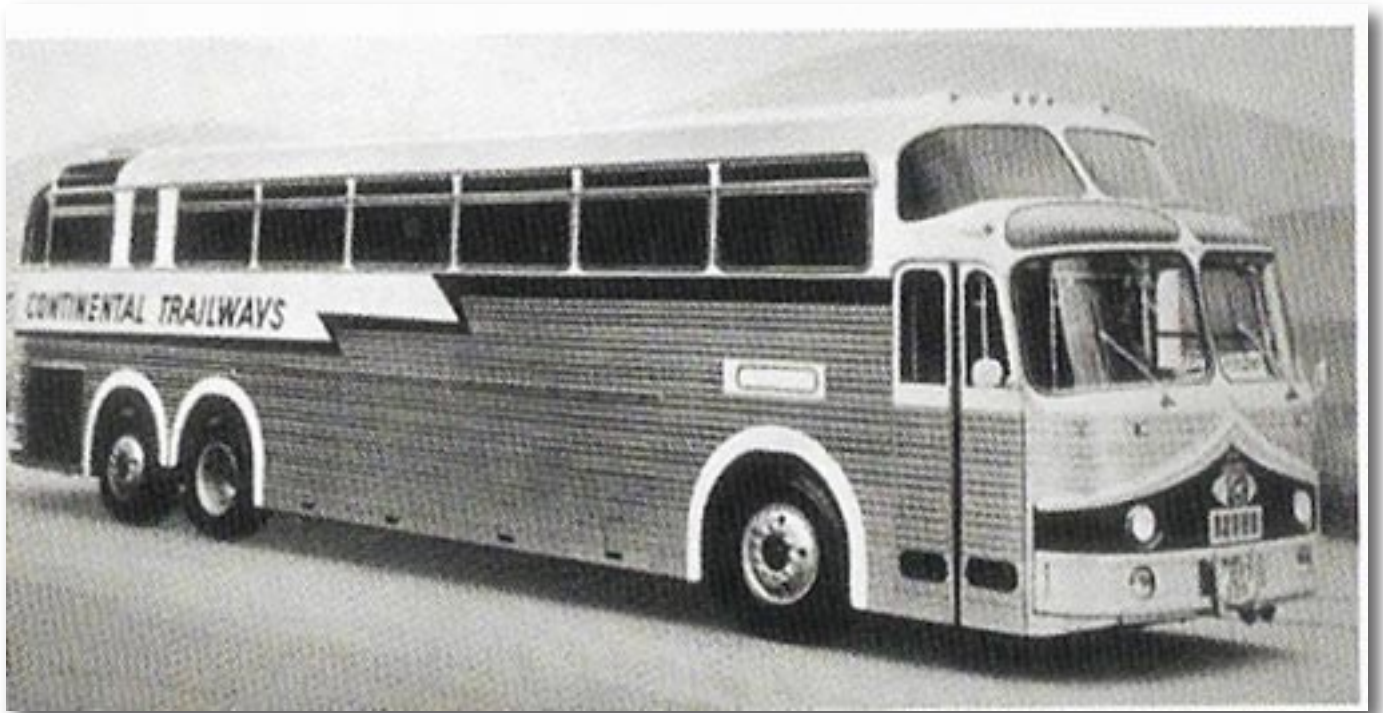
I 1956 blev modellen S6 præsenteret ved Geneva Motor Show. Bussen, som kun var 6,7 meter lang og 2,25 bred, var en lang liste af nye tiltag - uafhængigt hjulophæng, gummi affjedring med støddæmpere, lavt tyngdepunkt, og to-kreds bremsesystem, samt en fire-cylindret dieselmotor fra Henschel. S6 blev fulgt op af Serie 10, som kom til at indeholde typer op til S15, ST110 som var en service bus og SG165 som var den første ledbus.

Serien blev solgt i op til 7.500 enheder på 16 år. Som vi kender det fra Danmark, opstod der en del karrosserifabriker, som producerede busser på importerede chassiser. Det, som Setra kunne tilbyde, var en hyldevare med forskellige typer, men alle bygget over den samme læst, så indretning og funktionen var stort set ens, så chaufførerne følte sig trygge, uanset modellen. Reservedele var derfor også standard, ofte var det Henschel-motorer, man benyttede i 1950'erne og 60'erne, men det var op til kunden at vælge.

I 1963 blev Setra's første egentlig bybus præsenteret ved en messe i Frankfurt am Main. Den fik betegnelsen S125 City Bus, hvor betegnelsen dækkede over antallet af passagerer, den kunne rumme. Fordelt på 10,65 meter har man helt sikkert stået tæt, men bussen med en ståhøjde på 2,26 meter siges at have dannet inspiration for andre busfabrikker i branchen.

