

# Magasinet Bus

Tirsdag 31. august 2021 - nummer 7/8 - 9. årgang

De gule - og grønne - fra Østen har kørt de første 100 dage - og nu lidt mere

Læs mere side 18 - 29

Polsk busproducent skal levere 29 el-busser til Aarhus

Læs mere side 34

70 års-jubilæet blev markeret sammen med veteraner

Læs mere side 44 - 51

Busmarkedet er kørt frem fra 85 til 224

Læs mere side 32

Villigheden til at pendle er faldet

Læs mere side 6

31 busser i Vejle kommune skal køre elektrisk

Læs mere side 12

# September byder på en messe om en masse

Midt i september bliver der sat fokus på transport i Herning. Hele Messecenter Herning's Hal H er sat af til udstillere af busser med tilbehør.

Det bliver spændende at se - især at se, om coronatiden har lagt lysten til at besøge messer i sygesengen, fordi vi i mange sammenhænge er blevet vant til at arbejde og hente ny viden online og dermed spare rejsetid og undgå trængsel.

På et kig på programmet for Transport 2021 viser, at der kan være en del inspiration at hente - og nyt at se på og høre om.

Som på den seneste transportmesse i Herning for godt to år siden er et af årets fokus-områder bæredygtige transportløsninger. Dels i form rullende materiel, der kører mere eller mindre CO2-neutralt - og i form af mini-konferencer over to dage.

Her på Magasinet Bus, hvor vi løbende forsøger at følge udviklingen af bæredygtige transportløsninger, kan vi endnu en gang notere, at udviklingen kører meget hurtigt. Og her er der ingen øvre hastighedsgrænse. Det betyder også, at hvad der syntes urealistisk at tro på for et år eller to siden, måske synes endog meget realistisk i dag. Et eksempel er brint-elektriske køretøjer, hvor der flere steder i Europa bliver etableret tank-anlæg, hvor brint-elektriske køretøjer kan tanke energi. Nogle producenter er nølende med at melde ud, hvad de mener om brint-elektriske løsninger, mens andre er mere klare.

Et andet punkt, der kan være spændende at høre mere om, er, hvilke tiltag fra corona-tiden, der vil overleve i tiden efter. Luftrensning, håndsprit, rengøring og ???

Transportmessen i Herning bliver med disse ord til inspiration forhåbentlig en messe for en fremtid med bæredygtig transport - og ikke en dødsmesse over det, der var en gang.

God læselyst

Jesper Christensen, chefredaktør

*Magasinet Bus bliver udgivet af  
transportnyhederne.dk  
Skolebakken 7, 1. tv  
DK-8000 Aarhus C  
Telefon: +45 2720 2531*

*Ansvarshavende redaktør:  
Jesper Christensen*

*Redaktionen kan også kontaktes på email:  
redaktionen@transportnyhederne.dk*

*Magasinet Bus udsendes frit til alle med interesse i området for passagertransport - med fokus på transport med bus, minibus og taxi. Magasinet Bus ser også på andre områder for passagertransport, der berører transport med bus, minibus og taxi - eksempelvis tog og færger. Magasinet Bus udkom første gang i efteråret 2012.*



# NEW CROSSWAY NATURAL POWER

## BÆREDYGTIG INTERCITY-TRANSPORT

BTS



### MILJØVENLIG

Færre partikler, mindre NOx, mindre støj  
Op til 95% mindre CO<sub>2</sub>-udledning med biogas  
Overholder by- og omegnszonerens strenge miljøkrav

### IMPONERENDE TCO

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

### UDSKIFT 1 TIL 1

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

### EKSPERTISE I NATURGASTRANSPORT

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

Kontakt os for at høre mere:



INTERCITY 2020

# IVECO BUS

Your partner for sustainable transport



Rutebilstationen i Aarhus har gennemgået en synlig forandring de seneste år - ufrivilligt. Forandringen blev udløst af, at et betondæk over en p-kælder var ved at være usikker - og dermed ikke længere kunne bære busserne, der havde holdpladser på dækket. (Foto: Jesper Christensen)

## Busser i Aarhus har fået en ny og bedre rutebilstation

Den sidste onsdag i august rykkede busserne i Aarhus ind på deres nye faste pladser på Aarhus Rutebilstation efter en ombygning af pladsen. Den nye plads rummer et kys og kør-område, info-skærme, områdeopdeling, grøn beplantning og flere siddemuligheder, hvilket skal være med til at forsøge passagerens ophold på rutebilstationen i Aarhus

Siden oktober sidste år har rutebilstationen i Aarhus været under ombygning, da betondækket over en p-kælder under rutebilstationen var i fare for at falde sammen. Arbejdet med at sikre området, hvor p-kælderen er blevet fyldt op, har været delt i etaper, hvor starten af en ny etape hver gang har medført ændrede pladser for busserne.

Aarhus Rutebilstation er efter ombygningen blevet inddelt i fire områder og gjort lettere for kunderne at orientere sig. Det kan de blandt andet gøre via nye info-skærme, der er placeret ved Midttrafik Kundecenter. Busserne holder ved





Et billede fra rutebilstationen i Aarhus 2017 - inden ombygningen.

(Foto: Jesper Christensen)

nye perroner, hvor tydelige markeringer også hjælper svagtseende. Dertil kommer nye cykelparkeringspladser og et kys og kør-område i Fredensgade, som giver nem adgang til pladsen, hvor fjernbusserne vendte tilbage 30. august.

For at gøre området mere trygt og behageligt er der kommet grøn beplantning, flere siddemuligheder og god belysning.

---

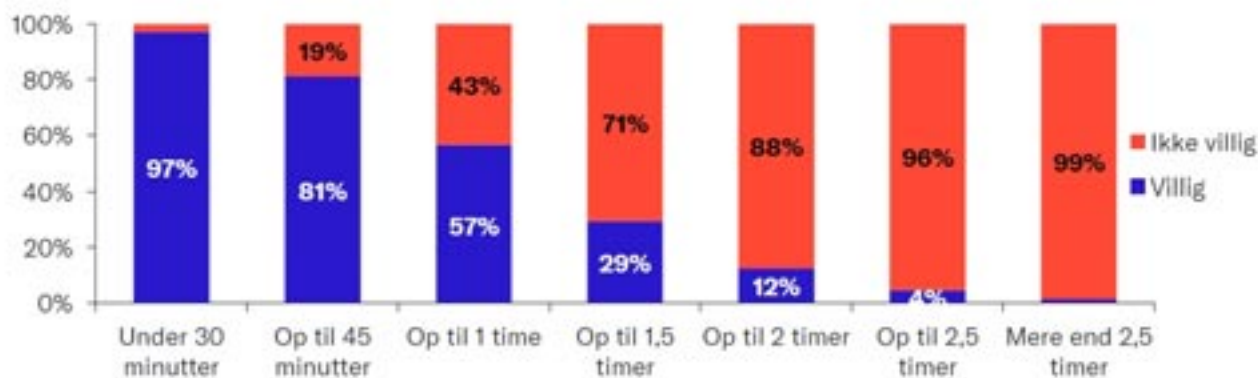
## Aktivitetscenter i Korsør får billetsalg med personlig betjening

Selvom kunderne i den kollektive transport er blevet stadig mere digitale, har nogle fortsat brug for hjælp til køb af pensionistkort på pap og personlig vejledning til at bestille et rejsekort. Derfor har Slagelse Kommune og trafikselskabet Movia aftalt et nyt samarbejde om personligt betjent billetsalg. Samarbejdet betyder, at Aktivitetscenter Teglværksparken Korsør har fået billetsalg med personlig betjening

Samarbejdet betyder også, at Slagelse Kommune sikrer, at der fortsat er et salgssted, som med personlig betjening kan betjene ikke-digitale ældre, borgere med forskellige sproglige udfordringer og socialt sårbare kunder, når de skal købe pensionistkort eller bestille et rejsekort.

Hos Slagelse Kommune ser man det som en fordel, at aktivitetscenteret i Korsør også kan fungere som et betjent salgssted for den kollektive transport. Dermed kan kommunen hjælpe de borgere, som har deres vante gang i aktivitetscenteret, men også at tiltrække sårbare borgere, der normalt ikke kommer i aktivitetscenteret, og måske derfor ikke kender til kommunens tilbud.

Figur 1: Den maksimale samlede transporttid til og fra arbejde, man er villig til at have, hvis man mister sit arbejde og får tilbudt et nyt job med samme arbejdsbetingelser og løn som i ens nuværende job



Kilde: Norstat for Dansk Erhverv, maj 2021.

Note: n = 972. Kun beskæftigede danskere, dvs. selvstændige, fuldtids- eller deltidsbeskæftigede mellem 20-65 år.

## Analyse:

# Villigheden til at pendle er faldet

En ny analyse fra interesseorganisationen Dansk Erhverv viser, at borgere i Danmark er blevet mindre villige, når det gælder om at bruge tid på at komme til og fra arbejde. Analysen viser, at 29 procent i arbejde maksimalt ønsker at pendle halvanden time om dagen - tre kvarter hver vej. I 2018 var tallet 43 procent. Dansk Erhverv betegner det som "problematisk"

- Det er svært at sige, hvorfor udviklingen er gået sådan. En forklaring kan være, at coronakrisen og restriktionerne har gjort, at hjemmearbejdende danskere er blevet mere bevidste om betydningen af transporttid for deres hverdag, siger Peter Halkjær, der er arbejdsmarkedschef i Dansk Erhverv.

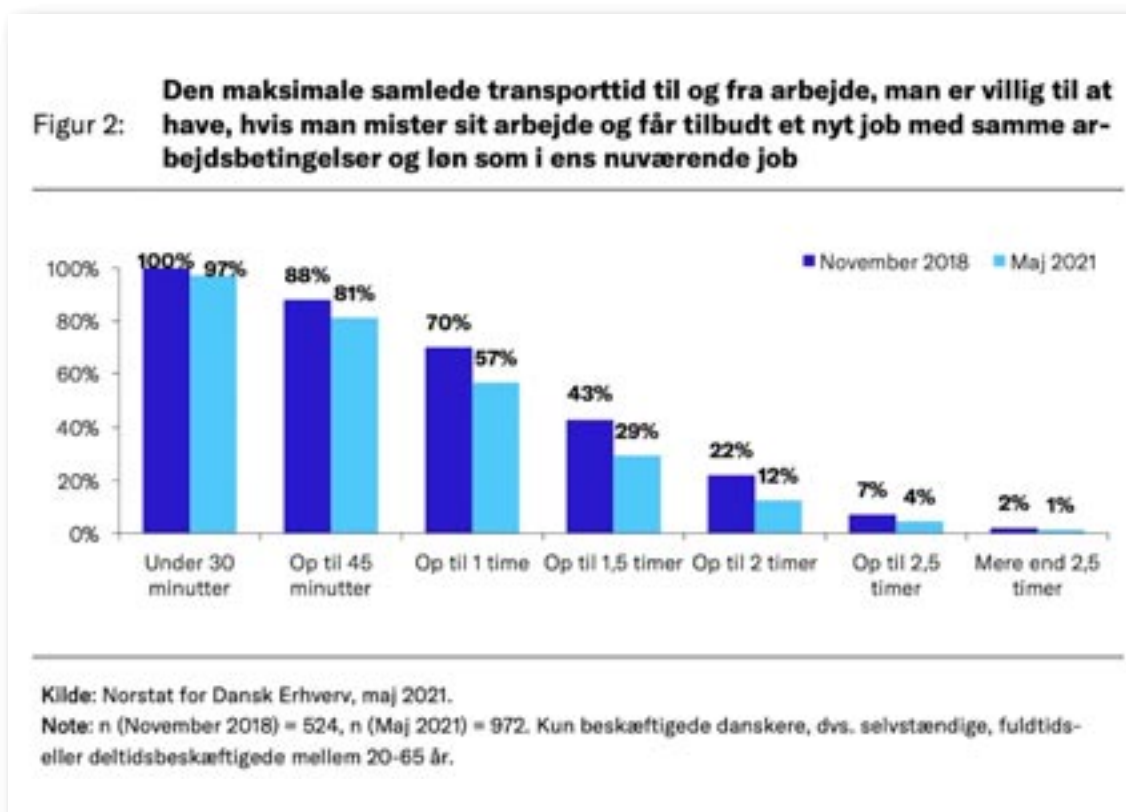
- Ikke desto mindre er udviklingen problematisk for erhvervslivet. For når virksomheder skal ansætte medarbejdere, så betyder villigheden til at pendle meget i forhold til rekrutteringsgrundlaget. Det skal også ses i lyset af, at mange virksomheder lige nu har svært ved at finde den rigtige arbejdskraft, når de søger nye medarbejdere, siger han videre.

# Kollektiv trafik

Peter Halkjær peger desuden på, at 19 procent af de beskæftigede i Danmark ikke ønsker at pendle mere end 45 minutter dagligt.

- Vi ser altså, at næsten hver femte ikke vil have mere end 23 minutter til arbejde. Det er ikke meget, og det kan spænde ben for den enkeltes muligheder for at få drømmejobbet, lige som det giver store begrænsninger for virksomhederne. Og det gælder i øvrigt virksomheder i hele Danmark. Mobilitet og fleksibilitet er nøglen til et dynamisk arbejdsmarked, og når der bliver mindre af de ting, så skader det dansk erhvervsliv og dermed også det danske samfund, siger Peter Halkjær.

Interesserede kan se analysen fra Dansk Erhverv [her](#):



## Nyt pendlerkort åbner for færre pendlerdage

DSB og de øvrige trafikkselskaber tilbyder sammen et nyt pendlerkort - Pendler20 - der er tilpasset pendlere, der har behov for at rejse to-tre dage om ugen på den samme strækning

Arbejdslivet har siden corona-tiden ankom til Kongeriget ændret sig for mange, så de fremover ikke har behov for at møde fysisk på på deres arbejdsplads hver dag, da de også har arbejdsdage hjemme.

