

Magasinet Bus

Torsdag 30. september 2021 - nummer 9 - 9. årgang

Den udstillede bus kunne også køre...

Læs mere side 32 - 45

El-bus når ny rækkevidde

Læs mere side 16

Viborg har fået sin
første elektriske taxi

Læs mere side 52 - 53

439 ud af 1.444 personer havde
Uber-indtægter og modtog samtidig
offentlige ydelser med urette

Læs mere side 50 - 51

Midtjysk by med godt 50.000 indbyggere
har fået 14 el-busser - med ekstra service

Læs mere side 21 - 26

Det er for galt...

Nogle bør gøre noget.

Så er det ligesom sagt, at det ikke er os selv, men nogle andre, der skal tage fat.

Resultatet er mange gange, at det bare fortsætter og fortsætter og fortsætter for til sidst at ende galt.

Det er altså for galt, hvis vi bare bliver ved med at tro, at andre nok skal klare tingene for os. Vi må gøre noget selv.

Og det er der faktisk en del, der gør. Et eksempel er den nye taxi-vognmand i Viborg, der startede sin forretning med at vælge en batteri-elektrisk bil med en rækkevidde på 500 kilometer.

I Herning gør de også noget. Byen har netop fået 14 batteri-elektriske busser med elektriske ramper og automatisk fastspænding af kørestole.

Og busproducenterne har fokus på energieffektivitet og bæredygtig drift - eksempelvis batterielektriske løsninger eller løsninger med biogas eller HVO- biodisel. Efterspørgslen er der - og det skaber udvikling og arbejdspladser.

Og rundt omkring dukker der flere og flere projekter om, hvor fokus er CO2-neutral energiproduktion og -forsyning, så transporten af mennesker kan bæres frem mod en mere bæredygtig drift.

Udviklingen inden for bæredygtig energiproduktion og -forsyning går i øjeblikket så hurtigt, at det kan være svært at følge med for almindelige mennesker, så der er håb for fremtiden.

Men hvorfor så overskriften - Det er for galt...?

Jo, det er for galt, at politikerne på Christiansborg bruger store dele af deres tid på at mundhugges og modarbejde hinanden, når der er behov for beslutninger og klare linier for, hvordan vores samfund bliver mere bæredygtigt til gavn for os alle - store som små - og især til gavn for vores børn og børnebørn.

God læselyst med dette nummer af Magasinet Bus.

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

CROSSWAY LOW ENTRY NATURAL POWER

NATUREN ER I LUFTEN



BÆREDYGTIG FRA NATURENS HÅND

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

OPTIMERET TCO

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

SMART DESIGN

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

KOMFORT OG INDSTIGNINGSFORHOLD

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

Kontakt os for at høre mere:



INTERCITY 2018

IVECO BUS

Your partner for sustainable transport



Ringvejen rundt om Aarhus kan om nogle år være udbygget med et BRT-projekt, der skal skabe plads til hurtigere busforbindelser. (Foto: Jesper Christensen)

Rådmand vil udvide undersøgelser af BRT-strækning i Aarhus

Byrådet i Aarhus har besluttet at fremrykke et BRT-projekt på byens ydre ringvej og skal nu tage stilling til de resterende forundersøgelser, inden et skitseprojekt og VVM-undersøgelser kan sættes i gang

Teknik og Miljø i Aarhus anbefaler, at BRT-systemets baner, hvor busserne kører i deres eget spor - tracé - på strækningen fra Viby Torv til Aarhus Universitetshospital lægges som selvstændige, sidelagte busbaner, da alternativet - at lægge banerne i midten af vejen i et såkaldt midtertracé - er dyrere og mere besværligt at anlægge.

Byrådet har i første omgang afsat penge til et BRT-system på strækningen fra Axel Gruhns Vej i Viby i Aarhus' sydlige del til Aarhus Universitetshospital (AUH) i Skejby i den nordvestlige del af Aarhus-området. Rådmand for Teknik og Miljø, Bünyamin Simsek (V), som tidligere har meddelt, at han ikke stiller op til det kommende kommunalvalg, forslår, at man udvider forundersøgelserne, så de også omfatter mulighederne for både en mulig sydlig videreføring fra Axel Gruhns Vej mod Skåde/Oddervej længere mod sydøst og en nordlig videreføring fra Aarhus Universitetshospital frem mod Vestre Strandallé/Risskov.

Kollektiv transport

- Det er oplagt, at vi udvider undersøgelsen af strækningen for BRT, så den går fra Risskov til Højbjerg - og dermed strækker sig fra stranden i nord over bakkerne og ådalen i vest og mod skovene og stranden i syd. Det er en linjeføring, der i endnu højere grad end den oprindelige linjeføring understøtter de store rejsestrømme i hverdagen og sammenbinder byens rekreative områder, siger Bünyamin Simsek.

Byrådet i Aarhus har afsat 292 millioner kroner i forbindelse med Investeringsplan 2024-2033 til en udvidelse af Ringvejen inklusive etablering af et BRT-system og besluttede samtidig at sætte gang i miljøvurderinger for at fremrykke projektets start. Teknik og Miljø vil forud for igangsætning af skitseprojektering og miljøkonsekvensvurdering gennemføre forundersøgelser til nærmere afdækning af fysiske forhold og passagergrundlag.

Effektiv kollektiv transport

En BRT-forbindelse i eget tracé på Ringvejen vil lette den stigende trængsel på Ringvejen og sikre højklasset transport, der binder byen sammen på tværs af de primære indfaldsveje og undervejs betjener 12 knudepunkter med skift til/fra de primære indfaldsveje og primære kollektive ruter fra henholdsvis bus og letbane. Trafikselskabet Midttrafik skønner, at en BRT-forbindelse på Ringvejen vil betyde, at der dagligt vil være op mod 3.400 flere passagerer, der vil stige ombord i den kollektive transport på strækningen.

Projektet kan dermed give et løft til den samlede kollektive transport i Aarhus og vil understøtte ambitionen om en overflytning af en større andel trafikanter fra bil til højklasset, kollektiv trafik, som kommer hurtigt frem til destinationen. Dermed bliver trængselsproblemerne i trafikken reduceret samtidig med, at luftforurening og CO2 udledning nedbringes.

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

Kollektiv transport



De nye elektriske bybusser i Herning vil fra årsskiftet også medtage cykler ifølge med passagerer.

Midtjyske bybuspassagerer kan tage deres cykel med, hvis...

Fra januar 2022 kan man tage cyklen med i bybusserne i Randers, Silkeborg, Horsens, Skanderborg, Viborg, Herning, Holstebro, Skive, Struer, Odder, Ikast og Grenaa, hvis der er plads i flexarealet. I løbet af 2022 bliver det som en forsøgsordning muligt at tage cyklen med på Rute 100, der kører på strækningen Odder-Aarhus-Hornslet

Midttrafiks bestyrelse har på baggrund af den tiltagende cyklisme og gode erfaringer med cykelmedtagning hos Fyn-Bus og et forsøg i Viborg bybusser besluttet at åbne for cykelmedtagning i bybusserne i en række byer.

- Skiftet til cykel er godt for både sundhed og miljø, men også for trængslen på vejene. Nogle gange kan det dog være surt at cykle. Her kan kollektiv trafik være et godt supplement i regnvej eller hvis cyklen er punkteret. Vi har allerede cykelmedtagning i Letbanen, på de fleste regionale busruter og i Midtjyske Jernbaners tog. I 2022 åbner vi op for cyklerne i bybusserne og på rute 100, så flere kan kombinere cykel og kollektiv trafik på den daglige rejse, siger Midttrafiks bestyrelsesformand, Claus Wistoft (V).

Kollektiv transport

Beslutningen falder i tråd med en nylig overstået befolkningsundersøgelse "Danskerne og kollektiv transport 2021", som Passagerpuls har gennemført. Den viser, at langt de fleste i undersøgelsen foretrækker at have cyklen med i bussen frem for at leje eller låne en cykel ved stationen eller stoppestedet.

Cykel kan komme med i bybusserne uden for myldretiden

I Randers, Silkeborg, Horsens, Skanderborg, Viborg, Herning, Holstebro, Struer, Odder, Ikast og Grenaa kan cyklen medtages uden for myldretiden. Cyklerne kommer til at dele plads med kørestole og barnevogne på bussens flexareal efter først-til-mølle- princippet. Der vil være plads til enten to cykler, en cykel og en barnevogn eller en cykel og en kørestol. Cyklen skal fastspændes under kørslen. Der er monteret bespænding i bussen. Der skal indløses en cykelbillet.

Da bybusserne i Aarhus har mange passagerer, bliver det ikke muligt at medtage cykler i Aarhus' bybusser i denne omgang. Midttrafik vil indsamle erfaringer fra et pilotforsøg på rute 100 og de øvrige bybusbyer for at vurdere muligheden for cykelmedtagning i Aarhus.

Pilotforsøg på Rute 100:

I løbet af 2022 bliver det muligt at medtage sin cykel gratis på Rute 100 (Odder-Aarhus-Hornslet) både i og uden for myldretiden. Cyklerne kommer til at dele plads med kørestole og barnevogne på bussens flexareal efter først-til-mølle- princippet. Da flexarealet er mindre i de regionale busser med lavgulv, kommer der en ophængningsløsning til cyklen. Der vil være plads til enten to cykler, en cykel og en barnevogn eller en cykel og en kørestol.

Pilotforsøget bliver gennemført for at indsamle erfaringer med cykelmedtagning i Aarhus og i myldretiden. Midttrafik ønsker samtidigt at teste praktikken i forbindelse med ophængning af cykler i bussen.



I 2022 vil Midttrafik gennemføre et pilotforsøg med cykelmedtagning p Rute 100.

Kollektiv transport



Kontrollører har fået kamera på uniformen

Gennem den seneste tid har FynBus oplevet en stigning i antal gange, hvor det har været nødvendigt at tilkalde politiet i forbindelse med billetkontrol. Derfor har FynBus besluttet, at kontrollørerne skal bære kamera på uniformen - et såkaldt bodycam - når de stiger ombord og udfører billetkontrol

For at sikre kontrollørernes arbejdsmiljø og være med til at skabe en kriminalitetsforebyggende indsats har FynBus indført kameraer på kontrollørernes uniformer. Kontrollørerne kan i situationer, hvor en samtale med en passager udvikler sig i en forkert retning tænde for kameraet som et middel til at nedtrappe konflikten og samtidig dokumentere hændelsesforløbet.