I 1967 lancerer Setra så sin serie 100 - en noget mere kantet, men også en mere funktionel model. Salgstallene var ikke imponerende, men med den større model S 130 i 1971, der fik en længde på 11,08 meter, var succesen hjemme. Også her fik man udviklet en ledbus, model SG180, og den sidste i 100 serien var en S 140 ES på 11,78 meter. Den havde større gulvhøjde og dermed større bagagerum. I alt solgte 100-serien 12.339 enheder.

I januar 1973 introduceredes 200 serien, hvor man første gang stødte på begrebet "High Deck" HD. Højden var 3,55 meter, og bussen var indrettet med pantry og toilet. Her var der plads til alle rejsende og deres bagage, fuld ståhøjde i bussen og luftaffjedring. Den blev i 1976 efterfulgt af flere andre modeller i forskellige varianter, men summa summarum, 200-serien solgte i alt 27.680 enheder indtil den nye serie 300 kørte ud af samlehallen i 1991.



Den amerikanske aluminiumsmodel.



Den første serie 100.

I 1982 blev dobbeltdækkeren S 228 DT introduceret med en højde på imponerende fire meter, som gav plads til passagerer i to etager. Højden på underste dæk, hvor der også var pantry og toilet, var på 1,80 meter, mens den på øverste dæk var 1,68 meter. Modellen gik som varmt brød - også i Danmark - og Setra solgte i alt 1.104 enheder.

Siden er der kommet både 400- og 500-serier, alle i forskellige versioner. Den seneste 531 DT kom i 2018.

Der er ingen tvivl, om at Setra har sat sig tungt på markedet for turistbusser.

Karl Kässbohrer døde i 1973 og Otto Kässbohrer i 1989, Setra er i dag en del af Daimler-koncernen og har stadig produktion i Ulm.

I 1920 bragte en avis en beretning fra et dyrskue. Avisen fortalte om karatmager Karl Kässbohrer, der havde medbragt - og solgt en komplet hestevogn med seler etc. Det var glemt, indtil en Josef Wegerer i 1962 skrev til Otto Kässbohrer, at han i 1920 havde købt vognen, og Karl Kässbohrer havde fortalt at netop denne vogn betød meget for ham, da det var hans søns svendestykke.

"Der er sket meget med Deres firma, fra et lille værksted, til en verdensomspændende virksomhed", skrev Josef Wegerer.

"Så hvis de Hr. Kässbohrer er interesseret må de gerne gense vognen og deres svendestykke. Den har tjent mig vel og er i god stand, jeg er blevet gammel og er ved at afhænde min forretning".

Således endte den sidste overlevende hestevogn fra Kässbohrer i Setra-museets samling.

I Magasinet Bus 7/8 - 2021 fortæller Rolf Brems omsin oplevesl emed at køre i en række Setra-busser, der har tjent deres ejere i tykt og tyndt - og i dag er veteraner inden for passagertransport.

Du kan få Magasinet Bus 7/8 - 2021 og efterfølgende numre, så længe du ønsker det ved at tilmelde dig **her** - frit og uforpligtende.



Den første bus bygget på det selv bærende karrosseri.



Den første serie 200, Super Setra.

Danske vognmænd bliver fra 1. juli omfattet af nye regler for løn- og arbejdsvilkår

Fra 1. juli skal alle danske vognmænd i stil med deres udenlandske konkurrenter efterleve de nye regler for løn- og arbejdsvilkår. Kontrollen med de danske vognmænd vil foregå som en del af Færdselsstyrelsens almindelige tilsyn med tilladelsesindehavere af gods- og bustilladelser.

Fredag 1. januar i år kom der nye regler for løn- og arbejdsvilkår på gods- og buskørselsområdet. Med de nye regler forpligtes vognmænd, som udfører cabotagekørsel og kombinerede transporter i Danmark, til at give deres chauffører, der er udstationerede i Danmark, en løn, der svarer til niveauet i de overenskomster, som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedets parter på henholdsvis godskørsels- og busområdet i Danmark. Omkostningsniveauet skal således iagttages af både danske og udenlandske vognmænd.

Fra 1. januar 2021 har vognmænd kun kunnet få udstedt bus- eller godskørselstilladelser, hvis de lever op til kravet om at aflønne deres chauffører, så lønnen ikke afviger væsentligt fra lønnen i de retningsgivende overenskomster.

For de danske vognmænd, som har fået en bus- eller godskørselstilladelse inden 1. januar 2021, er der en omstillingsperiode frem til 1. juli 2021. Omstillingsperioden giver vognmændene mulighed for at leve op til kravene for et omkostningsniveau ved aflønning af deres chauffører.

Det er Færdselsstyrelsens opgave at føre tilsyn med kravene for aflønning af chaufførerne. Måden, Færdselsstyrelsen fører tilsyn med dette krav, sker i forlængelse af de almindelige tilsyn, styrelsen allerede i dag fører med bus- og godskørselstilladelser.

Tilladelsesindehavere bliver i dag udtaget til tilsyn enten periodevist eller i forbindelse med en risikobaseret udtagning.