For at imødekomme det behov har DSB og de forskellige trafikkselskaber lavet et fleksibelt pendlerkort, der passer til den nye hverdag. Det nye pendlerkort - Pendler20 - henvender sig til kunder, der har brug for at rejse to-tre dage om ugen. Kortet giver kunden 20 valgfrie rejsedage til bestemte zoner inden for en samlet periode på 60 dage.

- Vi håber, at kunderne tager godt imod det nye kort, hvor man fordeler rejsedagene frit over perioden, så der er fleksibilitet i forhold til de nye arbejdsvaner, siger Charlotte Saltoft Kjærulff, der er kundechef i DSB.

I første omgang bliver det nye Pendler20-kort testet i hele landet og løbende evalueret. Pendler20-kortet er blevet til i et samarbejde mellem de regionale trafikkselskaber og togoperatørerne Arriva og DSB.

Pendlere, der har brug for at rejse i flere dage, kan med fordel fortsat benytte de eksisterende pendlerkort, der giver fri adgang til en bestemt strækning i 30 dage.

### Fakta om Pendler 20:

- Pendler20 kan købes i DSB's app og i DOT's område i DOT's app
- Kunderne kan selv vælge, hvornår de 20 rejsedage skal bruges inden for en fast periode på 60 dage
- Dagene skal aktiveres efter behov og skal ikke være fastlagt på forhånd
- Prisen afhænger af rejsens længde og rejseaktivitet
- Kortet er personligt og må ikke deles med andre
- Kortet er målrettet kunder, der gennemsnitligt har behov for at rejse to-tre dage ugentligt





*Linie 400S kan være en af de buslinier i Hovedstadsområdet, der i fremtiden vil køre som en BRT-linie med eget spor.*

## Hovedstadskommuner interesserer sig for forsøgsordning med hurtigbuslinier

Indenrigs- og boligminister Kaare Dybvad Bek og transportminister Benny Engelbrecht har sat gang i en forsøgsordning, hvor kommuner i hovedstadsområdet kan søge om at opføre større byggerier ved standsningssteder på BRT-linier - hurtigbuslinier, der skal køre i egne busbaner på tværs af hovedstadsområdet. Hvidovre, Rødovre, Ballerup, Høje Taastrup og Gladsaxe Kommuner har indsendt ansøgninger til forsøgsordningen

Forsøgsordningen skal understøtte etableringen af de første BRT-linier i hovedstadsområdet ved at gøre intensiv byggeri muligt i konkret udpegede områder langs linierne. Derudover skal forsøgsordningen være med til at belyse, om de mange daglige brugere af nyt byggeri vælger BRT-busser frem for biler.

Kommunerne i hovedstadsområdet kan søge om mulighed for at opføre større byggeri ved op til tre standsningssteder på op til tre BRT-linier, - det vi sige ved maksimalt ni standsningssteder. Større byggeri kan eksempelvis være store kontorkomplekser eller hotel- og konferencecentre.

# Kollektiv trafik

Ved ansøgningsfristens udløb 30. juni havde fem af hovedstadsområdet kommuner - Hvidovre, Rødovre, Ballerup, Høje Taastrup og Gladsaxe - budt ind. De har søgt om mulighed for at opføre større byggeri ved i alt ni standsningssteder fordelt på to BRT-linier. Desuden er der modtaget en interesetilkendegivelse fra Ishøj Kommune.

Efter sommerferien vil indenrigs- og boligministeren sammen med transportministeren beslutte hvilke kommuner, der får et betinget tilsagn om at kunne opføre større byggeri. Et endeligt tilsagn kan opnås, når der er truffet bindende beslutninger om finansiering, placering, anlæg og drift af BRT-linierne.

Med aftale om "Udmøntning af investeringsmidler i Bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035" af 28. juni 2021 mellem S-Regeringen, SF, Radikale og Enhedslisten er der afsat statslig finansiering til tilbundsgående undersøgelser af BRT på linie 200S (Avedøre Holme-Gladsaxe Trafikplads) og 400S (Ishøj-Lyngby) i hovedstadsområdet. Der er også afsat halv statslig finansiering af disse BRT-linier forudsat, at der lokalt tilvejebringes finansiering til den resterende andel af projekterne. Bedre og billigere-aftalen er en delaftale af "Infrastrukturplan 2035" af 28. juni, og Venstre og Det Konservative Folkeparti har tilsluttet sig delaftalen for så vidt angår letbane og BRT-løsninger.

- Det er rigtig positivt, at fem kommuner nu har budt ind med planer for, hvordan kommende BRT-linier kan understøttes med større byggeri langs linierne. Det kan bidrage til en grønnere hovedstad med effektiv transport og mindre trængsel. Samtidig åbner det nye byggemuligheder, som kan bidrage til en positiv udvikling i flere byområder i hovedstadsområdet, siger indenrigs- og boligminister Kaare Dybvad Bek.

- Det er vigtigt at skabe et attraktivt kollektiv trafiknet i hovedstadsområdet, som kan medvirke til at flytte flere fra bilerne over i den kollektive transport. BRT-løsninger på linie 200S og 400S vil være grønne og mobilitetsfremmende, og vil styrke den tværgående kollektive trafik i hovedstadsområdet ved blandt andet at binde en række S-togslinier sammen, og jeg glæder mig til at følge projekterne også nu, hvor flere kommuner har ansøgt om stationsnærhed på de to linier, siger transportminister Benny Engelbrecht.

## Ny station udløser ændringer i Hjørring

Åbningen af Hjørring Øst Station betyder, at blandt andet EUC Nord får togbetjening i nærheden, ligesom Hjørring Sygehus også ligger i gåafstand af den nye Hjørring Øst Station. Derfor har NT ændret på nogle busruter, der betjener passagerer i Hjørringområdet

Tidligere passagertællinger på rute 78 mellem Hjørring St og Sindal viser, at de fleste passagerer står af og på i Sindal, i Hjørring Øst eller i Hjørring C. De kan derfor benytte tog i stedet for bus. Desuden er der en gruppe passagerer, som hovedsageligt rejser mellem Hjørring og Skibsbjerg/Astrup/Sønderskov morgen og eftermiddag.

Derfor har NT afkortet 78 til strækningen Hjørring-Sæby, forlænget Rute 80, der deles op i 80 Hjørring-Lønstrup og 82 Hjørring-Bjergby-Tversted-Bindslev-Sindal. Dertil kommer en ny rute 81, som forbinder Astrup samt Skibsbjerg og Sønderskov med Hjørring.

# 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](https://transportmessen.dk)





Vejle får batterielektriske bybusser i oktober 2022.

(Foto fra arkivet.)

## 31 busser i Vejle kommune skal køre elektrisk

Sydtrafik har indgået kontrakter med Tide Bus Danmark og Vejle Turisttrafik om busdriften i Vejle kommune. Kontrakterne betyder, at der fra oktober næste år vil komme 31 el-busser på gader og veje i Vejle kommune. De nye kontrakter, der vil gøre den kollektive trafik i Vejle kommune mindre CO2-belastende, giver også en billigere drift - og flere bybusser i Vejle

Tide Bus Danmark overtager fra søndag 16. oktober næste år driften af i alt 20 bybusser og 11 busser på 200-ruterne mellem byerne, mens lokalkørslen overtages af Vejle Turisttrafik, hvilket sikrer, at noget af busdriften forbliver på lokale hænder.

### Klimaplans delmål opnået

- Teknisk Udvalg tog for halvanden år siden en beslutning om at satse på eldrevet kollektiv busstrafik i Vejle kommune, og det er den beslutning, vi nu ser forvandlet til en kontrakt, som bidrager til Vejle Kommunes klimaplan, der har 100 procent CO2-neutral buskørsel som et af delmålene. Det er vi i Teknisk Udvalg rigtig stolte over at lykkes med på så kort tid, siger Gerda Hastrup Jørgensen (V), der er formand for Teknisk Udvalg og tilføjer:

- Vi er i udvalget særligt glade for, at aftalen er billigere end det oprindelige udbud. Samtidig får vi på enkelte ruter løftet serviceniveauet, siger hun videre.

## **Gunstig udvikling**

Man skal ikke mange år tilbage, før det blev anset for nærmest umuligt at sende eldrevne busser ud i Vejle kommunes bakkede landskab. For slet ikke at tale om udgifterne til el-drevne busser, der langt ville overstige udgifterne til dieseldrevne busser.

- Processen frem mod dette udbud viser, hvor hurtigt den teknologiske udvikling går inden for området. De eldrevne busser er fortsat noget dyrere i indkøb, men de lave driftsomkostninger opvejer merprisen - også i Vejles bakkede landskab, siger Lars Berg, der er administrerende direktør for Sydtrafik.

## **Busdepot banede vejen**

I sommeren 2020 indgik Vejle Kommune, sammen med seks andre kommuner, en aftale med S-Regeringen om at fremskynde den grønne kollektive busstrafik. Aftalen udmøntede sig blandt andet i en beslutning om at opføre et busdepot med el-ladestander på Sjællandsgade i Vejle. Om få dage udløber budfristen på busdepotet, og netop Vejle Byråds beslutning om at anlægge depotet har banet vejen for elbusser allerede fra næste år.

## **Kør bus med grøn samvittighed**

- Samtlige politiske udvalg har forpligtet sig til at sætte klimaet øverst på dagsordenen, og når det lykkes som i dag, er det en stor tilfredsstillelse for os i Teknisk Udvalg. Både for os som ansvarlige politikere, men i høj grad også for borgerne, der fremover kan vælge bussen med ren - og grøn - samvittighed, siger Gerda Haastrup Jørgensen.

## **Fakta om udbuddet i Vejle kommune:**

- Sydtrafiks udbud af eldrevet busdrift indbragte i alt syv bud, heraf blev vinderne valgt ud fra kriteriet om billigste pris
- Kontrakterne med de to operatører løber henholdsvis 10 ¾ år for Tide Bus Danmark og seks år for Vejle Turisttrafik - begge dog med mulighed for forlængelse til 12 år. Den samlede kontraktsum lyder på 67,6 millioner kroner
- Der bliver i alt 31 el-busser i Vejle kommune. De 20 er øremærkede bybusstrafikken, hvilket er to ekstra busser i forhold til i dag. De resterende 11 el-busser skal køre på 200-ruter mellem byerne
- En mindre del af de kørte kilometer vil fortsat være med dieselbusser, da disse ruter endnu ikke er rentable at omlægge til el-drift. Det drejer sig om blandt andet skolekørsel og enkelte lokalruter



## Erhvervsliv kan få hjælp til at køre fossilfrit

Erhvervslivet i Danmarks næststørste by skal bidrage til, at Aarhus Kommune når i mål med sin ambition om at være CO<sub>2</sub>-neutral i 2030. Derfor kan taxiselskaber, håndværkere, logistikfirmaer og andre erhvervsdrivende nu søge tilskud som incitament til omstillingen til kørsel med brint som energibærer

Klimafonden har ydet fem millioner kroner til omstilling af erhvervskørsel i Aarhus fra diesel til brint. Kommunens største taxi-selskab, Aarhus Taxa, er gået i gang og har planer om at lade flere taxi'er køre med brint som energibærere. Taxi-selskabet har i partnerskab med Aarhus Kommunen stablet ordningen på benene og har selv fået bevilget penge fra Klimafondens pulje.

- Vi er meget bevidste om, at vi også i erhvervslivet har et ansvar for omstillingen til fossilfri kørsel. Jeg er derfor glad for, at det lykkedes at få et samarbejde med Aarhus Kommune på området op at stå. Vi sætter os gerne i førersædet og er med denne nye ordning et skridt nærmere en vigtig grøn omstilling af den erhvervsmæssige transport, siger Astrid Donnerborg, der er administrerende direktør for Aarhus Taxa.



Projektet yder støtten ved at betale prisdifferencen mellem diesel og brint som energibærer i erhvervskøretøjer i en fireårig periode. Penge fra Klimafondens pulje kan søges hos Aarhus Kommune.

Aarhus Kommune er selv i gang med at omstille egne busser, varebiler, personbiler med videre til fossilfri kørsel. I det omfang, det kan lade sig gøre, skal det ske inden 2025.

- Vi er i fuld gang med at få vores kollektive trafik og øvrige køretøjer i kommunen gjort CO2-neutral, og det er mit håb, at flere erhvervslivet i Aarhus vil deltage i bestræbelserne på at udskifte gamle diesel- og benzinbiler, siger Bünyamin Simsek, der er rådmand for Teknik og Miljø i Aarhus Kommune.

- Det glæder mig, at Aarhus Taxa har vist vejen, og dette er et godt eksempel på, hvad private virksomheder og kommunen kan opnå ved at indgå partnerskab om at opfylde FN's verdensmål. Jeg har stor forståelse for, at økonomien vejer tungt hos virksomhederne, og at afskrivningsregler med videre har stor betydning for, hvornår udskiftningen af de fossildrevne biler er mest attraktiv. Men vi bærer alle et ansvar for klimaet, og jeg håber pengene fra Klimafonden kan være med til skubbe på for en hurtigere omstilling, siger han videre.