FynBus fremhæver, at buskontrollørerne i København siden 2015 haft et kamera på uniformen, hvilket har haft den effekt, at kontrollørerne føler sig mere trygge. I en spørgeskemaundersøgelse har 90 procent af de københavnske buskontrollører givet udtryk for, at kameraerne på uniformen får dem til at føle sig mere trygge og giver et bedre arbejdsmiljø.

Kameraerne har hos Movia også haft en effekt i form af færre episoder. Ét år efter indførelsen af kameraer på buskontrollørernes uniformer oplevede Movia et fald i indmeldinger om fysisk og psykisk overfald mod kontrollørerne på 66 procent.

FynBus forventer, at indførelsen af bodycam vil give samme effekt på Fyn og Langeland, som man har oplevet i København. Baseret på de første fynske erfaringer er tilbagemeldingen fra buskontrollørerne, at kameraerne virker efter hensigten.

Kameraerne skal også være med til at gøre det nemmere for FynBus at fremlægge bevismateriale i retssager, hvor kontrollørerne har været udsat for et fysisk eller psykisk overfald.

Det er FynBus' forventning, at trafikselskabet fremover vil opleve et markant fald i antallet af episoder om fysisk eller psykisk vold mod kontrollørerne.

Trafikselskab introducere aftenbilletter i Odense

FynBus introducerer ny billet, som åbner for fri rejse fra klokken 18 til 24 i hele Odense Kommune. FynBus håber, at det vil give flere passagerer i busserne i et tidsrum, hvor der er ledig plads

Den nye billet fra FynBus, kaldet Aftenbillet Odense, koster 30 kroner for en voksenbillet og giver fri rejse i hele Odense Kommune fra klokken 18 til 24. Prisen for en Aftenbillet Odense til børn er 15 kroner.

FynBus fremhæver, at hvis man skal på restaurant, i biografen eller bare cruise Odense by night, kan den nye Aftenbillet Odense være et godt tilbud.

- Vi håber, at mange har lyst til at opleve byens mange tilbud igen nu, hvor coronavirusen ikke længere fylder nær så meget. Og vi kan se, at der er god plads i busserne på dette tidspunkt, så derfor tilbyder vi, at man kan komme ekstra billigt rundt i byen om aftenen, siger Carsten Hyldborg, der er direktør i FynBus.

Aftenbillet Odense giver fri rejse i alle busser i Odense Kommune - både bybusser og regionalbusser. Som med de fleste andre billetter gælder det, at en voksen må tage to børn under 12 år med gratis. Med en børnebillet kan man tage et barn under 12 år med gratis.

Billetten kan købes i FynBus' app og webshop.

Politisk aftale på Sjælland åbner for hurtig bus-forbindelse

Politikerne i Region Sjælland har fået forhandlet budgettet for 2022 på plads. Aftalen, der bakkes op af alle partier i Regionsrådet, betyder, at der skal etableres en ny busrute mellem Næstved og Slagelse

Den nye busrute skal generelt styrke den kollektive trafikbetjening mellem Næstved og Slagelse og forbedre borgernes muligheder for at komme til sygehusene i de to byer. En direkte busforbindelse vil betyde færre skift og nedbringelse af rejsesiden.

Den nye forbindelse skal køre som en ekspresbus-forbindelse mellem Næstved og Slagelse - i første omgang som et toårigt forsøg.



Busserne i Odense åbner dørene for cykler hele døgnet

FynBus' bestyrelse har besluttet, at der ikke længere skal være adgang forbudt for cykler mellem klokken 7 og 9 i Odenses bybusser. Dermed kan man tage sin cykel med i FynBusserne i Odense hele døgnet - og det er fortsat gratis

De fynske buskunder har med visse tidsmæssige undtagelser kunnet tage deres cykel med i bussen i de seneste knap fem år, hvilket de har været meget tilfredse med. Nu har FynBus fjernet de tidsmæssige undtagelser, der var i Odense, så man gratis kan tage sin cykel med i bybusserne i Odense hele døgnet

Muligheden for at man kan tage sin cykel med i busserne startede som et et-årigt forsøg i november 2016. Forsøget viste, at buskunderne på Fyn var meget glade for at have muligheden for at kombinere cykelturen med en busrejse.

Over de seneste fem år har FynBus i dialog med busselskaberne og deres chauffører justeret cykel-tilbuddet, så det er blevet mere fordelagtigt for kunderne. Sidste gang cykel-tilbuddet blev justeret var i juni sidste år, hvor spærretiden i de regionale ruter og bybusserne i Svendborg blev fjernet.

Nu er de sidste restriktioner fjernet, og det betyder, at man hele døgnet gratis kan tage din cykel med i bybusserne i Odense og Svendborg samt i de regionale ruter. Man kan fortsat ikke tage sin cykel med i lokal- og uddannelsesbusserne, samt i bybusserne i Middelfart og Nyborg.

Der er højst plads til to cykler i hver bus på samme tid

Der er ikke ændret på, hvor mange cykler der er plads til i bussen. Der kan stadig højst være to cykler - eller én kørestol, én rollator eller én barnevogn.

Den passager, som er steget på først, har fortrinsretten.

Interesserede kan se rejsereglerne for cykler i FynBusserne [her](#):

Yderligere tre kommuner på Sjælland skal have CO2-venlige busser

Regionsrådet i Region Sjælland har på et møde mandag besluttet, at tre busruter i den nordøstlige del af regionen skal køre på el eller fossilfri biodiesel i 2023. Dermed bliver den kollektive transport i Region Sjælland mindre CO2-belastende de kommende år

Politikerne i Regionsrådet har tidligere besluttet at indføre el-busser på flere af de regionale ruter. Mandag kom turen til linierne 120, 121 og 102A, der kører i Greve, Solrød og Køge kommuner.

- Jeg ønsker, at vi i Region Sjælland bidrager markant til den grønne omstilling, og derfor har vi også forpligtet os til løbende at gøre de regionale buslinjer fossilfri. De tre buslinjer er endnu et skridt i den rigtige retning mod omstillingen til grøn kollektiv trafik i Region Sjælland, siger Heino Knudsen (S), der er regionsrådsformand i Region Sjælland.

Movia estimerer, at det årligt vil koste regionen 300.000 kroner mere at køre fossilfrit på de tre buslinjer sammenlignet med de eksisterende kontrakter på dieseldrevne busser. Det forventes, at skiftet til de nye busser sker i andet halvår af 2023.

Det er på nuværende tidspunkt ikke afgjort, om linierne skal betjenes med el-busser eller med busser, der kører på biodiesel.

Den kollektive trafik savner hver 10. passager

Busser og tog oplevede store fald i passagerantallet som følge af opfordringen til at arbejde hjemmefra og undgå at rejse med tog og busser. I dag er corona-restriktionerne ophævet, og hverdagen er ved at være tilbage til mere normale forhold. Det betyder også, at passagererne er ved at vende tilbage til busser og tog - letbane og S-tog

Men antallet af passagerer er endnu ikke oppe på samme niveau som før corona-tiden. Det viser rejsekortaktiviteten, som i september har ligget cirka 10-15 procent under niveauet i samme periode i 2019.

- Selvom der er sket en lille fremgang i passagerantallet i den kollektive trafik, er der stadig lidt længere mellem passagererne end vi kunne ønske os. Den kollektive trafik er et godt alternativ til bilen, det er effektivt og man undgår at sidde fast trængsel. Derudover er kollektiv trafik det klimavenlige valg, så jeg håber, at stigningen i passagerantallet fortsætter, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

Det er i særlig grad passagererne i S-togene i Hovedstadsområdet, der endnu ikke er vendt tilbage. Her ligger niveauet cirka 15 procent under niveauet i samme periode i 2019. Der er dog sket en stigning fra cirka 20 procent under niveau i august.

Til gengæld er næsten alle passagerer vendt tilbage til togene, der krydser Storebælt, som kun ligger cirka 2-3 procent under niveau.



Sjællandske veje skal lægge asfalt til yderligere 34 el-busser

Movia og 11 kommuner på Sjælland har med et nyt udbud valgt at sende yderligere 34 nye el-busser på vejene fra slutningen af næste år. Hermed vil knap en fjerdedel af Movia's busflåde fra udgangen af 2022 være el-busser.

Når de nye el-busser er sat i drift, vil de bidrage til en samlet reduktion af CO₂-udledningen på i alt 2.400 ton årligt og dermed bidrage til at opfylde den nationale målsætning om at reducere CO₂-udledningen med 70 procent inden 2030. Movia har sammen med kommuner og Region Sjælland og Region Hovedstaden et fælles mål om, at alle Movia's busser skal køre fossilfrit i 2030, og at mindst halvdelen kører på el.

Fire af de 11 kommuner - Solrød, Allerød, Furesø og Rudersdal - får med afgørelsen for første gang el-busser.