I modsætning til de tilsyn, der føres med udenlandske virksomheder og vognmænd, vil danske vognmænd ikke blive standset ved vejsiden af hverken politiet eller vejsidesynsinspektører fra Færdselsstyrelsen for at dokumentere aflønningskravene.

Færdselsstyrelsen er opmærksom på, at de nye regler for løn- og arbejdsvilkår er en ny praksis for de danske vognmænd og for styrelsen.

Færdselsstyrelsen er derfor optaget af at gøre det gennemskueligt for både store virksomheder og mindre vognmænd, så det bliver muligt at efterleve reglerne og ved tilsyn kunne dokumentere, at de nye aflønningskrav overholdes.

Interesserede kan læse mere om overenskomstforhold for chauffører, der udfører buskørsel, **her**:

Interesserede kan læse mere om overenskomstforhold for chauffører, der udfører godskørsel, **her**:

Fagforening skaffer godt 600.000 kroner i sager om arbejdsskader

I løbet af maj i år har 3F Københavns Chauffører skaffet 606.698 kroner hjem til medlemmer med arbejdsskadesager.

Dermed er det samlede beløb, som fagforeningen har fået hjem i sager om arbejdsskader i løbet af årets første fem måneder kommet op på 5.827.658 kroner.

Faglige sager giver medlemmer godt 150.000 kroner i maj

I løbet af maj i år har 3F Københavns Chauffører skaffet 154.513,13 kroner hjem til medlemmer, der har haft sager om faglige spørgsmål.

Dermed er det samlede beløb, som fagforeningen har fået hjem i faglige sager i løbet af årets første fem måneder kommet op på 845.062,49 kroner.



Busoperatør holdt linje-jubilæum

Onsdag 2. juni blev der holdt jubilæum hos Keolis på Industriholmen i Hvidovre. Anledningen var 25 årsdagen for overtagelse af linje 500S. Ruten blev oprindelig startet søndag 23. maj 1993 og drevet af UNI-Bus, som siden blev overtaget af City-Trafik, som fusionerede med Nettbus, som i 2014 skiftede navn til det nuværende Keolis

Af Rolf Brems

Og det var så 25 år som operatør på linjen, samt bygningerne på industriholmen, man fejrede. I den anledning var driftscheferne fra de andre Keolis-anlæg inviteret, samt driftsdirektøren Peter Quade, som holdt en veloplagt tale.

Fra starten stødte man på store udfordringer. Tiden fra man vandt et udbud til overtagelsen var dengang noget kortere end i dag. For det første var anlægget ikke færdigt, for det andet var blev de nye busser ikke leveret, så opstarten foregik med nogle bedagede busser, som så valgte at gå i stykker på første driftsdag.

På chaufførsiden overtog man flere fra Linjebus og BusDanmark, og da man samtidig overtog linje 650S, som ingen havde erfaring med, lå der også lidt opgaver med rutetræning.

Arbejdspladsen

Chaufførerne kom fra forskellige overenskomster og skulle have løn på forskellige tidspunkter. Derudover kunne de ikke køre alle vagterne, da reglerne for vagternes sammensætning var forskellige efter overenskomsten. Der var chauffører på SID og TF-overenskomster. 65 chauffører blev ansat til at dække linje 650S.

Men linje 500S blev hurtig en succes. Normalt tager det et år eller mere før en rute er "kørt ind". Her tog det få uger, passagererne havde til fulde taget ruten til sig.

Som noget nyt og relativt uprøvet blev der i de første busser installeret kaffemaskine og mønttelefon. Det kostede 5 kroner at ringe ca. tre minutter.

I det hele taget blev der kræset for passagererne. Der var - når man nu kunne købe kaffe - borde med huller til kopperne, ekstra benplads ved de fine blå plyssæder. Og ville man tage en lur var der nakkestøtter i lyseblåt stof.

I starten gik ruten fra Ballerup - Værløse - Birkerød til Rungsted Kyst. Men den blev efterhånden forlænget i begge ender - en årgang havde den endestation i Lufthavnen, men ender i dag i Ørestaden med sydøst og i Kokkedal i nord. Ruten er 56 kilometer lang, og turen tager fra 1 time og 50 minutter til lidt over 2 timer i myldertiden.

Ruten betjenes af op til 24 busser i spidsbelastningen kendetegnende ved, at de alle har blå hjørner.



Arbejdspladsen

Linje 500S har ikke været forskånet for uheld. Det alvorligeste var en chauffør, som fik et black out på vej ned ad rampen til motorvejen. Her kørte bussen over tre vognbaner, ramlede ind i midterrabbatten, og blev kastet tilbage over de samme tre vognbaner og havnede på skråningen i siden, iøvrigt ganske tæt på baghaven til garagen på Stamholmen. Her måtte den løftes ud af en BMS-kran, heldigvis var bussen på en tomkørsel og chaufføren slap uden skader.