Du kan automatisk få  
**Magasinet Bus**  
hver gang det udkommer  
direkte i den indbakke  
Klik [her](#) og skriv dig på vores mail-liste  
Det er ganske uforpligtende  
og uden omkostninger



*Det sidste stykke af turen fra Kina foregik med specialtransport.*

## De gule - og grønne - fra Østen har kørt de første 100 dage - og nu lidt mere

Trafikselskabet Fynbus, og som navnet jo siger, driver den kollektive bustrafik på Fyn, besluttede for nogle år siden, at målet for emissionsfri buskørsel skulle være indfriet i 2030. Det betød i første omgang at bytrafikken i Odense, som køres af Keolis, skulle investere i busser som ikke kørte på fossile brændstoffer. Her faldt valget på batteri-elektriske busser fra den kinesiske fabrik Yutong, som vi omtalte i *Magasinet Bus 4 - 2021*, som kan hentes [her](#):

### Af Rols Brems

Da Keolis driver buskørsel i flere EU-lande samt Norge, valgte selskabet at købe stort ind - i alt ca. 450 busser, hvoraf de 100 kom til Oslo og Bergen og 55 til Danmark. Heraf blev de 20 stationeret i Odense og 35 kom til forskellige garager på Sjælland. Resten af puljen kom til Frankrig.

# Energi og miljø

Busserne i Odense, som er på 12,17 meter, kører på ren batteridrift. De er Yutong's II generation af el-busser med en ekstra batteripakke på taget, således at den her har to pakker og en, hvor man normalt finder dieselmotoren. Med de to batteripakker på taget har spøgefugle døbt dem kamelen.

I alt har busserne 450 kW, som skulle give den en aktionsradius på 420 kilometer - alt efter de mange faktorer, som en el-bus nu er afhængig af.

For at sikre, at kvaliteten nu levede op til aftalen med Keolis, gennemgik Lars Mott, som er driftsleder på garageanlægget Naverland i Glostrup, 14 dages karantæne på et lufthavnshotel i Shanghai på grund af Covid 19. Derefter gik turen til Zheng Zhou, hvor fabrikken ligger. Her fik han forevist to færdige busser, Movia nr. 2.000 og Fynbus nr. 3.800 - i deres respektive farver.

I de næste par dage blev der nu sammen med den tekniske chef og direktøren i Danmark sendt video beskeder med eventuelle rettelser og ændringer. Et team af fabrikkens ingeniører stod klar til at foretage ændringer. Det var et par meget hektiske dage, skrev Lars Mott senere i et rejsebrev. Busserne blev leveret i henholdsvis Movia-gul og Fynbus-grøn/hvid med alle tilhørende piktogrammer og påskrifter.

Busserne til Odense blev afskibet fra Shanghai i Kina og tilbragte otte uger på havet, før de nåede Bremerhafen. Herfra blev de kørt på blokvogn til garageanlægget på Gammelsø i Odense, hvor den sidste klargøring og montering blev foretaget.





Med i aftalen var der support fra fabrikken i Kina, bestående af tre kinesiske ingeniører, som deltog i klargøringen og bistod med råd og vejledning. Til lejligheden fik de en opvarmet mandskabsvogn med toilet opstillet i gården på Gammelø. Udfordringen var sproget. Hvis man havde et problem med bussen, var det oftest ikke selve problemet, men at få det forklaret, så de forstod det.

Her blev Google Translate et vigtigt redskab - enten skrev man på dansk, eller snakkede dansk til en af deres telefoner.

10 ældre dieselbusser blev taget ud af drift, billet og infosystemer blev afmonteret og genbrugt i 10 el-busser. Da de var klar tog man 10 busser mere på samme måde.

Destinationsskiltene på busserne blev færdigmonteret af firmaet Hannover. Her var udfordringen, at der på flere af disse lystavler med et utal af LED-lys, var opstået en skævhed så det set fra siden, blev til en skygge. Det blev dog hurtigt løst, da man fandt årsagen.

Det, man hurtigt erfarede, var, at busserne var lidt ømfindtlige, hvis ikke man fik lukket dem korrekt ned. En medarbejder havde allerede været på studietur hos Umove i Roskilde, som havde kørt med Yutong-busser i et par år. Her fik vi fortalt, at de for eksempel ikke kunne oplade fra standeren, hvis lyskontakten stod tændt - eller busserne blev efterladt i gear. Så man var lidt forberedte.

Et af problemerne, som det tog nogen tid at få de kinesiske ingeniører til at forstå, var, at sædekontakten, som registrerede om chaufføren havde sele på, gav falske alarmer. Bussen gav en audio alarm, også selv om selen var





spændt. Det drilske var, at bussen kunne give alarm, hvis chaufføren vejede for lidt, og når en lidt mere fyldig chauffør satte sig i sædet, stoppede alarmer. Eller chaufføren fik justeret sædet på en special måde, så vedkommende ikke kunne få føleren til at registrere sig. Det var et problem på flere busser.

Efter flere forsøg på at få fejlen rettet, var der en dag en ingeniør med flere stjerner på skulderen. Da en medarbejder prøvede at fortælle ham om fejlen, havde han ikke megen forståelse for problemet. Heldigvis var der en chauffør i gården, som med sin lave vægt kunne sætte sig i stolen, han behøvede bare at lægge håndbremsen, så bimedle alarmer. Der var så en ordudveksling mellem de to kinesere og chefen, hvor man ikke behøvede at kunne forstå kinesisk for at forstå, at problemet skulle løses, hvilket det også blev.

Der var også lidt tekniske modifikationer, der skulle rettes, før busserne kunne komme på gaden. Et af dem var, at vinduesviskerne ikke var brede nok, så arealet de skulle rengøre, blev for smalt og gav for dårlig udsyn.

## Uddannelsen

På uddannelses siden til chaufførerne, som skulle lære at køre dem, valgte Keolis at bruge den brede pensel. AMU udbød et kursus i kørsel med specielle busser - herunder el-busser. Kurset havde en varighed på 2 dage og skulle afsluttes med en eksamen. En medarbejder fra driftsovervågningen skulle sammensætte et program i bussens betjening og kørsel. To undervisere fra AMU tog sig af AMU-delen og virkede som instruktører i bussen.

På Dag 1 på kurset blev der undervist i bussen med et powerpoint indtil middag, derefter blev de 16 elever delt op med 4 i hver bus. Der blev kørt efter nogle faste ruter med lidt bakker og vej bump, hvor man kunne øve sig i at give gas - og ikke mindst at slippe gassen for at udnytte bussernes formidable trilleegenskaber. Det at bremse bussen



korrekt krævede også lidt øvelse, dels for at regenererer bremseenergien til strøm på batterierne, men også så bus-sen ikke lavede kænguruhop.

Forinden havde instruktørerne og andre undervisere fra de sjællandske garager været på et en-dags kursus, afholdt af en ansat fra den kinesiske Yutong-division, som foregik på et nogenlunde engelsk.

Dag 2 var det AMU's tur. Her gik der et par timer i opdatering af nye færdselsregler og love, dernæst lidt mere om el-busser og sikkerhed - og ikke mindst - sikkerhed ved ladestandere. Kurset sluttede af med lidt om ulykkesforbyggende kørsel med høje køretøjer med et højt balancepunkt, da el-bussen har tre ton batterier på taget.

Så blev der kørt lidt rundt i byen, og efter frokost blev prøven afholdt, som foregik online - og skulle bestås. Der var dog mulighed for omprøve, hvilket enkelte chauffører måtte gennemgå, men hvor årsagen nok skulle findes i selve sproget.

Keolis fik busserne leveret under årets snevejr i februar, og da de ikke var indregistreret, foregik al prøvekørsel i gården. Det gav selvfølgelig et forkert billede af bussens formåen, men varmen blev testet. De leverede busser var alle udstyret med et oliefyr til HVO-diesel, samt hertil en 60 liters tank. Det blev afprøvet under de kolde dage. En morgen var det minus 21 grader, hvilket dog ikke forhindrede bussen i at blive varm. Når man havde valgt at udstyre busserne med oliefyr, var det for at øge aktionsradius, så man ikke skulle bruge batterikapacitet på at varme bussen op. Men, selv på de kolde dage blev bussen varm på fem minutter i kabinen ved at tænde varmluftblæserne, som virkede ved varmevekslere.



# Energi og miljø

Ved kørsel rundt i byen med forskellige chauffører, hvor de skulle lære at betjene bussen korrekt, kunne man begynde at se en indikation på forbruget af strøm.

Batterikapaciteten kunne aflæses på SOC (State of charge) angivet i procent. Ved fuld opladning kunne den vise 100 procent men også 98 eller 99 procent, regenereringssystemet slog ikke til, før niveaut var på 97 procent eller under.

Instruktørerne kunne se, at forbruget lå på 6-8 procent i timen i en tom bus uden de mange stop og accelerationer, som en bybus kommer ud for. For at sætte nogle grænser for, hvornår en chauffør skulle kalde driftsovervågningen, fastsatte man den til 25 procent. Yutong anbefaler, at man ikke kører under 20 procent og aldrig kommer under 12 procent, hvilket af instruktøren blev sammenlignet med en dårlig flaske rødvin, så var det lettere at huske. Ved en SOC på 25 procent havde man 5 procent eller mere end en halv times kørsel til at få bussen i garagen, hvilket er den maksimale køretid fra en given endestation til garageanlægget i Odense.

Det blev meldt ud til Driftsovervågningen (DO) at man nok skulle regne med at forbruget ville være omkring 10 procent i timen, hvilket ville give otte timers aktionstid og ca. ti timers tjenestetid på gaden med ophold og pauser.

De første 10 busser blev indsat i drift mandag 19. april, hvor man havde valgt linje 61/62 og 91 som begge kører forbi garagen på Gammelsø. Instruktøren fra DO havde valgt at tage morgengaragevagter for at hjælpe chaufførerne i gang, da det trods alt var et par måneder siden, at de første chauffører havde været igennem kurset.

Men det gik over al forventning. En af hurdlerne var, at for at sætte gang i bussens el-motor, skal man trykke på bremsen, og da den er helt lydløs, og den kun ses på, at et kryds over startsymbolet forsvandt, kunne det give anledning til forvirring.

Normalt kan man følge forbruget på alle busser fra en opkoblet PC via Yutong's flåde-management. Men d virkede ikke i starten, så der var spænding på garageanlægget med hensyn til, hvordan det ville gå.



Klokken 15 mandag 19. april, hvor de første busser skulle komme i garage, blev de første overraskende SOC-tal på batteriforbruget oplyst. Instruktøren blev ringet op af driftslederen, som spurgte, hvor meget strøm han mente, de havde tilbage?

Han frygtede at de var helt nede for strøm, men troede dårligt på hverken driftslederen eller sine egne ører, da han fik at vide, at de lå på omkring 60-65 procent. Det var simpelthen stik imod alle forventninger. Her havde man under kurset talt dunder for, at de opgivne tal for aktionsradius var som bilers antal kilometer pr liter benzin - ofte sat noget optimistisk.

Det viste sig at forbruget lå på 4-5 procent i timen - 5 procent, hvis man kørte med klimaanlægget tændt. I planlægningen af vognløbene lagde man op til, at de skulle skiftes ud om eftermiddagen, men efter et par uger kunne man med sikkerhed konstatere, at busserne kunne køre et helt vognløb, hvilket var ganske som med en dieselbus. Erfaringen indtil videre - og med Umove's erfaring efter mere end to år - er, at kapaciteten formindskes med de mange opladninger og forbrugsdage, så man indenfor en årrække måske må justere på vognløbene.

## Guldsaks og taler

Inden de nye el-busser blev sat i drift, skulle de indvies, hvilket skulle foregå på Flakhaven, som er rådhuspladsen i Odense. Man havde i forvejen været oppe og tjekke, om en bus kunne møves ind mellem betonklodser og blomsterkummer. Nu kom der så tre busser, som dårligt kunne komme ind på grund af en hensat lastbiltrailer, som blev brugt til noget bygningsrenovering. Med hiv og sving blev busserne kørt ind. En chauffør måtte tage gågaden til hjælp, og en kø af folk, der skulle corona-testes på rådhuset, måtte omforme køen. Busserne skilte "jeg er helt elektrisk" og foran dem var nu ledelsen fra Fynbus og Keolis, samt rådmanden fra by og kultur Christoffer Lilleholt. Der blev holdt et par korte taler og snoren, som var sat op i en bagdør, blev klippet med en til lejligheden guldsaks.





# Energi og miljø



Fra Flakhaven blev busserne kørt ned på Gammelsø, linet op til fotografering, og derefter kørt ud på de respektive ruter. Her fik chaufførerne så overdraget en ny bus, dog måtte en af el-busserne vende om, da den kun kunne køre 30 km/t. Vel ankommet til garageanlægget viste det sig, at chaufføren, som ovenikøbet var en DO-medarbejder, havde valgt L(low) gearret. Hun fik hurtigt øgenavnet "Low-rider".

Og det er jo klart, at ved alt nyt vil der være lidt nye udfordringer. De fleste fejl indtil videre er fejlbetjening, selvom en dør næsten faldt af, da skrueerne løsnedede sig. Bussen kunne give fejl, hvis en chauffør for eksempel prøvede at afkoble ladestikket, når man havde tændt for indvendig hovedafbryder, eller kom til at slukke for hovedafbryder, før man fik afbrudt strømmen til motoren. Det er også vigtigt at lade den køre en selvtest, når man tænder for systemet. Her giver den typisk fejl på kørestolsrampen - eller chaufføren får trykket på for mange knapper for hurtigt, som man måske kommer til, når man bliver lidt febrilsk. Det skete også i klargøringen, så her blev rengøringssporet blokeret. Til alt held virker det stadig at tage den udvendige hovedafbryder...

## Varm modtagelse

El-bussen blev hurtig populær blandt passagererne, men også blandt chaufførerne, specielt da det blev varmt. Her viste klimaanlægget - som kan justeres til mellem 18 og 22 grader i passagerafdelingen, men noget køligere ved chaufføren, sit værd. Der var flere chauffører, som spurgte til bredden på bussen, da de syntes den var anderledes at få ind til kantstenen, eller måske værre, at den ramlede ind i kantstenen. Og det er faktisk rigtigt. Hjulbredden flugter med siden af bussen, hvor den på dieselbusserne var en 5-6 cm inde i hjulkassen.