Fakta om Movias el-busser og klimapåvirkning:

- Den grønne omstilling af Movia's busser er i fuld gang. Movia har i dag 114 el-busser fordelt i Ballerup, Egedal, Frederiksberg, Glostrup, Guldborgsund, København, Lolland, Roskilde, Rødovre, Slagelse og Tårnby Kommuner
- Inden udgangen af 2022 bliver yderligere 221 el-busser og 1 bintbus sat i drift i Albertslund, Allerød, Ballerup, Egedal, Frederiksberg, Frederikssund, Furesø, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Gribskov, Herlev, Hillerød, Holbæk, Hvidovre, Københavns, Køge, Lejre, Lyngby-Taarbæk, Næstved, Ringsted, Roskilde, Rudersdal, Rødovre, Slagelse og Solrød Kommuner samt Region Sj og Region H
- Ved udgangen af 2022 kører der 335 el-busser i Movias område - inklusive de 34 nye el-busser. Det svarer til 24 procent af Movias busser
- Movia har i 2020 fastlagt et fælles mål i sin mobilitetsplan om, at alle busser kører fossilfrit i 2030, heraf mindst halvdelen på el. Movia's flextrafik skal udelukkende køre i elbiler senest i 2030, og alle nye tog på lokalbanerne skal være el-drevne
- Movias miljøregnskab for 2020 viser, at Movia kan fastholde den fortsatte nedbringelse af udledningen af CO₂, som i 2020 er reduceret med 43 procent siden 2008. Udledningen af NO_x er i samme periode reduceret med 84 procent og har dermed udviklet sig mere positivt end forventet med en målsætning for året på 75 procent. Partikeludledningen er reduceret med 88 procent fra 2008 til 2020 mod en målsætning på 80 procent

Fakta om de 34 nye el-busser:

- I Lejre, Roskilde og Solrød kommuner sættes nye el-busser ind på linjerne 215, 219, 223, 233 og 236
- I Lyngby-Taarbæk, Rudersdal og Gentofte kommuner kommer de nye el-busser til at køre på linjerne 190, 192 og 194
- I Furesø, Allerød, Hillerød, Rudersdal og Egedal kommuner sættes linjerne ind på 332, 333, 334, 335, 336 og 385
- De 34 nye el-busser bidrager til en samlet reduktion af CO₂-udledningen på i alt 2.400 ton årligt

Færdselsstyrelsen øger indsatsen mod forurening fra busser og lastbiler

Nyt udstyr kan måle forurening fra biler, mens de kører. Og Færdselsstyrelsen råder over sådan noget udstyr og har taget det i brug, når det gælder lastbiler og busser, der forurener for meget

Der er tale om såkaldt "plume chasing-udstyr", som Færdselsstyrelsen har fået monteret på en af sine biler til vejsidesyn. Med udstyret bliver det muligt at måle forurenende udstødning fra tunge køretøjer, mens de kører.

- Vi skal ikke finde os i køretøjer, som udleder mere NOx end tilladt, uanset om det sker på grund af uagtsomhed eller manipulation. NOx er både miljø- og sundhedsskadeligt, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).
- Med Færdselsstyrelsens nye udstyr er det nu muligt at kontrollere udstødningsgassen under kørsel, så vi kan begrænse udledningen og ikke mindst fange dem, der snyder. Med det nye udstyr understreger vi Danmarks førende position på området. Det kan vi kun være stolte af, siger Benny Engelbrecht.

Færdselsstyrelsen har i første omgang fået leveret ét af to bestilte sæt plume chasing-udstyr, som kan flyttes rundt mellem styrelsens biler. Færdselsstyrelsen forventer at tage det andet sæt i brug senere på efteråret.

Målettet og effektiv indsats

Over de seneste år er der oplevet en tendens til kørsel med defekte eller manipulerede systemer til begrænsning af NOx-udledning på tunge køretøjer, hvilket er en tendens, som myndigheder i de øvrige europæiske lande også oplever. Manipulationen sker antageligt, fordi det kan være dyrt at drive og vedligeholde de lovpligtige systemer til efterbehandling af udstødning, og der bliver derfor spekuleret i at frakoble dem.

Fra 2018 frem til medio 2021 har Færdselsstyrelsen i samarbejde med Politiet og Miljøstyrelsen gennemført et projekt, som skulle undersøge metoder til at afsløre manipulerede køretøjer, herunder plume chasing. Formålet med nu at indkøbe plume chasing-udstyr er at målrette Færdselsstyrelsens vejsidekontrol med miljøkrav til tunge køretøjer baseret på erfaringerne fra projektet.

Ved brug af udstyret kan Færdselsstyrelsens inspektører lave en indledende måling af et køretøjs udstødning under kørsel og dermed få taget køretøjer med høj udledning ud til vejsidesyn.

- Det er en forudsætning for effektiv kontrol, at vi gennemfører kvalificerede inspektioner, men også at vi har en intelligent metode til at udvælge køretøjer til kontrol. Det første kan styrelsens inspektører, og med plume chasing-udstyret får vi muligheden for i endnu højere grad at målrette udvælgelsen af køretøjer. Og samtidig vil branchen opleve, at der skal bruges mindre tid på kontrol af køretøjer, som ellers er helt i orden i forhold til miljøkrav. Det er en fordel for os alle, siger vicedirektør i Færdselsstyrelsen, Jesper Høgh Bach.

Interesserede kan læse mere om NOx-projektet og de undersøgte metoder til kontrol med forureningsbegrænsende udstyr **her**:

Om vejsidesyn:

- Færdselsstyrelsen tager hvert år et antal tunge køretøjer ud til kontrol, der svarer til fem procent af de tunge køretøjer, der er indregistreret i Danmark. I 2021 er der tale om kontrol af 5.300 køretøjer. Vejsidesynet omfatter både danske og udenlandske køretøjer på de danske veje.
- Færdselsstyrelsens inspektører kontrollerer for fejl, der kan få indflydelse på færdsels-sikkerheden og overtrædelser af miljøkrav til tunge køretøjer. Ved væsentlige eller farlige fejl og mangler vil et køretøj enten blive pålagt syn eller få nedlagt kørselsforbud. Ligeledes kan Færdselsstyrelsen overlade køretøjet til politiet.

Om Plume chasing:

- Plume chasing er det seneste værktøj, Færdselsstyrelsen tager i brug for at skabe et sikkert og effektivt vejsidesyn. Tidligere i 2021 fik Færdselsstyrelsen med samme formål monteret udrykningsblink på én af sine biler som en del af en forsøgsordning på området
- Plume chasing er en metode til at måle forureningsudledning fra et forankørende køretøj.
- Til formålet vil der være monteret et rør forrest på hver side af Færdselsstyrelsens bil. Rørene leder udstødningsgassen til bilens bagagerummet, hvor gassen bliver analyseret. En monitor i kabinen viser måleresultaterne
- Måleudstyret viser først, hvornår Færdselsstyrelsens bil ligger i den udstødningsssky, som køretøjet foran udleder. Når det er tilfældet, bliver der foretaget en indledende måling, som i første omgang måler, om udledningen ser ud til at være lav eller mistænkeligt høj
- Viser målingen herefter, at udledningen fra et tungt køretøj fortsat er mistænkeligt høj, vil køretøjet blive anvist til et vejsidesyn, som vurderer hvilke konsekvenser det i så fald vil få

Om NOx'er:

- Dieselmotorer udleder kvælstofilte - de såkaldte NOx-gasser
- NOx'er er giftige gasser, der udledes ved kvælstof- og iltforbrænding under højt tryk og høje temperaturer. Biler, lastbiler, traktorer og andre køretøjer er den største menneskeskabte kilde til udledningen af NOx'er
- NOx'er påvirker menneskers helbred både direkte og indirekte. De kan blandt andet forårsage vejrtrækningsproblemer, hovedpine, kronisk nedsat lungefunktion, øjenirritation og tab af appetit. Dertil kommer negativ påvirkning af klima og miljø



El-bus når ny rækkevidde

Den tyske transportvirksomhed Verkehrrsbetriebe Bachstein, der har hjemsted i Celle i Niedersachsen gennemførte i juli en rekordlang kørsel med en 12-meter el-bus fra Iveco. Bussen - en Iveco Bus E-Way - kørte 543 kilometer på en enkelt opladning på 48 timer. Resultatet blev certificeret af TÜV Nord

Testen blev på initiativ af Verkehrrsbetriebe Bachstein over to dage i juli mellem klokken 5.30 og 16.00 med en 12-meters Iveco Bus E-Way, der var udrustet med en batteripakke på 335 kWh.

Efter rekorden på de 543 kilometer, der blev certificeret af TÜV Nord, var der 3 procent tilbage af opladningen, så med et energiforbrug på 0,61 kWh pr. kilometer kunne bussen have kørt endnu længere.

- Vi havde allerede udført en indledende test på vores testbane, hvor vi kørte næsten 527 på en enkelt opladning. Vi glæder os derfor meget over denne nye rekord, som denne gang blev udført af en kunde under reelle kørselsforhold. Den beviser, at Iveco Bus E-Way har potentialet til at kunne klare endnu mere, siger Stéphane Espinasse, der er Iveco Bus Brand Leader.

- Jeg troede ikke det kunne lade sig gøre, men nu er jeg stolt over at have udført denne bedrift ved at køre skolebus på by- og omegnsruter i Braunschweig regionen, siger Malte Seek, der var chauffør på bussen.

Jan Behrendt, der er administrerende direktør for Verkehrsbetriebe Bachstein, peger på, at det er en udfordring for chaufførerne at udnytte energien i bussernes batterier bedst muligt.

- Det er dem, der sidder bag rattet og styrer bussen. Takket være telematikken i bussen ved de hele tiden, hvad de kan og ikke kan gøre. Jeg mener, at denne rekord giver et godt billede af fremtiden for el-transport, siger han.

El-biler og hybridbiler stod for 40 procent af nybilsalget i august

Bilimportørernes interesseorganisation - De Danske Bilimportører - oplyser på baggrund af de seneste registreringstal, at 19 procent af de i alt 15.844 nyregistrerede personbiler i juli var rene batteri-elektriske biler, mens 21 procent var hybridbiler med både et batteri-elektrisk system og en brændstofmotor

Samlet udgjorde batteri-elektriske biler og hybridbiler 40 procent af de nyregistrerede personbiler i juli, hvilket er den hidtil højeste andel. Til sammenligning udgjorde de opladelige biler 20 procent af bilsalget i august 2020.

Modeludbudet af elbiler og plug-in hybridbiler er også steget sammenlignet de seneste år.

- Vi oplever fortsat en voldsom stigning i andelen af solgte elektriske biler, der nu samlet udgør 40 procent af nybilsalget. Danskerne har fået flere elektriske bilmodeller at vælge i mellem, hvilket har været afgørende for udviklingen, siger administrerende direktør i De Danske Bilimportører Mads Rørvig, som fremhæver, at antallet af ladestander i Danmark sætter en begrænsning på el-bilsalget.

- Kunderne oplever ikke, at lademulighederne er tilstrækkelige, så det er afgørende, at der virkelig bliver sat turbo på udbygningen af vores ladeinfrastruktur i Danmark, hvis udviklingen skal fortsætte, siger Mads Rørvig.