En anden gang fik en chauffør sat bussen på et helleanlæg ved Højmosen i Kokkedal. Falckbilen, som skulle løfte den fri, fik også placeret sig, så hjulene ikke rørte jorden, så der måtte mere hjælp til.

En væltet bus blev landskendt, da TV2 fik filmet den fra helikopteren. Og af de mere muntre episoder havnede en bus i Sverige, da chaufføren glemte at dreje af ved sidste afkørsel.

HT Orkestret spiller op i anledning af jubilæumsdagen.

(Foto: Ionut Paduretu)



Arbejdspladsen



Sanne Treu Jensen får overrakt en 25 års jubilæumsgave.

(Foto: Ionut Paduretu)

En af dem, som har været med fra starten, er Susanne Treu Jensen. Hun begyndte under UNI-Bus og var fører af den anden bus, som på første driftsdag rullede ud af garagen.

- Der var ingen tablet til at vise os vejen. Vi fik udleveret nogle rutekort, og da det nordlige København var sort område for mig, var det noget af en udfordring, selvom vi havde været på indøvning, fortæller hun.

Sanne, som hun helst vil kaldes, startede ellers i detailhandlen, men fandt arbejdstiderne ved busdriften mere attraktive, og da hun fik chancen for at få et buskørekort mod et års binding, slog hun til.

- Jeg kunne absolut ikke forestille mig at lave andet, siger Sanne og fortsætter.

- Jeg har næsten altid kørt Linje 500S. Og i de perioder, hvor jeg skulle køre andre ruter, bad jeg om at komme til-

Arbejdspladsen

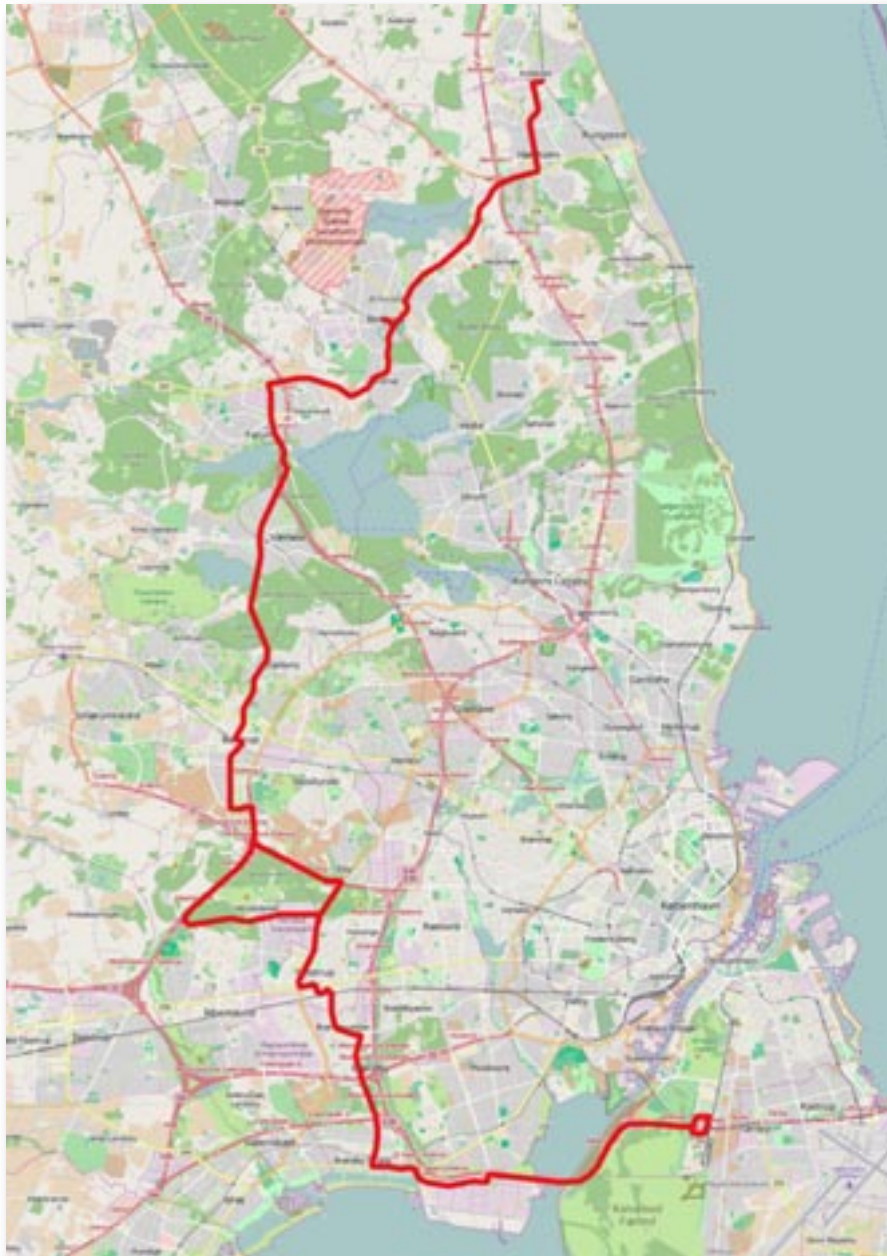
bage. Du har alt, når du kører linje 500S. Du kører i byen, forstæder og på landet. Jeg kan se nyfødte kalve i Høsterkøb, skøn natur i omkring Sjælsø og Isterød, og så elsker jeg kundekontakten. Jeg har nu kørt så længe, at dem, jeg kørte med som børn, nu selv kommer med en barnevogn og viser mig deres børn.