*Fra Kina til Odense er der et stykke vej - men ved rejsens mål skulle de rejsende modtages med manér...*

*(Foto fra invielsen i foråret.*

Efter få dage i drift kunne man se på dæksiderne at de blev slidt, hvilket også blev bekræftet af vores instruktør, som havde bemærket at der også kom sorte sider på visse kantstene som ikke havde mærker før.

Pladsen i chaufføraftdelingen er lidt trang, både hvad angår plads til at hænge overtøj bag førersædet, som ofte er trykket helt tilbage, men også møntbord og pengesø, som sidder lige ud for højre lår.

Bussen har en afskærmning ud mod passagererne, som giver en del genskin, hvilket er noget, som chaufføren i starten kan blive lidt forskrækket over, når der pludselig kommer en cykel eller bil til syne.

Stopknapperne i bussen er meget sensible, en let berøring fra en passager og systemet indikerer et stop. En annuller-knap ved chaufføren skal monteres, men hvis passagerne ikke ved, at han har aktiveret stopknappen, er man lige vidt.

Bussen er udstyret med et ACAS-system som skulle advare chaufførerne med en visuel og audio alarm, for at undgå farlige situationer med personer og køretøjer. Når man som chauffør kører i bytrafikken omgivet af mange trafikanter, kan det godt være lidt generende med alarmer og advarsler, hvilket man jo også bliver lidt blind overfor. Det er sjældent, at man kommer op i de høje hastigheder, men systemet baserer sig på, at busser i fremtiden bliver førerløse.

# Energi og miljø



...blandt andet af Carsten Hylborg, der er direktør for FynBus.

(Foto fra invielsen i foråret.

En helt klar fordel, som passagerer og chauffører er glade for, er lydniveauet. Der kan, hvis klimaanlægget er slukket, være en næsten rungende tavshed, så chaufføren nu kan høre, hvad der bliver snakket om på de bageste rækker.

Netop fordi at bussen er så lydløs, er den udstyret med en advarsels lyd som virker fra 0-20 km/t. Den lyder som skurrende bremses, og er en lovpligtig lyd for el-køretøjer. Lyden har man kunnet slå fra, hvilket så ikke er lovligt, men den option er nu ved at blive fjernet fra busserne.

Efterfølgende har flere chauffører bemærket - hvilket også blev nævnt ved indøvelingen - at flere af busserne har ry-stelser i styretøjet og en undervogn, der ikke absorberer huller og ujævnheder uden støj og stød i rattet.

## Ved ladestanderen

Når chaufførerne kommer i garage, skal de stille bussen ved standeren uden at sætte den til ladning. For at undgå "klatladning", hvilket reducerer batteriernes levetid, henter "Klargøring" eller natholdet, som de kaldes, bussen til rengøring og sætter den til ladning. Under opladningen om natten skete det, at processen blev afbrudt, og så mødte chaufførerne en bus, som ikke var tilstrækkelig opladet. I driftovervågningen kan de nu se ladestatus og forbruget - både under dagens kørsel, men som sagt også ved standeren. Men her blev man snydt, da systemet ikke indikerede, hvis opladningen var stoppet. Derfor begyndte vagthavende om natten lige at rundere busserne, og hvor de var "faldet af" skulle de nu genstartes. Det var ikke nok at starte ladningen på standeren igen. Man fandt ud, af at bussen





...og med snoreklip af by- og kulturrådmand Christoffer Lilleholt (V) ved indvielsen.

(Foto fra indvielsen i foråret.

skulle startes op, bakkes ud og køres tilbage, før den ville genoptage ladningen. Efter en opdatering på standen var problemet næsten løst.

Standerne oplader med 150 kW. Hvis to busser er koblet på, lader de med det halve. De fleste busser kan klare sig med ca. tre timer ved standen, for hvis busserne er parkeret tidsmæssigt forskudt, får de tilført 150 kW på et tidspunkt. Man har endvidere to standere på 225kW.

Alt i alt har de første 100 dage været en positiv oplevelse. Busserne har nu tilbagelagt ca. 20-25.000 kilometer, hvilket i alt giver en lille halv millioner kilometer for de 20 busser. Hvis de i en dieselverson ville have forbrugt en liter pr. fire kørte kilometer, ville de samlet have brugt 125.000 liter brændstof - og udledt en stor mængde CO<sub>2</sub>.

Det er selvfølgelig et regnestykke, som er uhyre kompliceret med mange parametre, man skal tage højde, hvis man vil gøre CO<sub>2</sub>-regnestykket op. Der er eksempelvis CO<sub>2</sub>-udledningen ved produktionen af busserne, og ikke mindst frembringelsen af råstofferne til batterierne. Hvor længe batterierne holder, afhænger selvfølgelig meget af antal opladninger, hvor levetiden er længst, hvis man bruger dem indenfor deres komfortzone på mellem 40 og 80 procent. Men det er nærmest umuligt med bussernes aktuelle kørselsmønster.

Strømmen, som leveres til busserne i Odense, kommer fra Fynsværket. Siden 2018 har kul udgjort cirka en trediedel af varmforsyningen hos fjernvarme Fyn, mens to trediedele er kommet fra forbrænding af halm og træflis.

For at det hele skal give mening vil man fra 2022 udfase kul. Nye løsninger som varmepumper, elkedler og Danmarks største dampvarmelager vil herefter leverer en mere klimavenlig produceret energi.



# 100% ELEKTRISK – OG GENNEMTÆNKET TIL MINDSTE DETALJE



## Den nye MAN Lion's City E.

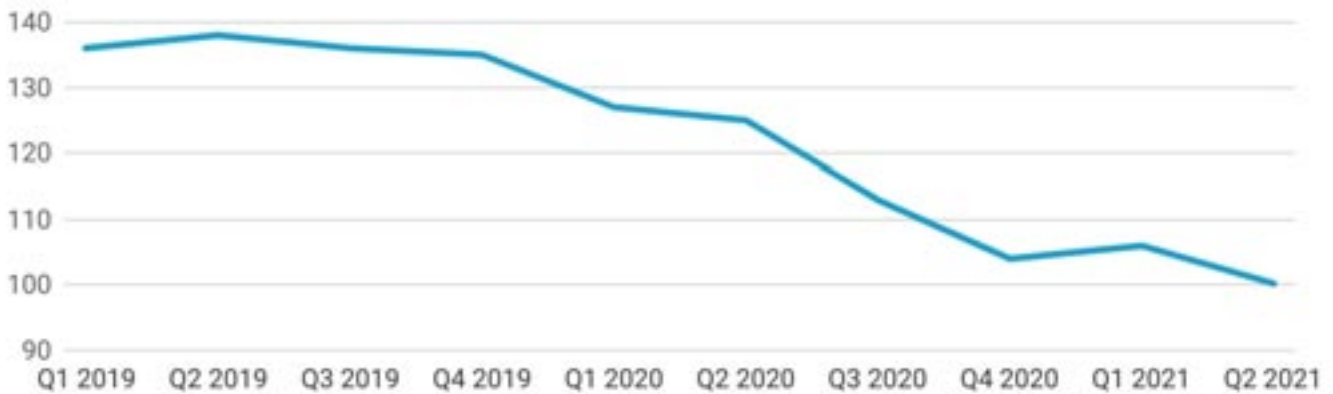
Ergonomisk, æstetisk tiltalende og gennemtænkt til mindste detalje: Vores fuldelektriske bybus MAN Lion's City E er ikke bare miljøvenlig. Den er også præmieret for sit design med iF Gold Award.

[www.bus.man](http://www.bus.man)



## Gennemsnitlig CO<sub>2</sub>-udledning fra nye personbiler

Opgjort på baggrund af WLTP-emissionstal (gram CO<sub>2</sub>/km)



(Baseret på nyregistreringer)

Kilde: De Danske Bilimportører, Bilstatistik.dk • Lavet med Datawrapper

### Opgørelse:

## CO<sub>2</sub>-udledningen fra nye biler falder

I løbet af årets første seks måneder blev der nyregistreret 18.430 plug-in hybridbiler og 7.424 nye el-biler. Organisationen De Danske Bilimportører peger på, at de mange nye opladelige biler kan mærkes på nye personbilers samlede CO<sub>2</sub>-udledning

Samlet blev der i første halvår 2021 indregistreret 25.854 nye opladelige i Danmark. Det svarer til, at 26,8 procent af alle nye biler kan oplades med strøm fra en ladestander. Til sammenligning udgjorde el- og plug-in hybridbilerne 9,3 procent af de nye biler i samme periode af 2020.

De opladelige bilers popularitet bevirker en mærkbar reduktion i den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning fra nye personbiler, der i henhold til de officielle emissionstal (WLTP) er faldet 24,4 procent på godt to år fra 136 gram CO<sub>2</sub> pr. km. i 2019 til et foreløbigt gennemsnit på 103 gram i 2021.

- Vi er godt på vej med den grønne omstilling af personbilerne i Danmark. De nye bilafgifter fra sidste år og bilindustriens målrettede fokus på at få nedbragt CO<sub>2</sub>-udledningen fra nye biler slår nu virkelig igennem. Vi tror, at denne positive udvikling vil fortsætte, siger administrerende direktør for De Danske Bilimportører, Mads Rørvig.

Han fremhæver i den forbindelse, at politikerne i Folketinget har fokus på at få etableret flere ladestander rundt i landet, hvilket er afgørende for, at biler med elektriske motorer kan erstatte biler med motorer, der skal bruge fossilt brændstof.

CO<sub>2</sub>-udledningen fra nye biler er på vej ned.



Everfuel, der i dag har leveret brinttankstationer i København, skal opsætte en i Aarhus. Det bliver byens anden brinttankstation. Den første er placeret ved OK's tankanlæg i logistikparken i Aarhus' vestlige del.

# Aarhus får endnu en brinttankstation

Virksomheden Everfuel, der er baseret i Herning, har købt et brinttankanlæg af norske Nel Hydrogen Fueling, der har produktionsanlæg i Herning. Den nye tank kommer til at supplere et eksisterende brinttankanlæg og skal eksempelvis betjene brintelektriske taxier

Stationen vil være en prototype af en flytbar station, hvilket er et vigtigt skridt mod at reducere etableringstid og omkostninger - og at gøre brint kommercielt konkurrencedygtig. Brinttankstationen, som ventes åbnet i Aarhus i løbet af 2022 vil understøtte byens brintelektriske taxier og være endnu et skridt mod at begrænse transportområdets CO<sub>2</sub>-udledning

Everfuel og Nel Hydrogen Fueling fremhæver, at der er et stort potentiale i at bruge brint som brændstof i både lette og tunge køretøjer.

Brinttankstationen fra Nel - en H<sub>2</sub>Station - vil blive installeret i Aarhus i løbet af 2022 og vil blive brugt som en prototype til en stationær løsning til betjening af lette køretøjer som personbiler og varevogne og som en demo til tankning af tunge køretøjer som busser og lastbiler.



# Energiselskab tager på messe for at præsentere løsninger til transportområdet

Når årets transportmesse i Herning i dagene 16.-18. september åbner for døre og porte, er energiselskabet OK blandt udstillerne. - Vi er med for at præsentere vores løsninger til transport, men vi er ligeså meget med for at møde vores kunder efter en lang periode uden store aktiviteter. Vi har manglet den dialog, man har mulighed for at tage med kunder og andre gæster på en messe, siger Henrik Dehn, der er markedschef for transportområdet i OK, forud for messen

OK vil have to samlingspunkter på sin stand - et med fokus på den nationale transport og et med fokus på den internationale. Derudover vil fremtidens drivmidler, energibesparelser og CO2-fortrængning være relevante emner, som de besøgende på standen kan få mere at vide om.

- Vi mærker, at det er svært for flere i branchen at få det store overblik over mulighederne, når der skal tænkes i energibesparende tiltag samt få økonomien til at hænge sammen på området. Det vil vi gerne hjælpe dem med, siger Henrik Dehn og fortsætter:

- Vi har eksempler på kunder, som i samarbejde med vores datterselskab EnergiData A/S har implementeret overvågning af energiforbruget. Det giver nemlig rigtig god mening at se på sit forbrug i sin bygningsmasse, hvor der kan være store energibesparelser at hente, som er nemme og billige at implementere.

## Busimportør bliver distributør af transmissioner til busser - og tog

Den tyske Voith-koncern oplyser, at koncernens danske selskab Voith Turbo A/S i Køge lukker med udgangen af august. For fortsat at kunne betjene kunder i Danmark har Voith besluttet at udpege Vejstruprød Busimport ApS / VBI Group som distributør og servicepartner i Danmark på bus- og togområdet

Lars Bjergdal, der hidtil har været serviceingeniør hos Voith Turbo A/S i Køge, vil fortsats servicere Voith-kunder i Danmark - fremover som ansat hos VBI Group.

IVECO  
BUS



ISUZU  
BUS

# Maxus e-Deliver 9



En fuldt elektrisk minibus med stor rækkevidde.  
Op til 296 km. ved kombineret kørsel og 353 km. ved bykørsel.

Maxus e-Deliver 9 kan leveres som M1 eller M2.  
God komfort og masser af standard udstyr.  
Opbygget af VBI Minibus afdelingen i Kliplev.