Klippekortsordning til kørsel i miljøzoner bliver forbedret

Dansk PersonTransport har lagt arm med Miljøstyrelsen for at finde løsninger på de skærpede krav i miljøzonerne, som træder i kraft 1. januar 2022. Der er efter forhandlinger kommet forbedringer i form af dispensationsordninger og en klippekortsordning, der kan bidrage med at tage toppen af udfordringerne

Den 1. januar 2022 vil de skærpede miljøzoneregler gælde i København, Frederiksberg, Aalborg, Odense og Aarhus, hvilket betyder, at lastbiler og busser skal være registreret første gang 1. januar 2015 eller senere for at have adgang til miljøzonerne. Hvis bussen er registreret før denne dato, vil den skulle have monteret et partikelfilter.

I mange tilfælde kan det blive en bekostelig affære på grund af bussernes særlige konstruktion, hvor det kan kræve en større ombygning af maskinrummet for at få plads til et partikelfilter.

Ifølge Dansk PersonTransports oplysninger koster det i gennemsnit omkring 140.000 kroner pr bus at installere et godkendt partikelfilter. Det er en uforholdsmæssig stor udgift i forhold til, at virksomhederne i forvejen er pressede på deres økonomi på grund af corona-pandemien.

Dansk PersonTransport har derfor forhandlet med Miljøstyrelsen om bedre mulighed for dispensation og for muligheden for at komme ind under den klippekortsordning som var blevet indført for specialkøretøjer.

Det er lykkedes at få busserne med i den klippekortsordning der gælder for specialkøretøjer:

- Klippekortet består af 25 miljøzoneklip, som kan anvendes inden for fem år fra klippekortets udstedelsesdato. Der kan ikke søges yderligere dispensation før efter, at de fem år er gået
- Klippene kan anvendes fleksibelt over den fem-årige periode alt efter kørselsbehov
- Klippene tildeles et specifikt køretøj ud fra køretøjets registreringsnummer og stelnummer
- Et klip gælder ét døgn (klokken 00.00-23.59) som ved andre typer af dispensationer. Miljøzonereglerne også gælder parkerede køretøjer i miljøzonen
- Miljøstyrelsen skal kontaktes fire uger før, et klip skal anvendes eller senest 72 timer efter et akut opstået behov for indkørsel i en miljøzone

For at få adgang til klippekortet skal følgende krav kunne dokumenteres:

- Det dokumenteres af ansøger, at det er et tungt specialkøretøj (over 3.500 kg - et specialkøretøj defineres ved, at den samlede pris for køretøjet overstiger det dobbelte af prisen for chassiset)
- At det er teknisk umuligt at eftermontere et partikelfilter (dokumenteret af en filterleverandør), eller at partikelfilterprisen ligger væsentligt højere end gennemsnitsprisen for filtre til specialkøretøjer. (dokumenteret ved et tilbud fra en filterleverandør/montør). Miljøstyrelsen har tidligere oplyst, at gennemsnitsfilterprisen for eftermontering af partikelfiltre på specialkøretøjer ligger mellem ca. 95.000 - 125.000 kroner, som så skal overstiges væsentligt
- Ordningen skal søges senest tre måneder før første dispensation skal bruges
- "Almindelige busser" der ikke kommer ind under specialkøretøjer, og hvor der ikke er plads til at installere et filter (teknisk umuligt), og hvor dette er dokumenteret, kan søge dispensation til begrænset kørsel. Denne ordning skal ligeledes søges senest tre måneder, før første dispensation skal bruges



Materiel



Transportminister Benny Engelbrecht (S) klippede i dagens anledning en grøn snor, som symbol på, at der med de 14 nye el-busser fra Kine bliver tale om mere bæredygtig busdrift i Herning fremover - til samme pris som havde det været dieselbusser.

Midtjysk by med godt 50.000 indbyggere har fået 14 el-busser - med ekstra service

Søndag 26. september markerer Herning Kommune, at byen fremover vil køre med el-busser i stedet for dieselbusser. Dermed bliver driften udslipfri og betydeligt mindre støjende. Dertil kommer, at de nye kinesiske Yutong-busser, som busoperatøren Tide Bus skal køre med, er mere komfortable - og ikke mindst for handicappede, der får en lettere adgang til busserne med elektroniske ramper og automatisk fastspænding

Tekst og foto: Jesper Christensen

Transportminister Benny Engelbrecht (S), borgmester Dorte West (V) og Midttrafiks bestyrelsesformand Claus Wi-stoft (V) tager sig af den officielle del af indvielsen, mens Den Jyske Sangskole står for underholdningen. På el-bussernes første dag i drift vil kørslen være gratis under åbningsarrangementet fra klokken 13.00 og frem til klokken 16.00.

- Klimavenlig transport er et vigtigt skridt på vejen i vores grønne omstilling. Ved at udskifte de gamle dieselbusser til de her langt mere miljørigtige elbusser, så skærer vi hele syv procent af kommunens egen CO2-udledning årligt. En anden ting, der også er fantastisk, er, at vi nu som det eneste sted i landet giver kørestolsbrugere mulighed for selvstændigt at kunne benytte automatisk fastspænding i bybusserne. Det giver dem en langt større personlig frihed, når de skal med bussen, sagde Herning Kommunes borgmester Dorte West (V).

- Klimavenlig transport er et vigtigt skridt på vejen i vores grønne omstilling, sagde Herning Kommunes borgmester Dorte West (V), inden hun klippede den grønne snor for passagerne



Materiel



Hernings nye kinesiske el-busser har eksempelvis elektrisk betjent ramme, så chaufføren ikke skal forlade sin plads, når passagerer med barnevogn eller i kørestol skal med bussen.

Borgerne i Herning kan sammen med byens gæster glæde sig til støjsvage busser, der kører uden udledning af eksempelvis CO₂, NO_x'er og partikler. De nye busser har lav indstigning og en indretning, der sikrer et godt flow i bussen. Passagerne kan let komme ind og ud af busserne, der har dobbeltdøre foran, midt og bagerst i bussen. Samtidig gør bussernes lave gulv enklere indstigning med eksempelvis barnevogne.

- De nye elbusser bidrager til den grønne omstilling, der er i fuld gang i Midtrafiks område. Elbusserne er klimavenlige, men har også mange andre fordele, der bidrager til en bedre rejseoplevelse hos kunderne - især inden for tilgængelighed og komfort, siger Midtrafiks bestyrelsesformand Claus Wistoft.

Direktør Steen Rügge fra busselskabet Tide Bus, der skal servicere buspassagerne i Herning med de nye busser, fremhæver, at der er mange gevinster ved at være med på den grønne omstilling.

- Det er fagligt meget spændende, og det er også med til at fastholde og tiltrække kompetente medarbejdere. De 14 elbusser i Herning er de første el-busser Tide Bus sætter i drift i Danmark ud af de 218 nye el busser, vi skal ud og købe det næste år, siger han.

El-busserne har bedre tilgængelighed for kørestolsbrugere i form af elektriske kørestolsramper og automatisk fastspænding af kørestole. Herning Kommune har i den forbindelse været i dialog med Handicaprådet, og alle parter er meget tilfredse med resultatet. Den nye tilgængelighed er desuden blevet afprøvet af beboere fra Kollektivcenteret i Tjørring.

Materiel



De 14 nye batterielektriske busser havde været i gang siden søndag morgen på invielsesdagen.

Fakta om de nye el-busser:

- Busserne er af mærket Yutong
- Årlig CO₂-besparelse: cirka 1.100 ton
- Hver el-bus har 29 siddepladser, heraf er 23 fremadrettede. Derudover er der tre klapsæder på perronpladsen. Totalkapaciteten i busserne er 65 passagerer
- USB-stik ved alle dobbeltsæder giver mulighed for gratis opladning i bussen
- Busserne er støjsvage og udslipfrie under kørsel
- Busserne er handicapvenlige med lav indstigning og dobbeltdøre, elektroniske ramper og automatisk fastspænding af kørestole
- Busserne bliver opladet om natten

Materiel



Der var mødt en del mennesker op på pladsen ud for Herning Station søndag 26. september, da byen officielt fik sine 14 nye batteri-elektriske busser.



Busserne tiltrak sig opmærksomhed og viste, at rampen også kan bruges af gående. Den betjenes via en trykknop ved siden af døren.

Materiel



Med de nye busser er det blevet lettere for mennesker i kørestole at komme med busserne i Herning. Ud over den elektriske rampe er de forsynet med automatisk fastspænding af kørestole.



Olieselskab åbner ny truck-tank i Roskilde

Fredag åbnede olieselskabet YX Erhverv et nyt truckanlæg i Roskilde, hvor selskabet allerede har to anlæg. Det nye anlæg, som ligger på Vestre Hedevej i Roskilde tæt på motorvejen mod Holbæk, er åbnet som en del af YX Erhverv's oprustning af sit landsdækkende netværk af truckanlæg

- Roskilde er et trafikalt knudepunkt på Sjælland, hvor mange lastbiler kører. Vi har allerede to truckanlæg i området, og med det nye anlæg har vi fundet en rigtig god beliggenhed, som dækker en vigtig strækning ved Holbækmotorvejen endnu bedre, siger Michael B. Hansen, der er COO i YX Erhverv.

- Vi skal som udgangspunkt have truckanlæg der, hvor vores kunder kører, så de altid har et anlæg tæt på og derved kan spare dyrebar tid. Med det nye anlæg i Roskilde får vi øget kapaciteten og imødekommer den store efterspørgsel, vi oplever i området, siger han videre.

Truckanlægget er beregnet til lastbiler og store køretøjer og har high-speed-pumper, diesel, AdBlue og Bio100 HVO Diesel.

- Vi har bygget et nyt og moderne truckanlæg, hvor der foruden diesel også kan tankes både AdBlue og Bio100 Hvo Diesel, som flere og flere vognmænd efterspørger, fremhæver Michael B. Hansen.

Brugte busser:

MAN Lions Coach L - 2016

Km. ca. 871.595 - Automat gear - 55 pass.
Fartpilot, retarder, toilet, borde, fodstøtter, air con.

Pris: 1.100.000 Kr.



MAN Lions Coach - 2015

Km. ca. 857.902 - Automat gear - 51 pass.
Fartpilot, retarder, toilet, køkken, borde, fodstøtter, air con. Nysynet september 2021

Pris: 700.000 Kr.