Sanne har selvfølgelig også mindre gode oplevelser.

- Jeg er blevet spyttet på og haft de sædvanlige brokkehoveder, så værre er det heller ikke.

- Jeg kom dog til skade en gang. På vores garageplads var der kun grus. Og med regn og vand blev der store huller, så for at kunne forcere disse huller var det nogle gange nødvendigt at hæve bussen. Men det havde jeg glemt, da jeg hoppede ud, så da jeg landede på benene, brækkede jeg mine ankler...

Linje 500S er også kendt for nye og sjove tiltag. Der blev eksempelvis lavet et afsnit med to sæder, som blev kaldt "kyskesæder". Her var der så lagt op til en romantisk bustur. Busserne er også blevet pyntet op til jul, påske og hallo-ween, men en pyntet EM fodboldbus blev dog droppet.



Arbejdspladsen



Linje 500 S på åbningsdagen i 1993.



En bus fra City Trafik.

Arbejdspladsen



City Trafik 2012 i Glostrup.



Keolis-bus i Birkerød.

Aftale om infrastruktur for over 160 milliarder kroner ligger på nettet

Den aftale om infrastruktur-investeringer, som S-Regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, SF, Radikale, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne er blevet enige, er tilgængelig på Transportministeriets web-side

Med aftalen om Infrastrukturplan 2035 er aftaleparterne blevet enige om at afsætte penge til en række infrastrukturprojekter og transportpolitiske tiltag herunder:

Over 86 milliarder kroner til kollektiv trafik, heraf ca. 45 milliarder kroner i nye investeringer, der sikrer hurtigere rejser på tværs af landet, nye BRT- og letbaneløsninger og metrolignende S-togs-drift i København

Cirka 64 milliarder kroner til anlæg af fremtidens veje, der skal bidrage til at løse centrale trængselsudfordringer og binde Danmark bedre sammen.

Omtrent 11 milliarder kroner til tre centrale regionale udviklingsprojekter, der skal bidrage til den lokale udvikling og trafikudviklingen i hele regionen.

3 milliarder kroner til nye cykelinitiativer, der skal få flere til at vælge cyklen ved f.eks. anlæg af nye cykelstier i kommuner og langs statsveje.

Grønne tiltag, der skal sikre, at ny infrastruktur ikke sker på kompromis med klimamålsætningerne, f.eks. udrulning af klimavenlig asfalt, batteritog på statsbanerne og opsætning af ladestandere langs statsvejene

Forslagene skal blandt andet mindske problemerne med kø, styrke den kollektive trafik og skabe forudsætningerne for en omstilling til grønne transportformer. I modsætning til tidligere infrastrukturplaner peger partierne på, at Infrastrukturplan 2035 i sig selv er CO2-neutral.

Interesserede kan læse "Aftale om Infrastrukturplan 2035" [her](#):

Bilag til aftaletekst - Projektoversigt - klik [her](#):

Bilag til aftaletekst - Økonomioversigt - klik [her](#):



Borgmesteren i landets næststørste by om infrastruktur-aftale: **Historisk flot infrastruktur-aftale for Aarhus og Østjylland**

Mandagens aftale om fremtidens infrastruktur i Danmark rummer store forbedringer af både den kollektive trafik i Aarhus og Østjylland samt af tilgængeligheden til Aarhus Havn og fremkommeligheden på motorvej E45. Det fremhæver byens borgmester Jacob Bundsgaard (S)

Indholdet af den aftale om fremtidens infrastruktur i Danmark, som S-Regeringen sammen med samtlige partier i Folketinget offentliggjorde mandag, rummer blandt andet finansiering af:

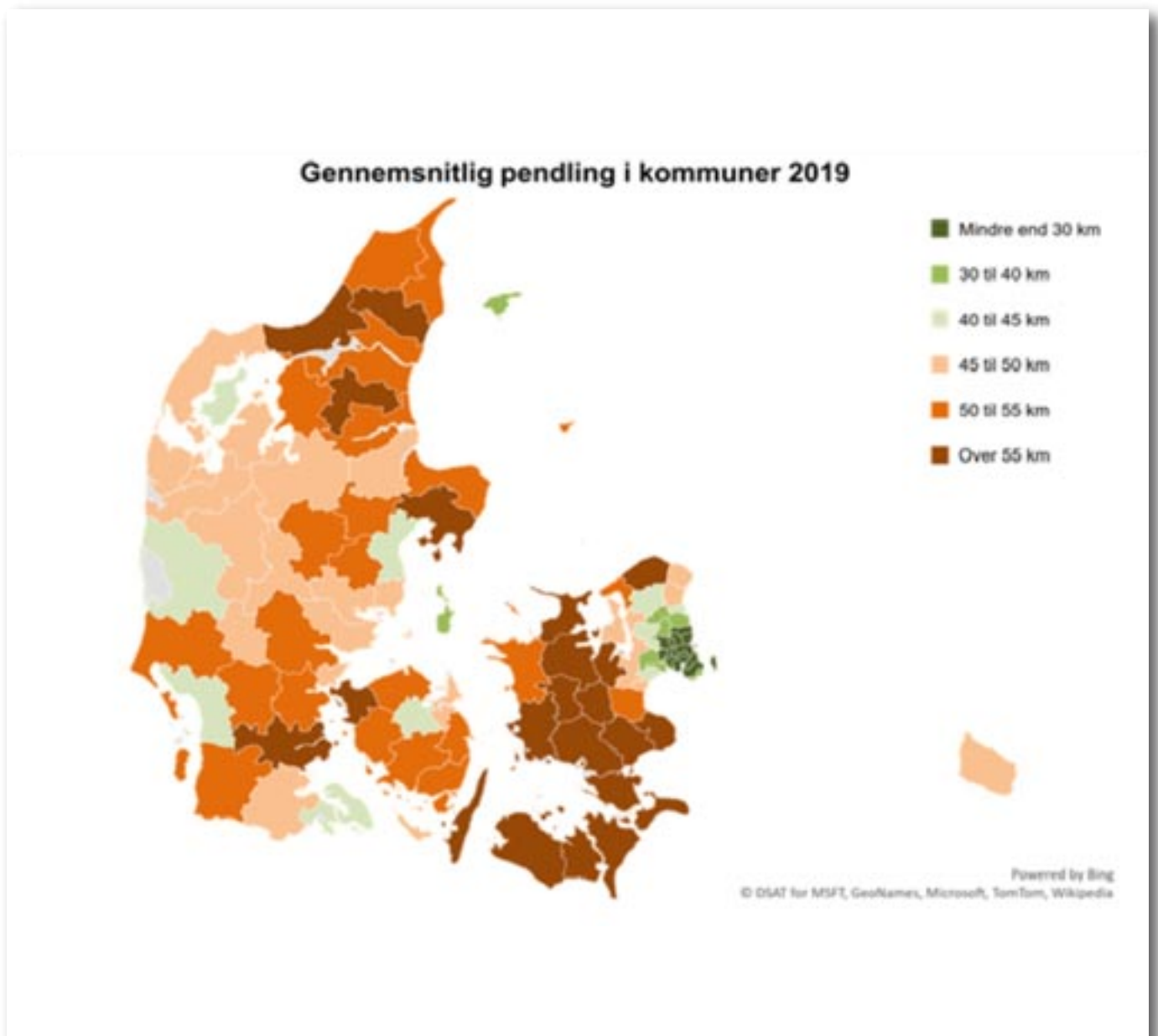
- Marselistunnelen - en to kilometer lang tunnel mellem Aarhus Havn, der er Danmarks største erhvervshavn, og motorvejsnettet
- Udvidelse af den Østjyske Motorvej mellem Aarhus S og Aarhus N, hvor trængslen er stigende. På den 19 kilometer lange strækning udbygges motorvejen fra fire til seks spor. Det samme gælder på strækningen fra Skanderborg til Vejle
- Etape 2 af Aarhus Letbane - fra Aarhus Midtby til Brabrand
- En ny, hurtig og direkte togforbindelse mellem Aarhus H og Silkeborg med stop i blandt andet Brabrand
- Opgradering af Rute 26 til motortrafikvej mellem E45 og Søbyvad syd om Lading Sø
- Fremtidssikring af Aarhus Hovedbanegård
- Udbygning af Rute 15 mellem Bale og Tåstrup

- Der er i dag grund til at sende en meget stor tak og ros til hele Christiansborg for det nye infrastruktur-forlig. Det er enestående, at regeringen sammen med alle de øvrige partier i én og samme aftale formår at give et sådan kæmpe-løft – ja, det er faktisk et tigerspring – til glæde for såvel den kollektive trafik, privatbilismen som for erhvervslivet, siger Jacob Bundsgaard og fortsætter:

- Det er det største løft på infrastrukturuområdet i Aarhus i årtier - hvis ikke nogen sinde. Det er en historisk flot og god aftale for Aarhus og hele Østjylland, som rigtig mange har arbejdet for siden årtusindeskiftet. Det glæder jeg mig rigtig meget over i dag, og der er grund til at rose alle de mange mennesker og organisationer, som gennem årene har arbejdet for at dette skulle ske, og ikke mindst en helt særlig tak til vores lokalt valgte folketingsmedlemmer, som har kæmpet hårdt for at sikre udvikling og vækst i Aarhus og Østjylland.