MAXUS

**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

# Materiel

| Mærke         | Periode |                 | Periode året før |                 |
|---------------|---------|-----------------|------------------|-----------------|
|               | Antal   | Andel i procent | Antal            | Andel i procent |
| Yutong        | 57      | 25,45 %         | -                | -               |
| Scania        | 55      | 24,55 %         | 29               | 34,12 %         |
| Iveco         | 30      | 13,39 %         | 7                | 8,24 %          |
| Volvo         | 30      | 13,39 %         | -                | -               |
| VDL           | 23      | 10,27 %         | -                | -               |
| Setra         | 13      | 5,80 %          | 9                | 10,59 %         |
| Irizar        | 6       | 2,68 %          | 2                | 2,35 %          |
| Neoplan       | 3       | 1,34 %          | 3                | 3,53 %          |
| MAN           | 2       | 0,89 %          | 5                | 5,88 %          |
| Mercedes-Benz | 2       | 0,89 %          | 23               | 27,06 %         |
| Golden Dragon | 1       | 0,45 %          | -                | -               |
| Isuzu         | 1       | 0,45 %          | -                | -               |
| VDL Bus       | 1       | 0,45 %          | -                | -               |
| Güleryüz      | -       | -               | 4                | 4,71 %          |
| Van Hool      | -       | -               | 3                | 3,53 %          |
| I alt         | 224     |                 | 85               |                 |

(Kilde og tabel: Bilstatistik, De Danske Bilimportører)

## Busmarkedet er kørt frem fra 85 til 224

I løbet af årets første seks måneder er der blevet nyregistreret 139 flere busser over 7 ton end det var tilfældet i den tilsvarende periode 2020, som var præget af tiltag mod spredning af corona-virus. På førstepladsen ligger en kinesisk leverandør af el-busser, mens en svensk leverandør af diesel- og gasbusser ligger andenpladsen

Nummer ét på listen over nyregistrerede busser over 7 ton i Danmark i første halvdel af 2021 ligger kinesiske Yutong med 57 busser. Dernæst kommer Scania med 55 efterfulgt af Iveco og Volvo Busser med hver 30.

På femtepladsen ligger VDL med 23 plus 1, mens sjettepladsen indtages af Setra. Dernæst følger to andre leverandører af turistbusser - Irizar og Neoplan med henholdsvis 6 og 3 nyregistreringer.

MAN og Mercedes-Benz følger efter med hver 2 nyregistrerede busser. Mærkerne Golden Dragon og Isuzu følger efter med hver 1.





**MAXUS** e-Deliver 9 ■ Rækkevidde op til 353 km (WLTP Bykørsel) 88,5 kWt

*Isuzu Grand Toro*



**NYHED!**

**VOITH**

**VBI Group har pr. 1. sept. overtaget Voith agenturet for Road & Rail i DK.**

I den forbindelse flytter Field Service Engineer Lars Bjergdal med til VBI Group og fortsætter med samme gode service.

**FOGMAKER** **HYWEMA**  
INTERNATIONAL AS

Salg & service af Fogmaker & Hywema

*Mercedes Turistico*





*Polske Solaris skal levere 29 el-busser til AarBus, der kører med bybusserne i Aarhus.*

## Polsk busproducent skal levere 29 el-busser til Aarhus

Busoperatøren AarBus, der tidligere hed Busselskabet Aarhus Sporveje og er ejet af Midttrafik, får fra midten af næste år leveret yderligere 29 el-busser - denne gang fra polske Solaris. I 2019 fik Aarhus sine første fire to-akslede el-busser leveret fra Volvo Busser, som i år har leveret 29 elektriske ledbusser. Ordren på de 29 polske el-busser omfatter 6 to-akslede Solaris Urbino 12 electric og 23 Urbino 18 electric ledbusser

Aarhus vil være den første by i Danmark, der sætter polske el-busser i drift. AarBus har gennem mange år kørt med dieseldrevne Solaris-busser.

De 29 polske el-busser vil blive leveret med Solaris High Energy batterier. I ledbusserne vil batteripakken have en kapacitet på 440 kWh, mens batteripakken i 12-meterbusserne vil have en kapacitet på 260 kWh. Begge bus-modeller vil blive opladet på AarBus' busdepoter og via en pantograf på taget.

Solaris Urbino 12 electric-busserne har en centralt placeret el-motor, mens ledbusserne har en elektrisk aksel med to motorer.

Alle 29 busser vil blive indrettet med komfortable siddepladser. 12-meter busserne vil have 35 siddepladser, mens ledbusserne vil have 55 siddepladser. Dertil kommer stå-pladser.

Solaris leverede den første dieseldrevne bus til Aarhus i 2006. Siden har Solaris leveret næsten 200 busser til Aarhus. 140 af busserne er stadig i drift.. Solaris-bus nummer 200 vil blive en af de kommende el-busser.

Solaris har i dag samlet leveret over 1.000 el-busser til busoperatører i en række europæiske byer.

## El-busser udgør en trediedel

I løbet af årets første seks måneder er der blevet nyregistreret 87 batteri-elektriske busser over 7.000 kg. Dermed er godt en trediedel af de 224 nyregistrerede busser i Danmark batterielektriske

Listen over batteri-elektriske busser er trods omfanget af leverede busser kort. I årets første halvdel var der tre mærker, hvor de to af dem tog det meste. Det var kinesiske Yutong med 57 og Volvo Busser med 29. Den sidste batteri-elektriske bus, der er blevet indregistreret i Danmark i årets første halvår stod kinesiske Golden Dragon for.

## Horsens får nyt tankanlæg med energi til tunge køretøjer

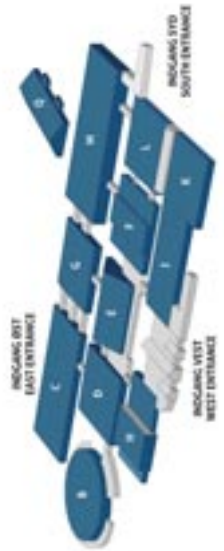
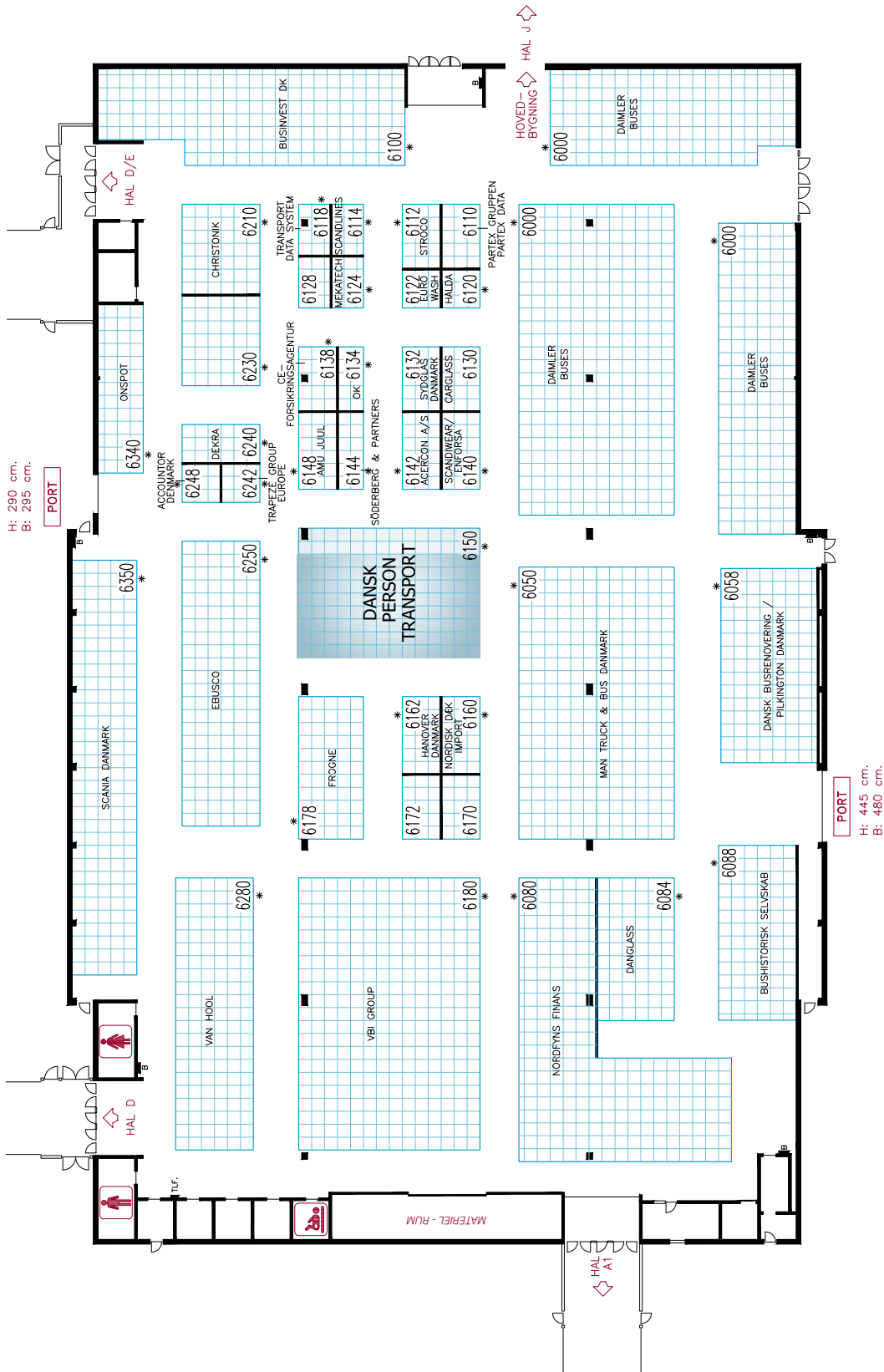
Olieselskabet YX Erhverv åbner 12. juli et nyt truck-anlæg på Thorsgårdsvej i Thorsted i Horsens sydlige del tæt ved den tosporede motortrafikvej, der forbinder Horsens og Billund. På tankanlægget, der er YX Erhverv' andet anlæg i den østjyske by, kan chauffører i lastbiler og busser almindelige dieselolie, AdBlue og Bio100 HVO Diesel

- Vi udvider vores tilstedeværelse i Horsens, fordi vi oplever øget kundetilgang, og det er et trafikalt knudepunkt. Vi har fundet en rigtig god beliggenhed, som har gode tilkørselsforhold, så det altid er nemt at komme til og fra, siger Michael B. Hansen fra YX Erhverv

- Det centrale i alt, hvad vi foretager os, er at give vores kunder den bedste oplevelse. Det kræver et stærkt team, personlig service og et dedikeret landsdækkende trucknetværk, så vores kunder altid har et anlæg i nærheden og nemt og hurtigt kan tanke, siger han videre.



# Materiel på transportmessen i Herning



**Hall H**

Scale: 1 : 300  
Revised: 26.06.21  
Draw by: SLL

Vardevej 1 • DK-7400 Herning • transportmessen.dk • T. +45 99 26 99 26 • transport@mch.dk

## Udstillerlisten for Hal H - hallen for busser med tilbehør så pr. 31. august således ud:

|                           |                             |                                  |
|---------------------------|-----------------------------|----------------------------------|
| Accountor Denmark A/S     |                             |                                  |
| ACERcon A/S               | Ebusco                      | Partex Gruppen ApS - Partex Data |
| Amu Juul A/S              | Enforsa Forsikringsmægler   | Pilkington Danmark A/S           |
| Bushistorisk Selskab      | Frogne                      | Scandiwear ApS                   |
| Bus-Invest Sp. z o.o.Sp.K |                             | Scandlines Danmark ApS           |
|                           | Halda AB                    | Stroco ApS                       |
| Carglass A/S              | Hanover Danmark ApS         | Sydglass Danmark A/S             |
| CE Forsikringsagentur     | MAN Truck & Bus Danmark A/S | Söderberg & Partners             |
| Christonik ApS            | MekaTech                    |                                  |
|                           |                             | Transport Data System AS         |
| Daimler Buses             | Nordfyns Finans A/S         | Trapeze Group Europe A/S         |
| DanGlas                   | Nordisk Dæk Import A/S      |                                  |
| Dansk Busrenovering       |                             | Van Hool N.V.                    |
| Dansk Persontransport     | OK                          | VBI Group                        |
| DEKRA                     | Onspot                      |                                  |

Senere opdateringer af udstillerlisten for Hal H kan ses [her](#):

## Turen til Herning kan ske med fælles chauffør

I forbindelse med transportmessen i Herning 16. - 17. og 18 september arrangerer MCH bus-transport fra Sjælland og Fyn. Prisen for at dele chauffør med andre transportinteresserede og få en sandwich under vejs er 100 kroner

Køreplan alle tre messedage:

### København - MCH:

Kl. 07.00 afg. fra København, Turistbusholdepladsen v/ DGI-byen, Ingerslevsgade  
Kl. 08.15 afg. fra Slagelse, Trafikcenterallé 6  
Kl. 09.30 afg. fra Odense, Den Fynske Landsby, Busparkeringen v/ Sejerskovvej  
Kl. 11.30 ank. til MCH, Herning

### MCH - København:

Kl. 16.00 afg. MCH, Herning

*Hvis man vil bestille en plads i bussen kan man kontakte Søren Øster Kæmpegaard enten på tlf. +45 99 26 99 44 eller på mail [sok@mch.dk](mailto:sok@mch.dk)*



Anders Larsen (tv). og administrerende direktør i Vikingbus, Mogens Pedersen, har givet hånd på, at Vikingbus køber det sydfynske busselskab, Vester Skerninge Bilerne med 130 busser og cirka 100 medarbejdere.

## Ny stor busoperatør køber fynske busaktiviteter

Vikingbus, der blev skabt af de fire virksomheder - Egon's A/S i Slagelse, Larsenbus ApS i København, Papuga A/S i Brørup og Papuga Bus A/S i Vejle - med kapitalfonden Polaris i ejerkredsen, har købt busaktiviteterne fra Vester Skerninge Bilerne på Fyn med virkning fra 1. august

Vester Skerninge Bilerne har et solidt fundament og stærkt forretningsben inden for drift af minibusser. Dermed understøtter og udbygger opkøbet de nuværende aktiviteter i Vikingbus inden for mini-, rute- og turistbuskørsel markant.