Isuzu Visigo - 2019

Km. ca. 80.840 - Automat gear - 39 pass.
Varmtvandsbeholder, Borde, magasin-net, armlæn, fodstøtter, fartskriver

Pris: 600.000 Kr.



Scania Touring HD - 2014

Km. ca. 18.8294 - Automat gear - 54 pass.
Fartpilot, retarder, aircon., borde, fodstøtter, armlæn

Pris: 750.000 Kr.



MAN Lions Coach - 2014

Km. ca. 981.456 - Automatgear - 57 pass.
Fartpilot, retarder, klima anlæg, aircon., Sovekabine, køkken, toilet, borde, armlæn, fodstøtter

Pris: 525.000 Kr.



Volvo 8900 - 2014 - (Har 13 stk.)

Euro 6 - Automatgear - 45/22 pass.
Fartpilot, armlæn, oliefy, taglem

Ring og hør mere



Kontakt:

Salg: Jylland & Fyn

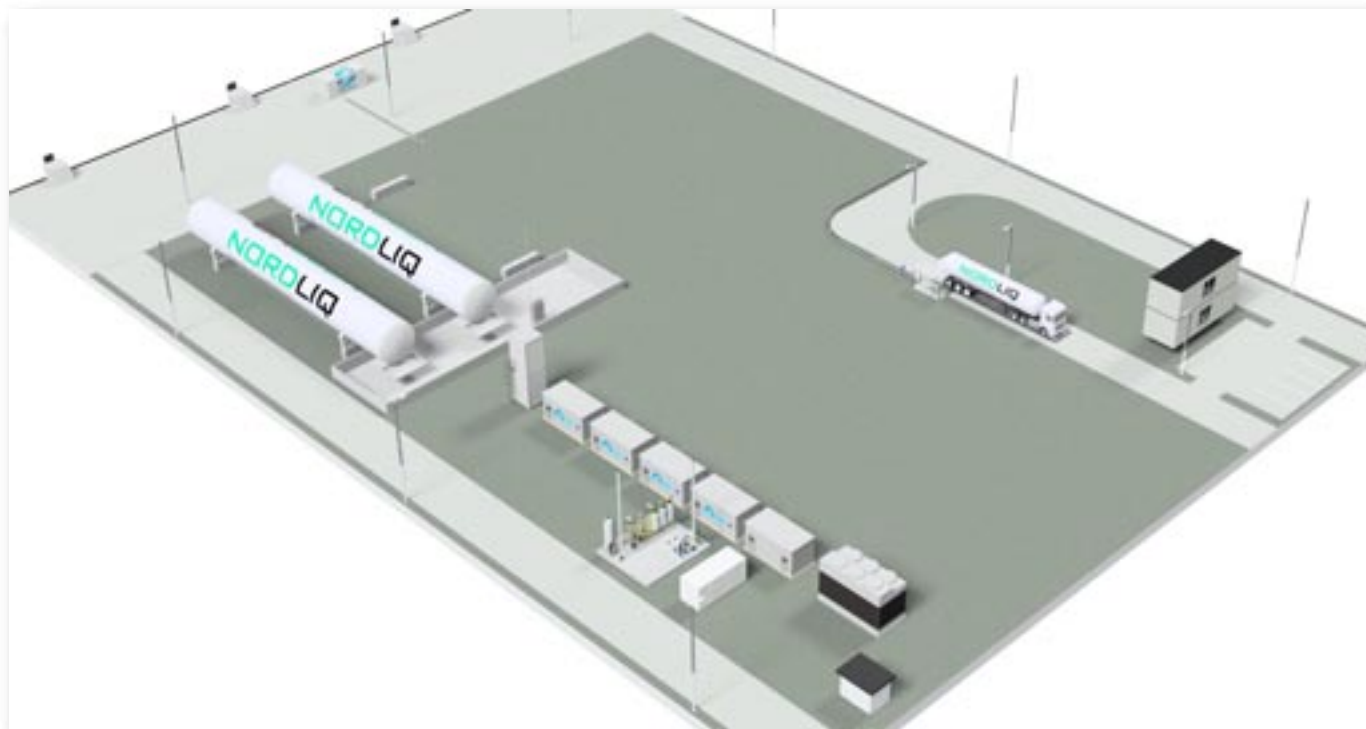
Leif Brændekilde • Tlf. +45 4035 9308
E-mail: lb@busimport.dk

Salg: Sjælland

Mark Petersen • Tlf. +45 4020 3680
E-mail: mp@busimport.dk

Værksted/Lager

Tlf. +45 7456 1326
E-mail: info@busimport.dk



Havn i Vendsyssel får anlæg til flydende gas

Biogasproducenten Nature Energy, der har hovedsæde i Odense, har indgået en aftale med energiselskabet Makeen Energy i Randers om at opføre Danmarks første anlæg til produktion af flydende biogas - et LBG-anlæg. Biogas, der hovedsageligt består af methan-gas, kan bidrage til reduktion af CO₂-udslippet til atmosfæren, da den CO₂, der bliver frigjort ved forbrænding er blevet optaget i planter fra vores egen tid og ikke for mange millioner år siden

LBG-anlægget - LBG er en forkortelse af Liquefied BioGas - skal ligge i Frederikshavn, hvor det kan forsyne skibe og eksempelvis gaslastbiler, der kan håndtere flydende gas, men energi. De to parter forventer blandt andet, at Samsø Rederi snart kan benytte den danskproducerede, flydende biogas i en af sine færges.

Selvom den danske produktion af biogas er rekordhøj, er der indtil nu ikke blevet produceret biogas i flydende form herhjemme. Men det bliver ændret, når Nature Energy i samarbejde med Makeen Energy opfører det nye LBG-anlæg ved havnen i Frederikshavn. Nature Energy er Danmarks største biogasproducent og Makeen Energy er specialister i udvikling af udstyr og projekter indenfor nedkølede gasser. Sammen har de oprettet et fælles selskab bag projektet, som har fået navnet Nordic Liquefaction (Nordliq).

- Det nye anlæg bliver det første af sin slags i Danmark, når det forventes at stå færdigbygget i midten af 2023. Det markerer derfor også et helt nyt kapitel for den grønne omstilling herhjemme, fordi det nu vil blive muligt for færges og lastvogne at tanke et grønt brændstof i form af flydende biogas på dansk jord, siger administrerende direktør hos Nature Energy, Ole Hvelplund.

CCO hos Makeen Energy, Bo Larsen ser frem til at realisere Nordliq-projektet.

- Flydende biogas bliver en vigtig del af fremtidens grønne brændstoffer, og derfor er vi stolte over at være med i dette projekt sammen med Nature Energy, som vil skabe nye veje til at sikre en effektiv grøn omstilling i transporten, siger han.

Mens lastvogne, der kører på flydende gas, er udbredte i eksempelvis Tyskland, Norge og Sverige, er de endnu et særsyn i Danmark, da det endnu ikke er muligt for lastvogne at tanke hverken flydende naturgas (LNG) eller flydende biogas (LBG) på danske tankstationer.

- Flydende biogas er særligt efterspurgt i den tunge del af transporten, hvor der er stort behov for et grønt alternativ til de fossile brændstoffer, som stadig dominerer på vejene i dag, siger administrerende direktør i Frederikshavn Havn, Mikkel Seedorff Sørensen.

Han fremhæver, at opførelsen af LBG-anlægget i Frederikshavn vil gøre gavn i hele transportsektoren.

Frederikshavn ligger tæt ved trafikeret sejlroute

Placeringen af Nordliq's LBG-anlæg er ikke tilfældig, da Frederikshavn ligger godt placeret i forhold til søfart og landtransport.

Om flydende biogas og anlægget i Frederikshavn

- Flydende biogas (LBG) er et klimavenligt alternativ til flydende naturgas (LNG), som blandt andet anvendes i flere dele af transportsektoren. Hverken flydende naturgas eller flydende biogas produceres i Danmark i dag. Flydende biogas produceres ved at køle gassen ned til -160 grader, hvorefter den bliver 600 gange mere kompakt og dermed brugbart og rentabelt som brændstof for transportsektoren
- Når LBG-anlægget forventes at stå færdigbygget, vil det i første omgang kunne producere 20.000 ton flydende biogas årligt. Herefter vil der være potentiale for at udvide anlægget til at producere op mod 120.000 ton flydende biogas per år. Til sammenligning bruger Samsø Rederi årligt mellem 3.000-4.000 tons flydende naturgas
- Nature Energy og Makeen Energy's samlede investering i LBG-anlægget er på et trecifret millionbeløb, hvor Nature Energy leverer to trediedele, mens Makeen Energy leverer én trediedel
- Da flydende naturgas (LNG) og flydende biogas (LBG) kemisk svarer til hinanden, vil det nye anlæg i Frederikshavn også kunne producere LNG, afhængigt af kunders ønsker og behov
- Opførelsen af anlægget ventes at begynde senere i år og skal efter planen stå færdigbygget i midten af 2023

Materiel

- Vi er både glade for og stolte over, at Nordliq har valgt at placere deres anlæg i Frederikshavn. Det understreger vores strategisk vigtige placering mellem sejlruten ind i Østersøen og motorvejsnettet, og er med til at styrke Frederikshavn Havns position som et grønt knudepunkt, siger Mikkel Seedorff Sørensen.

Mellem 60.000 og 100.000 skibe passerer hvert år tæt på Frederikshavn Havn, og en af de mulige aftagere af den flydende gas vil være Bunker One, som i samarbejde med Nordliq vil medvirke til salg og markedsføring til shipping-industrien.

- I Bunker One er vi ekstremt stolte over at have fået muligheden for at tilbyde den maritime sektor et danskproduceret produkt, som vi ser en større efterspørgsel på end nogensinde før, siger Peter Zachariassen, der er administrerende direktør i Bunker One.

En af de potentielle aftagere af den flydende biogas, der kemisk svarer til Flydende naturgas, da den hovedsageligt består af methan-gas, er Samsø Rederi. Rederiet har i dag en færge, der sejler på fossil flydende naturgas, der bliver fragtet til Danmark fra Holland, og selskabet ser frem til muligheden for at kunne fylde flydende biogas i tanken.