Aarhus' borgmester fremhæver, at der er tale om meget store samfundsinvesteringer, som vil binde Aarhus, Østjylland og dermed Danmark stærkere sammen.

- Det styrker både vores erhvervsliv og dagligdagen for den enkelte borger. Det betyder bedre fremkommelighed, færre bilkøer, mindre støj og mere fred i byen. At vi får etape 2 af letbanen samt en ny, hurtig togforbindelse mellem Aarhus og Silkeborg vil være en markant styrkelse af den kollektive trafik og hele byudviklingen i Aarhus Vest samt langs den nye vestgående togstrækning. Det rummer helt nye og store perspektiver, som vi i de kommende år vil forstå at udvikle og udnytte, siger han.



(Kilde og grafik: Danmarks Statistik og Dansk Infrastruktur)

Analyse fra Dansk Industri:

Borgere i Danmark pendler længere og længere

I Danmark bliver der pendlet mere og længere. En pendler kørte i 2019 i gennemsnit 44 kilometer på en arbejdsdag, hvilket er 28 procent længere end i 2002. Det viser en ny analyse fra Dansk Infrastruktur, der er en brancheorganisation under Dansk Industri

Ifølge analysen er udviklingen et udtryk for, at flere vælger at bosætte længere fra jobbet, hvilket kan hænge sammen med udviklingen i boligpriserne.

- Vi har aldrig pendlet så meget, som vi gør nu. Når flere vælger at bosætte sig længere fra arbejdspladsen, bliver vores mobilitet vigtigere end aldrig før, siger Henrik Friis, der er chef for Dansk Infrastruktur og fortsætter:

- En god infrastruktur er helt afgørende for den videre udvikling og vækst i Danmark. Hvis det bliver for besværligt at transportere sig, og vi bruger for lang tid i trafikken, kan virksomhederne ikke tiltrække den arbejdskraft, de har brug for.

Pendlere foretrækker bilen

Det er særligt bilen, de fleste pendlere foretrækker, når de skal til og fra arbejde. 67 procent af turene foregår i en bil, mens omkring 10 procent vælger den kollektive trafik. Cyklen bruges især til de kortere ture i de største byer. Udviklingen på landsplan viser, at bilen kun er blevet mere populær de seneste år.

- Vi kan se, at bilen er blevet langt mere populær. Flere kan nok mærke, at trængslen er taget til særligt i morgen- og eftermiddagstrafikken. Derfor er det er meget vigtigt, at vi investerer i infrastrukturen. Både i vejnettet, så vi kan få taget hånd om den trængsel, der hvert år koster Danmark over 25 milliarder kroner, og i en mere effektiv kollektiv trafik, siger Henrik Friis.

Hos Dansk Infrastruktur er vurderingen at villigheden til at rejse længere kan have flere fordele. Blandt andet kan det være med til at holde hånden under mange lokalsamfund.

- Vi kan se, at danskernes villighed til at rejse længere for at komme på arbejde er steget i hele landet, så længe transportmulighederne er til stede. Og det kan jo have den effekt, at særligt de unge familier bliver boende eller bosætter sig i lokalsamfundene. Og det betyder også, at virksomheder, der ikke ligger i eller omkring en større by vil have nemmere ved at tiltrække den arbejdskraft, de har brug for, siger Henrik Friis.

Interesserede kan se analysen **her**:





Byggeriet af ny hurtigfærge går langsommere

Leveringen af verdens største hurtigfærge, der skal sejle mellem Ystad i Skåne og Rønne på Bornholm, bliver forsinket, da det australske værft som følge af corona-tiden har svært ved at få mandskab og skrogdele udvekslet mellem værfterne i Filippinerne og Vietnam. Færgen forventes derfor leveret fra værftet i slutningen af 2022 og ikke som tidligere planlagt i løbet af andet kvartal 2022

- Værftet har kæmpet for at få tingene til at hænge sammen, men nu har værftets ledelse meddelt, at de på grund af situationen ikke kan komme i mål med byggeriet som lovet, siger Molslinjens administrerende direktør, Carsten Jensen.

Express 5 var planlagt til levering i andet kvartal af 2022, men leveringen er nu skubbet til sidste kvartal i stedet. Transportministeriet er blevet orienteret om forsinkelsen og har efterfølgende orienteret Bornholms borgmester, Thomas Thors, i sin egenskab af formand for Trafikkontaktrådet for Bornholm.

Austal vil som ansvarlige for byggeriet fremlægge en ny plan for færdiggørelsen af Express 5, og der forhandles med værftet om forudsætningerne for det videre forløb. Det sker samtidig med, at verden forsigtigt begynder en genåbning, som også vil omfatte muligheden for, at Bornholmslinjen kan sende sine egne folk ned til Express 5.