Med tilgang af yderligere 130 busser samt godt 100 medarbejdere fra Vester Skerninge Bilerne kommer Vikingbus fremover til at råde over en samlet vognpark på knap 600 busser og omkring 900 medarbejdere.

- Vi har et langsigtet mål om at udbygge Vikingbus's position som et landsdækkende busselskab med stærk lokal forankring. I den forbindelse er dette opkøb et fantastisk match, da Vester Skerninge Bilerne både geografisk og forretningsmæssigt passer godt ind i Vikingbus. Med opkøbet kan vi tilbyde kunderne endnu mere effektive og individuelle løsninger, og vi ser meget frem til at byde Vester Skerninge Bilernes dygtige medarbejdere og ledelse velkommen hos Vikingbus, siger Mogens Pedersen, der er administrerende direktør i Vikingbus.



# Busrejser

Vester Skerninge Bilerne har siden 1974 tilbudt personbefordring til private og offentlige kunder med udgangspunkt fra Vester Skerninge på Sydbyn. Selskabet er grundlagt af Ejner og Karin Larsen, og er i de senere år blevet ledet af sønnen, Anders Larsen.

- Vi bliver nu en del af noget større, og jeg er overbevist om, at vi gennem Vikingbus får de bedste rammer og muligheder for at fortsætte den positive udvikling, som vi har realiseret sammen med dygtige kolleger i flere generationer, siger 41-årige Anders Larsen, der i forbindelse med overtagelsen indtræder i ejerkredsen af Vikingbus og samtidig får ansvar for blandet andet selskabets aktiviteter inden for minibus-kørsel.

## **Medarbejdere fortsætter, men busser skifter udseende**

Alle medarbejdere i Vester Skerninge Bilerne fortsætter i Vikingbus-regi. Busserne i det sydfynske selskab vil i den kommende tid skifte udseende, når busserne fremover iklædes Vikingbus's blå, hvide og røde farver. Med overtagelsen af Vester Skerninge Bilerne udvider Vikingbus sin geografiske dækning, som udover fastholdelsen af et lokalt kontor i Vester Skerninge i forvejen er repræsenteret med afdelinger i København, Køge, Lyngby, Slagelse, Kalundborg, Vordingborg, Vejle, Fredericia, Kolding, Brørup, Esbjerg, Skjern og Aarhus.

Du kan automatisk få  
**Magasinet Bus**  
hver gang det udkommer  
direkte i den indbakke  
Klik **her** og skriv dig på vores mail-liste  
Det er ganske uforpligtende  
og uden omkostninger



Københavns Borgerrepræsentation skal tage stilling til et forslag, som vi lægge begrænsninger for trafikken i den indre del af København. (Foto fra arkivet)

## Planer i København kan gøre en ende på turistbusture til den indre by

Oplevelsesture med turistbusser til det indre København kan blive en saga blot, hvis et flertal blandt politikerne i Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune vedtager fremlagte planer om at begrænse trafikken med blandt andet turistbusser i den indre by, som også går under betegnelsen "Middelalderbyen"

Interesseorganisationen Dansk PersonTransport, som blandt andet er talerør for turistbus-vognmænd i Danmark, fremhæver, at det især busholdepladser tæt på turistattraktioner og adgangen til de indre dele af byen, som kommunen har fremlagt planer om at begrænse. Aktuelt skal politikerne i teknik- og miljøudvalget 30. august tage stilling til et forslag i "Handleplan for transport af turister i København" om at nedlægge busparkeringspladserne ved Amaliehaven i nærheden af Amalienborg, hvilket vil få den konsekvens at ældre og handicappede turister vil skulle gå over den dobbelte distance fra Churchillparken og Grønningen.

- Det er forkasteligt, hvis adgangen for turistbusser til Indre by i København lukkes ned, siger Michael Nielsen, der er administrerende direktør hos Dansk PersonTransport, og fortsætter:

# Busrejser

- Men det er desværre den udvikling, vi ser i øjeblikket, hvor politikerne i borgerrepræsentationen vil have turistbusserne ud af byen.

Han mener, at politikerne glemmer at tænke på de negative konsekvenser, som det vil have.

- For eksempel vil det ramme socialt skævt, hvis adgangen for turistbusser og busholdepladser tæt på attraktioner som eksempelvis dem ved Amalienborg nedlægges. Det vil særligt ramme de mange grupper af ældre, men også handicappede, der dagligt befordres til oplevelsesture i København. Hvis afstanden fra afsætningsplads til turistattraktionen bliver for stor, risikerer man nemlig at udelukke de ældre turistgrupper og handicappede fra at opleve store dele af Indre by i København, siger han.

Dansk PersonTransports medlemsundersøgelse foretaget i juni 2021 viser, at en stor andel af passagererne på turistbusture til den indre by i København er pensionister og ældre. 33 procent af passagererne med danske turistbusgrupper til den indre by i København hørte under denne aldersgruppe, hvilket svarer til, at Dansk PersonTransports medlemmer samlet set i 2019 befordrede ca. 140.000 ældre og pensionister - omkring 14 procent af de ældre i Danmark - på ture til det indre af København.

Ser på de udenlandske turister, er andelen ifølge Dansk PersonTransport på 69 procent ældre og pensionister, hvilket i alt svarer til ca. 238.000 i 2019.

I stedet for busholdepladser tæt på turistattraktionerne er der planer om, at turister i langt højere grad skal gå, cykle eller benytte sig af offentlig transport som eksempelvis Metroen for at komme frem til oplevelserne.

Dansk PersonTransport fremhæver, at skift imellem forskellige transportformer ikke er holdbart for rigtig mange ældre mennesker, der både vil finde det udmattende og forvirrende at skifte fra turistbus over i Metroen for at komme videre ind til turistattraktionerne. I tillæg hertil peger organisationen på, at det vil være logistisk vanskeligt at guide større turistgrupper igennem metroen, når de skal blandes ind i de lokale passagerstrømme.

- Med den her præmis udelukker man altså en hel gruppe af befolkningen, som rent fysisk ikke er i stand til at hoppe på cyklen eller gå lange distancer. Det er også i Københavns interesse, at byen fortsat er tilgængelig for turister fra hele landet og udlandet, da turisterne jo understøtter det lokale erhvervsliv og arbejdspladser i byen. For at sikre at København også i fremtiden er tilgængelig for alle grupper, opfordrer vi derfor kraftigt til, at busparkering og afsætningspladser placeres i umiddelbar nærhed af turistattraktionerne i Indre by og Middelalderbyen i København, siger Michael Nielsen.







Setra S8 med en Henchel-dieselmotor.- udløste tanker om 60'ernes turistture sydover.

## 70 års-jubilæet blev markeret sammen med veteraner

At blive inviteret til prøvekørsel af seks ældre velholdte busser er som at blive lukket inde i en legetøjsforretning - dengang man var barn. Ved fabrikken i Ulm havde Evobus arrangeret prøvekørsel og besigtigelse af nogle skønne klenodier i anledning af Setra's 70 års jubilæum - og 25 år med Omniplus

### Af Rolf Brems

Omniplus er en digitalværksted- og serviceaftale for ejere af Setra og Mercedes-Benz busser, som tilbyder alle former for styring af busflåde og serviceintervaller. Det er helt sikkert godt og fornuftigt, men en power point er ikke særlig spændende, når man ikke ejer en flåde af køretøjer, men i stedet kan hoppe om bord og selv være chauffør på seks forskellige Setra-busser, som alle er kørt gennem årenes service og vedligehold.

# Busrejser

På prøvedagen var det varmt... meget varmt, og jeg begik den fejl at starte med at køre i de to ældste, en S 8 og en S 9. De havde begge glastag, og da jeg ikke fik pakket min kasket ud, fik jeg efter en time drønedede hovedpine. S 8 var den, som jubilæet drejede sig om - bygget i 1951 og den første bus bygget med selv bærende karrosseri. Navnet Setra kommer af ordet „selbsttragend“ (selvbærende). Det var bussen, som satte Setra på verdenskortet, da stålskelettet ved præsentationen ved IAA-messen i Frankfurt blev båret af seks mand.

Med som instruktør havde jeg en tidligere medarbejder hos Setra - uddannet som karetmager og mere end 40 års ansættelse.

Motoren springer nærmest i gang, og jeg bliver hurtigt forklaret, hvordan gearene virker, og ved for meget modstand - dobbelt udkobling og mellemgas.

Bussen har ingen servostyring. Til gengæld er det hvide rat stort, men stadig tungt at dreje. Gearene er som at røre i en stor suppegryde, men jeg lærer hurtigt at ramme nogenlunde rigtigt. For at få den i fjerde gear, som lå "ned og helt ud til højre" krævedes det armens fulde længde. Problemet var, at når man vil geare ned eller op, og ikke kunne finde det rigtige gear, var farten løbet så meget af, at man ligeså godt kunne starte forfra.



*Glastaget gav lys og udsyn i en S8 - og sved på panden hos chaufføren, som i 2021 var vant til airkondition.*



# Busrejser



*Med lidt øvelse gik det fint med at køre en bus med usynkroniseret gearkasse.*

Men da vi nåede ud på landet, kunne jeg begynde at nyde turen. Jeg nåede op på 65 km/t og syntes ikke, der var så meget tilbage på pedalen. Undervejs fortalte instruktøren lidt om bussen og dens tilblivelse, hans arbejde, og at det at arbejde på Setra var en livsstil. Var man først kommet ind, var der få, som søgte væk. Sveden begyndte at pible frem, for selvom vinduet i førersiden var åbent, og der var fuld blæser på forruden, var det varmt i bussen. Glastaget og hele bussen var som et drivhus.

Jeg tænkte på, hvordan man i sin tid kunne tilbringe en uge eller to med mange timers kørsel rundt i landskabet, og så kalde det ferie. Men det gjorde man. Det var populært, man kørte over alperne til Italien og til Sydspanien, hvor det sikkert har været endnu varmere. Man har selvfølgelig gjort en masse stop alene af den grund, at der ikke var toilet ombord. Og chaufførerne arbejdede dengang seks dage om ugen, der var ingen køre/hviletids regler, hvordan de kunne holde til det, forstår jeg ikke.



# Busrejser



*Førerplads og pladsen til passagerne i en S8.*

Tilbage hos Evobus, og med en række utålmodige bilister på slæb, som sikkert blev glade da vi drejede fra, viser instruktøren mig motorrummet. Den seks cylindretede 100 hk Henschel 512 DJ motor står næsten som ny, og taber ikke så meget som en dråbe olie.

Så skiftede jeg til en S 9, den var rød og ligeså flot og velholdt. Det var lidt det samme, som gentog sig. Den kørte på samme måde, og var ligeså varm med sit glastag.

Her havde hovedpinen indfundet sig, så jeg nøjedes med en lille tur rundt på anlægget, og kvarteret omkring fabrikken. Og det var faktisk et sørgeligt syn, bus efter bus stod på række hensat på grund af Covid 19. Aldrig har jeg set så mange turistbusser, nye som lidt ældre, i alverdens firmafarver. Men instruktøren var optimist, han mente at busserne inden længe var ude at rulle igen.

# Busrejser



*Askebæger ved hver plads - utænkeligt med askebægere i dag.*



*Luftindtaget styres med et håndtag.*

Den næste tur foregik i en serie 100, som passager, den kørte næsten som en moderne bus, ja den var mere behagelig end mange bybusser.

Resten af dagen gik med at studerer de forskellige busser og deres små finesser. De var alle i en stand som var de samme dag kørt ud fra fabrikken, som lå ved sidenaf.

Dagen efter vidste jeg, at vi skulle ud at prøve de nye Sprintere og Intouro'er. Med tanke på fortidens chauffører, som



# Busrejser



*Setra S9 - motoren spandt, som var den ny - og helt uden olie-dryp.*



måske tilbragte 50-60 timer i en rullende glaskubbel skammede jeg mig lidt over, at jeg glædede mig til, at de sikkert havde aircondition.

Interesserede kan læse om de nye Sprintere og Intouro'er i Mgasinet Bus 6 - 2021, som kan hentes **her**:

Interesserede kan læsemere om Setra's historie i Mgasinet Bus 6 - 2021, som kan hentes **her**:



# Busreiser



# Busrejser



*De historiske busser takkede af og blev kørt i garagen igen.*



# Seks kørselskontorer favner 500 taxier

Taxa Syd, DK-Taxi, Esbjerg Taxa, Taxa Midt, Vejle Taxa og Næstved Taxa har besluttet at indgå i et tæt og ligeværdigt samarbejde for at kunne betjene kunderne bedst muligt og dermed sikre mere kørsel til vognmænd. Baggrunden er, at taxibranchen er under forandring, og at kunder og vognmænd stiller nye krav. Samarbejdet, der dækker store dele af Jylland fra Haderslev kommune i syd til Randers kommune i Nord, Fyn og flere kommuner på Sjælland, råder over omkring 500 biler

- Vores tanke med det landsdækkende samarbejde er først og fremmest, at der findes mange mindre kørselskontorer, og hvis de skal overleve i fremtiden, så er det vigtigt, at vi indgår et samarbejde, hvor alle kørselskontorer, både de store og lidt mindre, vil blive styrket, siger Tadzudin Kasami, der er administrerende direktør i Taxa Syd.

- Den enkelte vognmand og de nye, der måtte komme, har mulighed for at vælge imellem kørselskontorerne, også hvis man stadig vil køre i det område, som man befinder sig i, siger han videre.