- En mere bæredygtig færgedrift er et afgørende fokusområde for Samsø Rederi, og nu kan vi snart gå skridtet videre og sejle på danskproduceret, flydende biogas. Det, synes vi, er interessant, og derfor forventer vi også at omstille til flydende biogas, når det kommende LBG-anlæg er opført, siger Carsten Kruse, der er færgedirektør i Samsø Rederi.

Brændstoffirmaet Q8 leverer allerede flydende naturgas (LNG) til Samsø Rederi, og Q8's head of fleet & IDS, Gert Thomasen, ser et stort potentiale i danskproduceret, flydende biogas, som blandt andet vil kunne bruges på selskabets kommende tankanlæg i Padborg, der som det første i Danmark vil servicere den tunge transport med flydende gas.

- Vi vil gerne gøre det lettere for vores kunder at komme i gang med den grønne omstilling, og derfor vil det være et stort skridt på vejen mod en mere bæredygtig lastbiltransport, hvis vi i fremtiden kan levere danskproduceret flydende biogas. For flydende biogas er et meget relevant alternativ til den tunge transport, der ikke kan elektrificeres i morgen. Samtidigt er den flydende biogas også interessant for vores marinekunder, der har fokus på alternativer til de traditionelle, fossile brændstoffer, siger Gert Thomasen.

Nordliq forventer, at byggeriet af LBG-anlægget kan begynde senere i år, når byggetilladelsen er på plads.



FABRIKSNY DEMOBUS - TIL HURTIG LEVERING

SCANIA BEULAS JEWEL DOBBELTDÆKKER – SUPER LUKSUS

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

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

SPECIFIKATIONER

SÆDEKAPACITET: 83+1+1 luksusstole

DRIVLINE: 450HK Euro6 Pure SCR, 12-trins Opticruise

SIKKERHED: AEB, ACC, ESP, LDW

UDSTYR: Stort TM køkken, toilet, sovekabine, USB, 220V, DVD m. 4 monitorer, køleskabe, fjernbetjente bagagelemme, gulv med træ-finish + m.m.





Scania stillede blandt andet op på transportmessen i Herning med denne gasbus. Og hvad var mere nærliggende end at spørge, om det var muligt at teste, om den kunne køre. Det vidste vi godt, at den kunne, men det skader vel aldrig at være lidt frimodig. Scania's Dan Schroeder, der tog i mod i døren, og Steffen Lauersen, som var inde i bussen, var ikke mange splitsekunder om at sige ja

Den udstillede bus kunne også køre - og den kørte godt

På transportmessen i Herning i dagene 16.-18. september var en række busproducenter og -leverandører repræsenteret i Hal H, der var dedikeret til små og store busser. Blandt de udstillede busser var et eksemplar af den nyeste Scania City Wide LE med en gasmotor. På messen blev vi budt indenfor i bussen - og budt på en testtur ugen efter, hvor Scania's busfolk i Aarhus-afdelingen bød på kaffe, en bid brød, en snak om gas, inden de bød Magasinet Bus' udsendte på en køretur

Tekst og foto: Jesper Christensen

Under kaffesnakken kunne Scania's Key Account Manager Steffen Laursen, der lige som Key Account Manager, Aarhus Dan Schroeder har base i Aarhus, forklare, at en gasbus især er attraktiv på længere ruter, hvor man ønsker at køre så CO2-neutralt som muligt, og el-drift ikke ligger lige for, fordi vognløbene er så lange, at el-busserne ikke kan køre uafbrudt, men skal holde pause for at komme i stødet igen.

Materiel

Har man derimod adgang til et gastank-anlæg, behøver man ikke at tænke på at tanke energi de næste 1.200-1.500 kilometer, for så lang er rækkevidden med Scania City Wide LE med en 340 hk gasmotor med Scania's Opticruise gearkasse med 12 gear.

På testdagen, hvor efterårssolen sendte sine varme stråler ned over det østjyske, behøvede vi ikke at tænke på, at gassen ville gå af bussen under vejs. Steffen Laursen havde sikret sig, at der var nok energi i tankene, så vi sagtens kunne køre 500 kilometer, hvilket ville være langt mere, end vi kunne nå at tilbagelægge på de to timer, vi skulle køre rundt i bussen og glæde os over det smukke vejr og selskabet. Ja, vi kunne især glædede vi os over, hvor letkørt, den nye Scania City Wide LE-model med gasmotor er.

Men hold op, hvor var dagens testbus lang med sine tre aksler og specificeret som en bus til en svensk busoperatør - 14,8 meter i alt.

Højden på 3,4 meter var lav nok til, at vi reelt kunne have taget en tur ned gennem Aarhus Midtby og kørt under jernbanebroen ved Rutebilstationen. Men den tur valgte vi fra, for det er ikke hverdag, vi sidder bag rattet på en 14,8-meter bus med en bagende, der svinger noget mere ud, end på de kortere busser, vi har testet flest af. Ikke at vi ikke



Da vi kom til Scania i Aarhus holdt bussen køreklar - nyvasket og med gas i tanken. Den sorte "dime" på siden er en sensor, der giver et signal til chaufføren, hvis der er gående eller cyklister langs siden. Og lægger man ikke lige mærke til blinket på A-stolpen udløser sensoren også en vibration i førersædet.

Materiel



På testbussen sad studserne til gastankning i forreste højre hjørne. Alt efter ønske kan det placeres midt på eller i bagenden.



turde køre ned i Aarhus Midtby, men.... Steffen Laursen havde lovet at komme forbi en busoperatør i det nordjyske et par dage senere, og så skulle den hurtigst muligt tilbage til Sverige. Så vi lod den lille risiko for uheldige situationer spille ind på rutevalget.

Og det var Steffen Laursen vist egentlig godt tilfreds med. Han pegede på, at den tre-akslede bus var specificeret til længere ruter - eksempelvis Midttrafik's Rute 100, der kører med mange daglige passagerer mellem Odder og Hornslet via Aarhus Midtby - så dagens testrute blev lagt gennem Aarhus ydre byområder, ud ad Silkeborgvej mod Harlev og videre mod Låsby. Herfra gik ruten ad motorvejen tilbage mod Harlev, hvor vi svingede mod Hadsten og derfra over til Motorvej E45, som førte os tilbage til Scania i Tilst. Så kan interesserede selv tjekke ruten på et kort.

Selvom vi denne dag er kommet ud at køre i en af de lange busser - Scania kan faktisk tilpasse bussen i intervaller af 10 centimeter efter behov for sidde- og ståpladser - er det overraskende let at finde sig til rette bag rattet og og nærmest "tage bussen på", som man tager en handske i rette størrelse på hånden. Bussen følger med som en vel-dresseret politihund, når man drejer på i rattet. Forhjulenes udslag er dejligt stort, så forende og bagende kommer let med rundt i sving og rundkørsler. Der er ikke behov for at køre ekstra langt frem for at komme rund om et hjørne eller gennem en rundkørsel. Tværtimod. Kommer man unødvendigt langt frem, giver man blot bagenden et ekstra stort udsving. Og så er det, man kan komme til at vælte noget eller nogen.

Bussen er utrolig let at styre. Steffen Laursen forklarer, mens vi kører hen ad ringvejen i Aarhus, at styringen af den bagerste bagaksel nu er elektrisk styret i modsætning til tidligere modeller, der havde en hydraulisk forbindelse med styringen af forakslen. Det er tydeligt at mærke. Styringen er let og meget præcis, så bussen følger vores mindste vink.

Materiel



Elektriske sidedøre, der skydes til side...

...De er lydsvage og bliver kun skudt få centimeter ud fra siden af bussen.

Materiel

Testbussen har en fast foraksel, hvilket er en billigere løsning end en foraksel med uafhængig affjedring. Løsningen er heller ikke helt så komfortabel at køre med, da en ujævnhed i vejen forplanter sig mere op i bussen. Steffen Laurssen forklarer, at det fænomen bliver mindre markant, jo flere passagerer, man har med i bussen.

Vi må tro ham på ordet, da han og hans kollega Dan Schroeder ikke optager meget plads i bussen, der har plads til 110 passagerer fordelt på 53 siddepladser og 57 ståpladser.

Det er dog ikke noget stort kørselskomfort-problem. Bussen ligger med sine to bagaksler og store akselafstand godt og stabilt på vejen. Men Steffen Laursens udgangspunkt er at tilbyde kunderne busser med uafhængig affjedring på forakslen.

Retarder, bremses og fem stjerner

I krydset mellem Ringvejen og Silkeborgvej svinger vi til højre. Det går ned ad bakke, så vi bruger retarderen, som tager farten af bussen på en behagelig måde. Det er kun til sidst, vi træder på fodbremsen. Også den er let af styre. Den reagerer hurtigt, og bussen bremses i forhold til, hvor meget vi trykker på bremsepedalen. Og så kan vi høste fem stjerner i bussens "Driver Support System".



Fra fabrikken er bussens låst i eco-drive, så den har indbygget en dæmper på acceleration og dermed brændstofforbrug. Det betyder også, at det som chauffør er svært at køre ubehageligt.

Vi kommer ud på den gamle hovedvej mod Silkeborg - på den anden side af Harlev. Motorvejen mod Herning har tappet vejen for trafik, hvilket giver os plads til at prøve, hvor svært det egentlig er at køre ubehageligt i bussen.

Derfor: Fuld tryk på speederen.

Træd bare indenfor. Der er god plads ved færdøren - og ved de andre døre, når man skal stige på bussen - eller stige af.

Materiel



Bagenden svinger ud. Ja, men hvor meget. Ikke så meget ved dette stoppested et sted på vejen mod Silkeborg.



Materiel

Der sker en masse i motoren, men det udløser ikke nogen ubehagelig kørsel, hvor man som passager sidder og nikker, selvom man ikke er blevet spurgt om noget. Dan Schroeder, der har taget plads bagerst i bussen, sidder uforstyrret og nyder landskabet glide forbi. Han har overhovedet ikke bemærket vores lille accelerationstest.

Steffen Laursens kommentar er, at det vist kræver en hård opbremsning, hvis vi skal køre over i kategorien "ubehagelig kørsel" og få Dan Schroeder til at reagere.