- Vi er meget kede af denne uacceptable forsinkelse, men nu glæder vi os til snarest selv at kunne være fysisk til stede på værftet, så vi kan være med til at sikre, at den nye plan holder, siger Carsten Jensen.

For sommeren 2021 har Bornholmslinjen på travle sommerdage planlagt ekstra frekvenser med både Express 1 og Max. Dermed kan den forventede efterspørgsel for sommeren 2021 løftes med den nuværende kapacitet. I tilfælde af forventet øget efterspørgsel i sommeren 2022, vil Bornholmslinjen diskutere den samlede kapacitet med Trafikkontaktrådet for Bornholm.

Bornholmerfærgerne har flere tilfredse kunder

Ny kundetilfredshedsundersøgelse viser, at passagererne på færgerne til og fra Bornholm, har været overvejende tilfredse med deres rejse i foråret

Selvom coronapandemien har budt på en række udfordringer for færgetrafikken til og fra Bornholm, viser den nyeste tilfredshedsmåling, at passagererne har været tilfredse med deres rejse. Der ses endda en lille stigning i tilfredsheden i forhold til højsæsonen 2020.

- Færgerne til og fra Bornholm er afgørende for øboerne og for turisterne. Corona har i den grad udfordret både passagerer og transportører. Alligevel viser målingen en stor tilfredshed med rejsen, og det ser jeg som et klart tegn på, hvor stor en indsats og tålmodighed alle parter har ydet for at få tingene til at fungere i denne helt særlige situation, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

Målingen viser blandt andet, at Molslinjen A/S ligger på bodstrin nul ud af fem på alle målte kategorier - herunder personlig betjening, rengøring og vedligeholdelse samt information og billetkøb.

Tilfredshedsmålingen er gennemført i perioden fra 10. marts til 9. april 2021. Selvom målingen er sket under coronapandemien, svarer antallet af passagerer og respondenter til niveauerne i 2019.

Interesserede kan se kundetilfredshedsundersøgelsen [her](#):

Rederi opdaterer el-færge

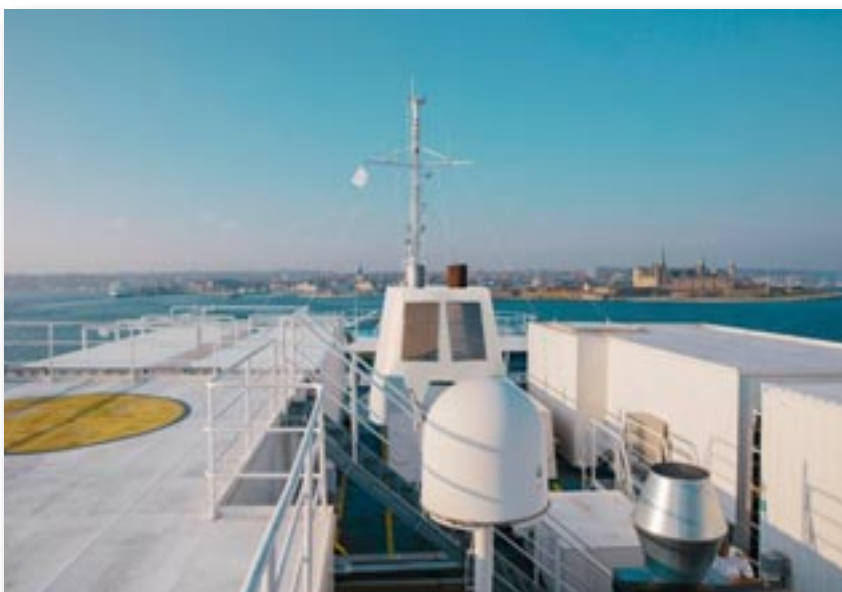
Færgerederiet ForSea, der forbinder Helsingør og Helsingborg med hyppige færgeforbindelser over Øresund opgraderer færgen »Tycho Brahe« med den største batteri-pakke, der hidtil er installeret på en færge

Målet med opgradering af Tycho Brahes batterikapacitet med 50 procent er at reducere ForSeas CO₂-udledning og øge fartøjets levetid.

Tycho Brahe og søsterskibet Aurora blev oprindeligt bygget som konventionelle dieseldrevne færger i 1991.

Siden skibene overgik til eldrift i 2018, har ForSea nedbragt sin CO₂-udledning med 37.000 ton.

(Foto: ForSea)



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
at udfase diesel-taxier i København

Læs mere side 42 - 45

Flere busser i Odense
i Odense som busselskaber slår sig sammen

Læs mere side 38 - 39

bliver elektriske
Svenske el-busser får polske kolleger

Læs mere side 17

Læs mere side 11

Alle Aalborgs busser bliver
elektriske fra august næste år

Læs mere side 12 - 14

Gik du glip af Magasinet Bus 5 - 2021?
Så hent det her!