Ønskerne for samarbejdet er følgende:

- Et samarbejde, der tager udgangspunkt i de lokale kørselskontorer og vognmænd
- Et ligeværdigt samarbejde, hvor alle kan gøre deres indflydelse gældende
- Et samarbejde, hvor kørselskontorerne løbende optager nye vognmænd
- Et samarbejde, hvor der er plads til at optage flere selvstændige kørselskontorer, som lejer sig ind på de eksisterende tekniske platforme
- Et samarbejde, som vi vil bruge til at byde ind på landsdækkende udbud og kontrakter, som det enkelte kørselskontor ikke kan byde ind på alene

- Det, der er altafgørende, er, at kørselskontorer, som har indgået denne aftale, alle sammen er medlemsejede kørselskontorer, og hermed bibeholder vognmændene deres indflydelse. Samtidig viser det sig, at der kommer flere og flere udbud, som er landsdækkende og med det samarbejde, som vi har indgået, har vi mulighed for at bruge hinanden som underleverandører.

Det er også en fordel for både vores erhvervs-kunder og almindelige kunder, som også efterspørger flere og flere landsdækkende aftaler. Med det samarbejde vi har indgået, ønsker vi også at fortælle alle de nuværende vognmænd og nye vognmænd, at de er meget velkomne til at kontakte os, hvis de ønsker at indgå i aftalen. Der er plads til mange vognmænd i vores landsdækkende aftale, siger Tadzudin Kasami.

## Om de seks taxi-selskabers udgangspunkter:

- Taxa Syd har afdelinger i Odense, Nyborg, Svendborg, Faaborg, Assens, Middelfart, Fredericia og Kolding. Selskabet er et samarbejde omkring driften af en fælles bestillingscentral for taxier på Fyn inklusiv Fredericia og Kolding
- DK-Taxi har taxier i Holbæk kommune, Ringsted kommune, Lolland kommune, Haderslev kommune, Norddjurs kommune, Randers kommune, Mariagerfjord kommune og Holstebro kommune
- Esbjerg Taxa betjener Esbjerg kommune, Varde kommune og Fanø kommune
- Taxa Midt betjener Herning, Ikast og Silkeborg
- Vejle Taxa betjener Vejle kommune
- Næstved Taxa betjener Næstved kommune



# Persontransportorganisation om vanvidskørsel: - Søg råd og vejledning hos jeres arbejdsgiverorganisationer

Siden 31. marts har Færdselslovens regler om vanvidskørsel været gældende. Reglerne giver politiet mulighed for at konfiskere et køretøj, selvom ejeren af køretøjet ikke har kørt, hvilket er sket mange gange siden. Muligheden for at konfiskere et køretøj, der har været brugt af en vanvidsbilist, gælder også erhvervskøretøjer - eksempelvis taxier. Så vidt vi her på transportnyhederne.dk er informeret, har politiet endnu ikke beslaglagt taxier, busser eller lastbiler i forbindelse med vanvidskørsel

I forbindelse med de nye regler om vanvidskørsel opfordrer organisationen Dansk PersonTransport sine medlemmer til at søge råd og vejledning hos deres arbejdsgiverorganisationer med hensyn til, hvordan de kan forebygge, at de kommer i en situation, hvor de står til at miste et køretøj som følge af vanvidskørsel.

Vanvidskørsel er eksempelvis:

- Kørsel med hastighedsoverskridelse på mere end 100 procent ved kørsel over 100 km i timen
- Kørsel med en hastighed på 200 km i timen

Hovedreglen i bestemmelserne om vanvidskørsel er, at der sker konfiskation, hvis føreren af køretøjet har overtrådt reglerne for vanvidskørsel. Der er dog en undtagelse i færdselsloven, som foreskriver, at konfiskation kan undgås, hvis konfiskationen må anses som en uforholdsmæssig indgribende.

Det fremgår af bemærkningerne til loven, at der i vurderingen skal lægges vægt på, om ejeren af køretøjet kunne vide, at køretøjet ville anvendes til vanvidskørsel, og om ejeren har sikret sin økonomisk stilling. Transportministeriet har blandt andet anført, at ejeren af køretøjet kan indhente oplysninger om førerens straffeattest med henblik på at undersøge, om føreren tidligere hen har været dømt for grove færdselsovertrædelser.

For at man som vognmand kan sikre sig mod konfiskation, er man nødt til at have tilstrækkelig information om sine medarbejdere, herunder om køretøjet kan antages at blive brugt til vanvidskørsel.

Der er forskellige muligheder for at indhente disse oplysninger. Dansk PersonTransport er bekendt med at flere arbejdsgiverforeninger har udformet formularer til vognmænd, der ønsker at sikre deres stilling. Dansk PersonTransport anbefaler, at man kontakter sin arbejdsgiverforening for råd og vejledning.

Hvis man ikke gør noget for at sikre sig mod vanvidskørsel og der sker konfiskation, vil man ifølge Dansk PersonTransport højst sandsynligt risikere at miste sit køretøj.

## Jobbarometer viser mangel på chauffører til persontransport

Vognmænd, der er specialiseret i persontransport, mangler chauffører i kølvandet på corona-pandemien, som begrænsede den kollektive transport og nærmest lukkede helt ned for turisttrafikken. En del chauffører mistede dermed deres job eller søgte til andre dele af transportbranchen

I takt med, at rejsebegrænsningerne mindskes, stiger efterspørgslen efter transport med store og små busser. Det seneste jobbarometer for persontransport-branchen i andet kvartal, som uddannelsesorganisationen Dekra har udarbejdet, viser, at 63 procent af de adspurgte vognmænd har ansat nye chauffører inden for de seneste tre måneder. Samtidig er der blandt vognmændene en udbredt forventning om, at deres behov for ny arbejdskraft vil fortsætte i de kommende måneder. 46 procent af vognmændene forventer ifølge jobbarometeret at skulle ansætte flere chauffører i de kommende tre måneder.

### Fagforening får 2,7 millioner kroner ind i arbejdsskadesager

I juli kunne 3F Københavns Chauffører notere, at der var gået 2.701.349 kroner ind på kontoen i sager om arbejdsskader. Pengene er udbetalt til de berørte medlemmer

Samlet har 3F Københavns Chauffører skaffet i alt 8.529.007 kroner ind til sine medlemmer i arbejdsskadesager siden årsskiftet.

### Fagforening får 246.191,41 kroner ind i faglige sager

I juli kunne 3F Københavns Chauffører notere, at der var gået 246.191,41 kroner ind på kontoen i faglige sager - eksempelvis om manglende indbetaling af feriepenge, pension og betaling for overtid

Med ovennævnte beløb, er har 3F Københavns Chauffører siden årsskiftets skaffet i alt 1.091.253,90 kroner ind til sine medlemmer i fagligesager.

# Personbiltrafikken over Øresundsbron lå 58,8 procent under 2019

Trafikken med personbiler mellem Danmark og Sverige via Øresundsbron viste i årets første seks måneder en opadgående kurve. Fra et fald på omkring 55 procent i maj i år sammenlignet med 2019 var den i uge 26 "steget" til et fald på 36 procent

- Sverige har fjernet alle restriktioner for indrejser fra Norden, og det er blandt de danske kunder, at trafikken stiger mest lige nu. Men der er stadig restriktioner i den anden retning, og hver anden svensk kunde mangler stadig, siger Berit Vestergaard, der er salg og markedsdirektør hos Øresundsbron.

I uge 26 var den samlede trafik over broen 36 procent lavere end samme uge i 2019. De danske fritidskunders trafik over broen blev fuldt genoprettet i sidste uge, hvilket var den første uge, hvor de danske myndigheder fjernede anbefalingerne om at undgå ikke-nødvendige rejser til Sverige sammenlignet med samme uge i 2019. Blandt de svenske BroPas-kunder var nedgangen 70 procent i sidste uge.

Ser man på bustrafikken over broen lå den i årets første seks måneder 81,6 procent under samme periode i 2019.

Samlet set faldt trafikken med cirka 54 procent i forhold til første halvår 2019. I perioden marts-april 2020 og januar-marts 2021 trafik den samlede faldt med 60-70 procent i forhold til tilsvarende perioder i 2019.

Godstrafikken over Øresundsbron, der ikke har været berørt af corona-restiktioner, er i januar-juni i år steget med 3,8 procent i forhold til 2019. I marts passerede omkring 57.000 godstransporter broen, hvilket er den højeste månedlige beregning nogensinde og en stigning på cirka 11 procent sammenlignet med 2019.







*Passagerne i letbanetogene i Aarhus-området er ved at finde tilbage efter corona-tidens restriktioner. Tallene for andet kvartal i år er steget i forhold til sidste år - og mangler nu 10 procent for at være tilbage til andet kvartal 2019.*

## Passagerne er på vej tilbage til letbanen i Aarhus

De seneste passagertal fra Midttrafik viser en fremgang for Letbanen for andet kvartal 2021 sammenlignet med samme kvartal 2020. Sammenlignet med andet kvartal 2019 - før coronatiden kom med rejserestriktioner med mere - er der tale om en tilbagegang på omkring 10 procent

Midttrafik oplyser, at 970.400 passagerer rejste med Letbanen i andet kvartal af 2021. Det er en fremgang på 54 procent i forhold til andet kvartal af 2020 og 10 procent mindre end for samme periode i 2019.

I 2020 oplevede Aarhus Letbane et fald på 25 procent fra 4,7 millioner passagerer i 2019 til 3,5 millioner passagerer i 2020 som følge af nedlukningen af samfundet og corona-restriktioner på den kollektive trafik. Til sammenligning havde andre togselskaber en tilbagegang på op til 40 procent

# Letbaner

På grund af corona-restriktionerne har Midttrafik kunnet notere fald i passagertallet hvert kvartal fra andet kvartal 2020 til første kvartal 2021. I andet kvartal i år er genåbningen af samfundet haft en positiv effekt på Letbanens passagertal, hvilket giver anledning til en behersket optimisme og tro på, at tendensen er vendt.

- I forhold til sammenligningen med 2019 skal man huske på, at der kun var to måneder med fuld drift med i opgørelsen, da Grenaabanen åbnede 30. april. Men da vi i år har haft restriktioner i den kollektive trafik hele året, så er jeg personligt tilfreds med fremgangen. Det går forhåbentlig den rigtige vej, siger administrerende i Letbanen, direktør Michael Borre.

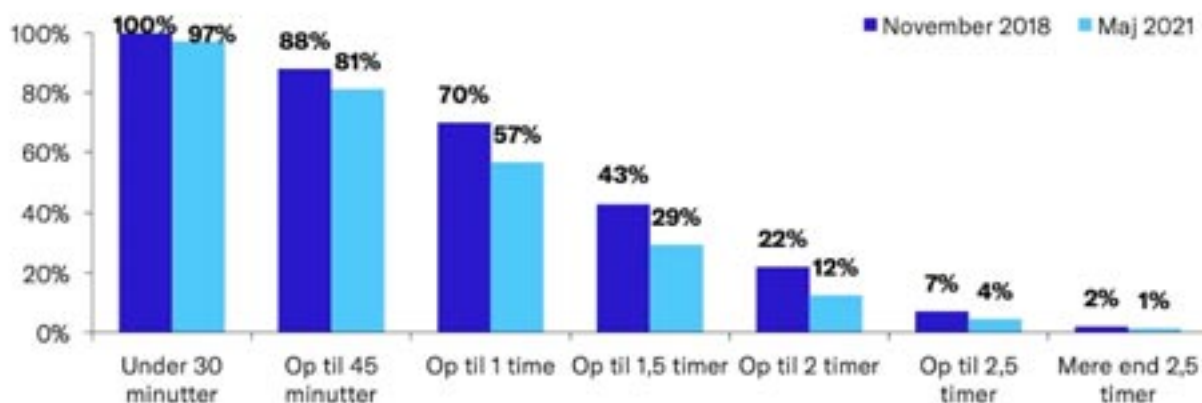
| <b>Passagerstatistikker 2019-2021</b>    |              |               |               |              |              |
|--|--------------|---------------|---------------|--------------|--------------|
| <b>Antal passagerer alle strækninger</b> |              |               |               |              |              |
| <b>År/kvartal</b>                        | <b>1 kv.</b> | <b>2. kv.</b> | <b>3. kv.</b> | <b>4 kv.</b> | <b>I alt</b> |
| 2019                                     | 1.155.732    | 1.078.250     | 1.195.476     | 1.358.837    | 4.788.295    |
| 2020                                     | 1.145.088    | 627.821       | 908.100       | 907.588      | 3.588.597    |
| 2021                                     | 580.619      | 970.400       |               |              | 1.551.019    |
| <b>Afvigelse</b>                         | <b>1 kv.</b> | <b>2. kv.</b> | <b>3. kv.</b> | <b>4 kv.</b> | <b>I alt</b> |
| 2019-2021                                | -49,76%      | -10,00%       |               |              | -67,61%      |
| 2020-2021                                | -49,29%      | 54,57%        |               |              | -56,78%      |

Udviklingen i passagertal 2019-2021 opgjort kvartalsvis.

(Kilde: Letbanen, Aarhus)



Figur 2: **Den maksimale samlede transporttid til og fra arbejde, man er villig til at have, hvis man mister sit arbejde og får tilbudt et nyt job med samme arbejdsbetingelser og løn som i ens nuværende job**



Kilde: Norstat for Dansk Erhverv, maj 2021.

Note: n (November 2018) = 524, n (Maj 2021) = 972. Kun beskæftigede danskere, dvs. selvstændige, fuldtids- eller deltidsbeskæftigede mellem 20-65 år.