Den larmer heller ikke specielt meget. Steffen Laursen oplyser, at støjniveauet målt udenfor ligger på 74 dB - omkring 3 dB lavere end i en tilsvarende dieselbus. Det er tæt på en halvering.

Under testen kører vi på motorvej to gange. Bussen er Tempo 100-godkendt og kommer ubesværet op på 100 km/t, hvor omdrejningstallet ligger på 1.450 omdrejninger pr. minut. På det sidste stykke motorvej - E45 på vej fra Hadsten-afkørslen og sydover - er trafikken mere intens. Vi må konstatere, at antallet af hensynsfulde bilister er svundet ind i takt med, at bilisterne kører tættere og tættere på hinanden. Ved en tilkørselrampe - en accelerationsbane, hvor man kan accelerere op til motorvejstrafikkens hastighed - er der en midaldrende mand, som ud over at køre tæt på bilen foran, hverken har forstået begrebet acceleration eller fletteregel - og måske heller ikke har lagt mærke til trafikken på motorvejen. Han bliver i hvert fald noget ophidset, da han finder ud af, at han ikke er kommet op på samme fart som os på motorvejen, at han heller ikke er langt nok fremme til, at han må flette ind foran os, at han derfor må trække ind bagved den 14,8 meter lange bus, og at han derfor bliver henvist til en tur i nødsporet, iden han kan komme ud på motorvejen.

Da han lidt senere kører forbi os, får vi fingeren.

Hmmm. Tåbeligt. For havde han fulgt lidt med, havde han lagt mærke til, at der var godt med store og små biler i begge spor - og at de kørte tæt på hinanden og derfor ikke gav plads til, at en 14,8 meter lang bus kunne trække ud i venstre spor og give plads til ham - den midaldrende mand.

Men sådan er der så meget, man som midaldrende chauffør må finde sig i. Vejvreden har vi heldigvis glemt på hattehylden i en anden bus.

Motorvejskørsel med 100 km/t klarer gasbussen med omkring 1.400 omdr. pr. minut. Et par hundrede omdrejninger mere end i en turistbus med højgearet bagtøj.



Materiel



Den sorte "dime" er en sensor, der giver et signal til chaufføren, hvis der er gående eller cyklister langs siden. Og lægger man ikke lige mærke til blinket på A-stolpen udløser sensoren også en vibration i førersædet.

USB-stik er et krav hos flere trafiksselskaber. I Scania City Wide er de placeret over sæderne, så det bliver mindre nærliggende at stoppe dem til med eksempelvis tyggegummi.



Materiel

Vi er tilbage hos Scania i Aarhus, hvor vi sætter gearvælgeren i N og sikrer os, at bussen er bremsset.

Inden vi har fået åbnet dørene kommer Dan Schrøder gående op ad midtergangen og siger tak for turen.

- Jeg har siddet og nydt turen og fået klaret noget arbejde, siger han smilende.

Vi erfarer efterfølgende, at han under vejs fik aftalt en del fremvisninger af den Scania Beulas Jewel dobbeltdækkerbus, som Scania også havde med på Transport 2021 i Herning - og som vi her på Magasinet Bus testede for knap et år siden. Og så fik han også lukket en handel med en brugt bus.

Ja, når man ikke selv skal køre, men kan sætte sig ned i ro og mag, kan en bustur bruges til meget.

Steffen Laursen får nøglerne, og vi går ind og for få lidt at spise, for klokken er blevet over middag.

På vejen over pladsen er konklusionen klar.

Den nye Scania City Wide LE med en gasmotor er letkørt - forudsigelig letkørt. Det er en bus, der passer til både vejen og chaufføren.

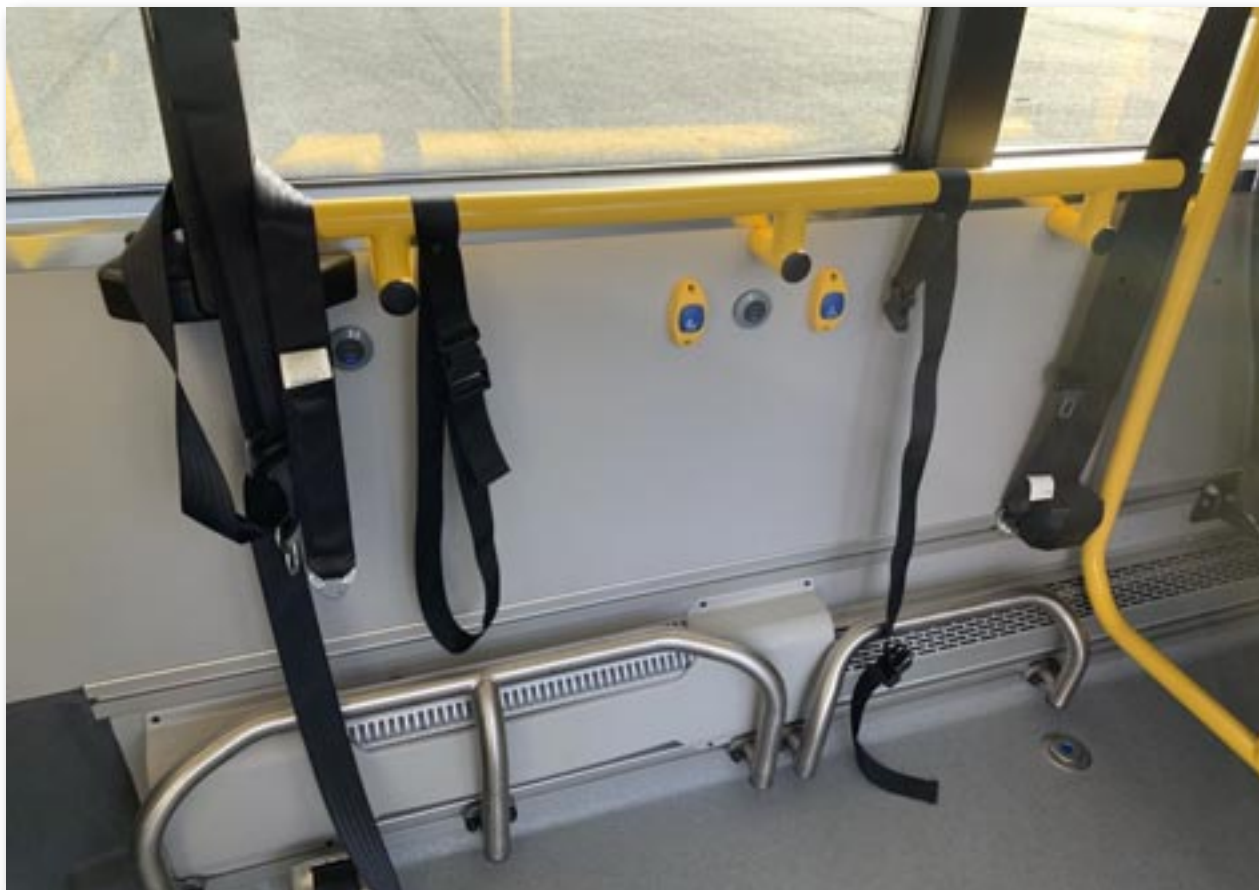


Hvis vi skal pege på et punkt, hvor der kunne være plads til forbedringer, så kunne det være smart med et kamera bagerst, der viste bussens bagerste hjørner, så man via en skærm ved førerpladsen kunne følge med i, hvormeget bagenden svinger ud.

Men det er måske bare fordi, vi ikke er chauffør i en 14,8-meter bus hver dag.

Designet i den nye Scania City Wide er mere lyst, end i forgængeren. Vinduerne er med deres lavere underkant blevet større, og belysningen med LED-lys er integreret i loftet. Scania har taget nye materialer i brug i loftet med øget akustisk dæmpning og ingen synlige skrue, bolte eller huller, hvilket er et ønske hos trafikelskaberne.

Materiel



Flex-området i testbussen var specificeret efter svenske normer. Det er et af de områder, hvor der stilles forskellige krav - og derfor kan de også indrettes efter ønske.



Materiel



Spejlene viser, hvad der sker bagud, langs siderne og foran.



Førerpladsen i Scania City Wide ligner førerpladsen i andre Scania'er uanset størrelse - og uanset, om man sætter sig i en bus eller en lastbil.

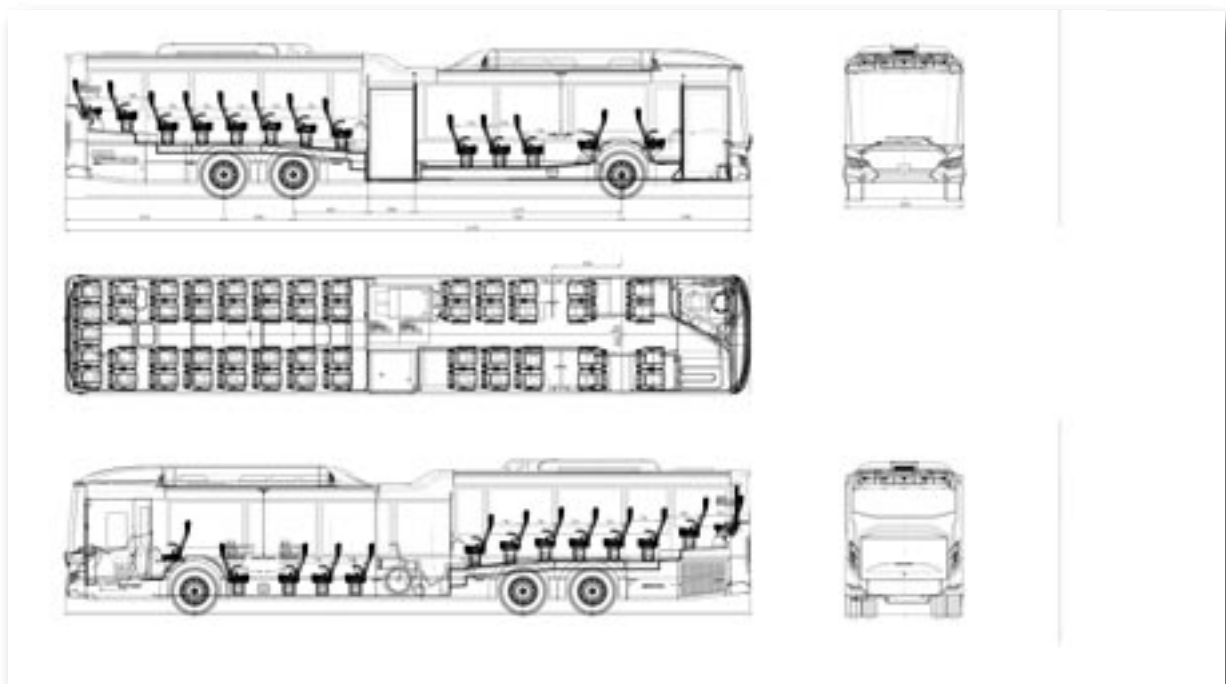
Materiel



Et kig gennem bussen. Læg mærke til det lyse interiør, der styrkes af de store vinduer - og at panelerne har skjult fastgørelse, så ingen synlige skruer.