## Flere familier har fået flere biler

Koncentrationen af arbejdspladser, offentlig service og indkøbsmuligheder med videre i de større bysamfund har betydet ændringer i transportbehovet hos mange familier. En stor del af dem har løst problemet ved at anskaffe sig en ekstra bil. Det viser en ny statistik fra Danmarks Statistik

Antallet af familier med rådighed over flere biler var ved årsskiftet 2020/2021 steget til 554.400 mod 402.600 familier for 10 år siden. Det svarer i dag til, at 17,9 procent af alle familier råder over flere biler mod 14,1 procent for 10 år siden. I de fire jyske kommuner Rebild, Hedensted, Skanderborg og Favrskov har over 30 procent af familierne to eller flere biler. Det er i det hele taget jyske kommuner, der har oplevet den største vækst i andelen af familier med flere biler.

Ud over koncentrationen af arbejdspladser, offentlig service og indkøbsmuligheder med videre i de større bysamfund har tilgængeligheden til offentlig transport ifølge Danmarks Statistik også betydning for, om man anser en bil mere for at være nødvendig for at løse ændringer i transportbehovene.

Danmarks Statistik henviser til en ny analyse, der viser, at flere familier har bil i områder med lavt serviceniveau af offentlig transport end i områder med højt eller meget højt serviceniveau.

### Seks ud af ti familier råder over bil

Antallet af familier med én eller flere biler - person-, vare- eller firmabil - er samlet set vokset med 233.800 siden 2011. Dermed råder 62,3 procent af familierne i dag over bil mod 59,6 procent i 2011. Mens antallet af familier med



én bil er steget med 82.000 eller 6,3 procent, er antallet af familier med to eller flere biler steget med 151.800 eller 37,7 procent.

Danmarks Statistik peger på, at der er stor forskel på bilrådigheden kommunerne imellem. I Hovedstadsområdet og de største byer har under 60 procent af familierne bil. I en række kommuner rundt om de største byer - blandt andet Rebild syd for Aalborg og Favrskov nord for Aarhus - er det derimod otte ud af ti familier, der har bil.

## Familier med høj bilrådighed

Familierne med høj bilrådighed har derudover en række ofte sammenhængende karakteristika (opgjort pr. 1. januar):

- De er parfamilier med børn. 90 procent havde bil i 2021
- De er topledere. 90 procent af familierne havde bil i 2020
- De har flest penge til forbrug. 88 procent af familierne i den højeste decilgruppe - det vil sige de 10 procent af familierne, der har flest penge til forbrug - havde bil i 2020
- De bor i parcelhuse. 84 procent af familierne havde bil i 2020
- De bor i bysamfund med færre end 2.000 indbyggere eller i landdistrikter. 77-80 procent havde bil i 2020

## Familier med lav bilrådighed

På tilsvarende vis har familierne med lav bilrådighed en række karakteristika, der også ofte hænger sammen (opgjort pr. 1. januar):

- De har færrest penge til forbrug. 14 procent af familierne i den laveste decilgruppe - det vil sige de 10 procent, der har færrest penge til forbrug - havde bil i 2020
- De er førtidspensionister. 36 procent af familierne havde bil i 2020
- De bor i etageboliger. 39 procent af familierne havde bil i 2020
- De er enlige uden børn. 40 procent har bil i 2021
- De bor i hovedstadsområdet eller i byer med over 100.000 indbyggere. 42-48 procent havde bil i 2021 eller i landdistrikter. 77-80 procent havde bil i 2020

Havarerede køretøjer på vejene:

## Vejmyndighederne skal have ret til at fjerne køretøjer fra vejene

Transportministeriet har sendt et forslag, der vil udvide vejmyndighedernes mulighed for at fjerne havarerede køretøjer fra vejene, i høring

Lovforslaget til ændring af Færdselsloven omfatter i det væsentlige følgende ændringer:

- Indførelse af hjemmel i Færdselslovens paragraf 123, stk. 2 (og forarbejder), således at Vejdirektoratet kan fjerne akut trafikfarlige køretøjer fra statsvejene, og få sine udgifter i forbindelse hermed afholdt af ejeren af køretøjet. Relevante cirkulære (cirkulære om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer) skal også ændres, således at fjernelse kan ske uden forudgående partshøring, hvis færdselssikkerhedsmæssige eller trafikafviklingsmæssige hensyn taler for, at fjernelsen skal ske straks. Såfremt der er politisk flertal for denne ændring, vil ændring af cirkulæret ske sideløbende.
- Indførelse af hjemmel i Færdselslovens paragraf 123, således at A/S Storebælt og A/S Øresund som privat bro- og vejejer, kan fjerne køretøjer fra Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen. Det vurderes, at der herved sikres en hurtigere og mere effektiv fjernelse af køretøjer, som henstår til ulempe og fare for færdslen på Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen. Det foreslås på den baggrund, at A/S Storebælt og A/S Øresund får tilsvarende kompetence som politiet og Vejdirektoratet til at fjerne køretøjer, når disse står henstillet på et af selskaberne ejet vejareal.
- Indførelse af hjemmel i Færdselslovens paragraf 90, stk. 1, således at Vejdirektoratet som vejmyndighed for statsvejene eller vej- eller broejeren kan regulere færdslen ved akutte hændelser på statsvejene og uden for bestemmelsens nuværende rammer, som er relativt restriktive.
- Genindførelse af parkeringsforbud i yderrabatter i Færdselslovens paragraf 28, stk. 3, og en bemyndigelsesbestemmelse hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen med samtykke fra politiet kan bestemme, at parkering på privat grund kan undtages fra forbuddet.
- Indførelse af hjemmel i Færdselslovens paragraf 42, stk. 5, således at zoneskiltning uden for tættere bebyggede områder kan etableres.



# Trafikkontrollør har fået Dronningens fortjenstmedalje

Den 61-årige trafikkontrollør hos Movia, Karsten F. Simonsen, der har arbejdet i den kollektive transports tjeneste i 40 år, har fået overrakt Dronningens fortjenstmedalje i sølv af Movia's administrerende direktør Dorthe Nøhr Pedersen

Selvom Karsten F. Simonsen ikke var så meget for at gøre et stort nummer ud af det, lod han sig alligevel overtale til at tage ind til Movia i Valby for at blive fejret af kollegaerne med fælles morgenmad og tage imod sin medalje, som det fornemme bevis for de mange års tro tjeneste.

- Jeg lavede lidt sjov med Dorthe og sagde av, da hun satte medaljen på mig, siger han om medaljeoverrækkelsen.

Karsten F. Simonsen, der har bidraget positivt til den kollektive transport siden 1981 - først med en titel som garage-medarbejder, dernæst værkstedsassistent og siden trafikkontrollør - tartede sin karriere hos HT, hvor han var et par år. I 1983 søgte han over i det, der dengang hed arkitektafdelingen, hvor han håndterede alt fra indretning af garager og kontorer, reparationer og vedligeholdelse af stoppesteder. HT blev til HUR, som blev til Movia - og Karsten F. Simonsen fulgte med.

I dag er Karsten tilknyttet Movia's driftsafdeling i Herlev. Hans hovedopgaver er opsætning og nedtagning af stoppesteder, vedligeholdelse af countdown-moduler, akutte opgaver i driften baseret på meldinger fra kunder og chauffører, omlægninger og køreplansskifter på Sjælland og Øerne. I 17 år indtil 2000 var han også sikkerheds- og tillidsmand.

Karsten F. Simonsen bliver af sine kolleger opfattet som pligtopfyldende og en rigtig god samarbejdspartner.



Få transportnyheder dagligt  
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

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



# Hurtigfærger fragtede flere i ferien

Færgetrafikken mellem Jylland og Sjælland har i sommerferien 2021 sat rekord. En opgørelse fra Molslinjen, der blandt andet driver Kattegatruterne mellem Ebeltoft og Odden og mellem Aarhus og Odden, viser, at rederiets hurtig-færger i ugerne 25 til 31 fragtede 237.819 biler over Kattegat. Bilerne havde en stor del af de i alt 698.344 passagerer med sig.

Til sammenligningen havde færgerne i samme periode sidste år 207.745 biler og 653.013 passagerer med. Dermed ligger sommeren 2021 14,5 procent over 2020 med hensyn til biler og knap syv procent over, når det gælder passagerer.

- Det har været en udfordring at være transportør under corona-perioden, så det er glædeligt at se passagererne vende så stærkt tilbage, siger Molslinjens administrerende direktør Carsten Jensen.

Og tendensen fra sommerferien er fortsat ind i august, hvor færgerne igen sejler uden krav om mundbind og med genåbnede buffeter. Her er antallet af biler og passagerer højere end både i 2020 og i 2019. Samtidig viser opgørelsen, at hurtigfærgerne fortsat erobrer markedsandele.

Molslinjens færger ligger nu med en markedsandel på lige over 13 procent af biltrafikken på tværs af landet.

- Det tallene viser os er, at passagererne er tilbage. De viser også, at vores flydende bro spiller en stadig større rolle for sammenhængskraften i Danmark, lyder det fra Carsten Jensen.

## Hurtigfærge havner i strømstik

Molslinjens hurtige bornholmerfærge Max, som tidligere har sejlet på rederiets rute mellem Østjylland og Vestsjælland, og som siden 2009 har haft Atlanterhavets Blå Bånd for at være hurtigst over Atlanterhavet i østgående retning, bliver nu koblet til landstrøm under sine natlige ophold i havnen i Rønne. Det er resultatet af en aftale mellem Rønne Havn A/S og Bornholmslinjen, der er en af Molslinjens færgeruter

Efter at Rønne Havn A/S og Bornholmslinjen har fået alle installationer og tilladelser på plads, bliver hurtigfærgen koblet til landstrøm, når der ligger på sin plads ved Øernes Kaj i Rønne Havn. Dermed behøver færgerne ikke længere at producere strøm med sine egne dieseldrevne generatorer, når de ligger stille i havnen.

Det er vigtigt for færgerne og for Bornholmslinjens drift, at have en række systemer kørende, når færgerne ligger stille. Planen var oprindeligt, at Max skulle på landstrøm tidligere. Men corona-tiden satte i længere tid en kæp i hjulet på planerne, og samtidig har det trukket ud med at få de nødvendige tilladelser på plads.

Ud over en mindre miljøbelastende drift, betyder landstrømmen også, at der kommer mindre støj fra færgerne, når de ligger ved kajen om natten.



## El-færge har fået nyt udseende

Den kommende batterielektriske bilfærge, der skal sejle mellem Esbjerg og Fanø, er blevet malet i nye farver. Dermed er færgen »Grotte« kommet tæt på sit endelige udseende med de sædvanlige farver fra Molslinjen tilsat grønne, klare farver for at understrege forskellen på Grotte og de andre færger, der skal sejle sammen med på ruten

- Vi ville gerne have, at vores allerførste el-færge skilte sig lidt ud fra de to eksisterende færger på ruten, og da færgen skal sejle på grøn strøm, var det oplagt at signalere dette med de grønne elementer, siger Molslinjens administrerende direktør, Carsten Jensen.

Færgen er også blevet udstyret med grønne drager langs skibssiden.

- Dragerne er lidt et symbol på Fanø, som jo huser verdens største dragetræf. Og så er det selvfølgelig en reference til vinden, som producerer den strøm, som Grotte skal sejle på, siger Carsten Jensen videre.

Samme drage i neon kommer også til at pryde den nyrenoverede røde administrationsbygning i Esbjerg.

Den batteri-elektriske færge skal efter planen indsættes på ruten om et par måneder.



## Imellem Esbjerg og Fanø - sejler færgerne biodiesel

De to færger på Fanølinjen, Fenja og Menja, skal som de første færger hos Molslinjen sejle permanent på HVO biodiesel. Målet er, at de to nuværende færger sammen med den kommende el-færge, Grotte, skal besejle ruten mellem Esbjerg og Fanø så tæt på CO2-neutralt som teknisk muligt

Rederiet Molslinjen fremhæver, at Fanøfærgerne bliver de første færger i Danmark, der permanent skal sejle på HVO-diesel. Det vil betyde, at færgernes udledning ifølge leverandøren af HVO-brændstoffet vil falde med op mod 90 procent.

Planen er at lade færgerne sejle delvist på det mindre CO2-belastende brændstof fra august. Forløber brugen af HVO tilfredsstillende, vil andelen af den nye biodiesel blive øget frem mod efteråret. Fanølinjen bliver ifølge rederiet den første færgerute i Danmark, som går helt over til HVO med en plan om at sejle permanent på biodiesel.



# Flydende forbindelser

- Det betyder, at vi til den tid kan sejle med færger, hvor selve sejladsen kan gøres så CO2-neutral som muligt, siger Molslinjens administrerende direktør, Carsten Jensen.

Når Fenja og Menja begge er overgået til HVO, og el-færgeren Grotte bliver indsat i oktober, så CO2-udledningen bliver reduceret med 96 procent i forhold til sejlads med almindeligt marinediesel. De ekstra procent fra 90 procent til 96 procent kommer fra el-færgeren Grotte, da den vil blive ladet om med CO2-neutral elektricitet.

- På Fanø tager vi den grønne omstilling meget alvorligt, så at Molslinjen tager endnu et stort skridt i en CO2 neutral retning, er vi meget glade for, siger borgmester i Fanø Kommune, Sofie Valbjørn (AL).

HVO-biodiesel kommer fra den finske producent, Neste, og leveres af Bunker One i Middelfart.

- Vi er meget tilfredse med at have indgået denne aftale med Molslinjen, da det bringer os et skridt tættere på vores ambition om at overgå til grøn energiforsyning. Initiativet er et væsentligt skridt mod at indfri vores målsætning om at være en proaktiv og kompetent leverandør af biobrændstoffer, siger Peter Zachariassen, der er administrerende direktør i Bunker One.

## Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

# 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 hørte om en karetmager

Læs mere side 10

Status-notat:

Det går  
med

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

Gik du glip af Magasinet Bus 6 - 2021?  
Så hent det her!