En tegning over indretningen af den nye gas-bus.

(Illustration: Scania)



Fakta om Scania City Wide LE CNG (bus med gasmotor):

- Længde: 14.795 mm
- Bredde: 2.550 mm
- Højde: 3.400 mm
- Overhæng bagud fra forreste bagaksel: 4.480 mm

Drivline:

- 9 liters gasmotor på 340 hk, der opfylder Eur6-kravene. Motoren har et maksimalt drejningsmoment på 1.600 Nm
- Gearkasse: Opticruise med automatiseret gearskift og retarder
- Elektrisk styret bagerste aksel
- Bremsesystem med ESP, EBS og ABS
- Elektrisk P-bremse

Chassis og indretning:

- Gitterkonstruktion i rustfrit stål
- Karrosseri i aluminium og komposit
- 53 + 1 sæder - 42 dobbelte Lahden-stole har tre-punkts sikkerhedsseler
- Dørkonfiguration: Elektrisk styrer fordør, midterdør og bagdør
- Valeo oliefyr, der kører på HVO-biodiesel
- DAFO brandslukningsanlæg
- Opvarmet batterirum
- Større sideruder med lavere underkant giver et lysere interiør og et bedre udsyn
- LED-loftbelysning
- Højere loftlinjer og plane, glatte paneler i loftets sider forbedre belysning og pladsforhold
- Brede midtergang øger rummelighed og passagerflow
- Klimaanlæg med genindvindingsystem
- USB-ladestik over alle sæder
- Manuel handicap-rampe
- Isri-førersæde

Sikkerhedsmæssigt udstyr med mere:

- Hill-Hold
- Blind spot warning, der registrerer andre trafikanter, der befinder sig tæt på bussens sider
- ACC - Adaptive Cruise Control, der hjælper chaufføren med at holde afstand til forankørende
- Predictive Cruise Control, der hjælper med at optimere kørslen i forhold til vejens forløb op og ned. I den nyeste udgave kan systemet give chauffører besked, hvia han nærmer sig en rundkørsel og derfor skal tage farten af
- LDW - Lane Departure Warning - advarer chauffører, hvis han er ved at komme ud over vejsiden og dermed for tæt på "afgrunden"
- Scania Zone - så man eksempelvis elektronisk kan begrænse den maksimale hastighed i byområdet

Materiel



Letkørt - forudsigeligt letkørt. Det er en bus, der passer til både vejen og chaufføren.

...tak for turen.



Vikingbus udvider med opkøbet af Bedre Bus Service med 60 medarbejdere og 55 minibusser.

Stort busselskab køber lokalt selskab

Vikingbus, der opstod sidste sommer, da fire busvognmænd fra forskellige steder i landet fusionerede og fik kapitalfonden Polaris som medejer, har med virkning fra 1. oktober købt Bedre Bus Service ApS, der opererer i hovedstaden. Bedre Bus Service har 60 medarbejdere og 55 minibusser. Det seneste opkøb kommer knap to måneder efter, at Vikingbus købte busaktiviteterne fra Vester Skerninge Bilerne på Fyn

Med købet af Bedre Bus Service ApS, der i juli sidste år kørte frem med den første elektriske handicapbus, udvider Vikingbus sine aktiviteter i Storkøbenhavn. Baggrunden for opkøbet er Bedre Bus Service ApS' stærke position i hovedstadsområdet, et stort synergipotential samt dygtige medarbejdere og ejere, der deler målsætningen om at udvikle et stærkt landsdækkende busselskab med lokal forankring. Fra 1. oktober vil Vikingbus integrere Bedre Bus Service ApS' 60 medarbejdere og 55 minibusser i virksomheden, hvorefter selskabet vil råde over en flåde på knap 350 minibusser.

- Med opkøbet bliver vi en endnu bedre og stærkere partner for både offentlige og private kunder. Vi styrker vores solide, lokale forankring og kan tilbyde markedet en bredere og mere fleksibel busflåde. Især glæder vi os til at integrere og udvikle forretningen sammen med de nuværende medarbejdere og tidligere ejere, som nu bliver en vigtig del af Vikingbus, siger Mogens Pedersen, der er administrerende direktør i Vikingbus.

Den styrkede position på markedet er et vigtigt skridt i Vikingbus' vækststrategi, som er baseret på både organisk vækst og værdiskabende opkøbsmuligheder. Vikingbus' målsætning er, at den kommende tid giver mulighed for flere strategiske opkøb for at udbygge positionen som et landsdækkende busselskab med stærk lokal forankring og mennesket i fokus.

Bedre Bus Service (BBS) blev stiftet i 2015 og er på trods af selskabets unge alder en veldrevet forretning og respek-

Specialkørsel

teret del af branchen. Samtlige medarbejdere og de nuværende ejere, Dan Busch Olsen, Thomas Gert Hauerslev og Rune Olesen bliver i virksomheden.

- Vi har haft en meget professionel proces med Vikingbus, som deler vores værdier om høj kvalitet, punktlighed og mennesket i fokus. Vi er overbeviste om, at vi er et stærkt match, som vil give både nuværende og fremtidige kunder en række nye fordele. Vi er meget trygge ved overgangen for os og vores dygtige medarbejdere, som også i fremtiden vil være det absolut vigtigste aktiv, siger Rune Olesen, der er direktør i Bedre Bus Service ApS.

De samme medarbejdere i busser i ny indpakning

Samtlige 60 medarbejdere i Bedre Bus Service fortsætter i Vikingbus, og det vil derfor være samme stemme i røret og samme chauffører i busserne, som kunderne møder i fremtiden. Den moderne og velholdte buspark vil i den kommende tid skifte udseende, når de 55 minibusser ikklædes Vikingbus's karakteristiske blå, hvide og røde farver.

Med overtagelsen af Bedre Bus Service udvider Vikingbus sin geografiske dækning og lokale forankring, som udover den nyerehvervede base og eget værksted i Ishøj er repræsenteret med afdelinger i København, Køge, Lyngby, Slagelse, Kalundborg, Vordingborg, Vester Skerninge, Vejle, Fredericia, Kolding, Brørup, Esbjerg, Skjern og Aarhus.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Energi-direktør siger farvel til foråret

Den administrerende direktør for energiselskabet OK, Jørgen Wisborg, har vagt at trække sig tilbage og forlade posten som direktør for selskabet. Jørgen Wisborg, hvis dåbsattest peger på 60 år, vil fremover hellige sig bestyrelsesarbejdet i en række selskaber. Han besidder i dag en række bestyrelsesposter både i og uden for OK-koncernen

- Efter 25 fantastiske år i OK og en dåbsattest, der peger på 60 år, ønsker jeg at hellige mig bestyrelsesarbejde. OK er i topform, og det er et godt tidspunkt at gøre plads til nye kræfter og fornyede perspektiver, siger Jørgen Wisborg.

Fra olieselskab til energiselskab

Flemming Rasmussen, der er bestyrelsesformand i OK a.m.b.a., ærgrer sig, men respekterer beslutningen og pointerer, at OK med Jørgen Wisborg i spidsen har udviklet sig enormt og positioneret sig som en innovativ og konkurrence-dygtig aktør på energimarkedet.

- Det bliver nogle store sko, som skal fyldes ud. Jørgen Wisborg har ydet en aldeles fremragende indsats i de 17 år, han har været ved roret. I den periode har OK udviklet sig fra at være et olieselskab til i dag at være et bredt funderet energiselskab med en nøglerolle i den grønne omstilling, siger Flemming Rasmussen og tilføjer:

- OK-koncernen oplever enorm vækst og har aldrig stået stærkere, og det har Jørgen Wisborg naturligvis en stor andel i. OK er i dag Danmarks førende leverandør af energi til bilistmarkedet og investerer i disse år et trecifret millionbeløb i e-mobilitet. Der skal derfor lyde en stor tak til Jørgen Wisborg.

Jørgen Wisborg kan glæde sig over at kunne overdrage en virksomhed, der står stærkt, og som de senere år har leveret rekordresultater.

- OK er en virksomhed med en stærk vinderkultur og en sammenhængskraft ud over det sædvanlige. Det er jeg stolt af at have stået i spidsen for. Og så har selskabet vokset sig stort og er i dag en væsentlig aktør på energimarkedet, og der investeres massivt i den grønne omstilling, siger Jørgen Wisborg.

Bestyrelsen sætter nu gang i en proces for at finde Jørgen Wisborgs efterfølger. Jørgen Wisborg er indstillet på at blive på posten, indtil en afløser er på plads. Det forventes at blive i foråret 2022.



Jørgen Wisborg fratræder sin stilling som administrerende direktør i energiselskabet Ok til foråret.

Om Jørgen Wisborg:

- Uddannet cand.merc fra Handelshøjskolen i Aarhus
- Ansat i OK i 1996 som salgsdirektør
- Udnævnt til administrerende direktør i 2005
- Bestyrelsesposter i blandt andet Kamstrup, Schouw og Co, Formuepleje, DI Energi og Drivkraft Danmark
- Tidligere salgs- og regionschef i Tele Danmark/TDC

Letbane-direktør skifter spor ved årsskiftet

Administrerende direktør ved Odense Letbane, Mogens Hagelskær, skal fra 1. januar 2022 være vicedirektør i Energistyrelsen med ansvar for den kommende etablering af energiøer i Nordsøen og Østersøen - et projekt til over 200 milliarder kroner, og som med rette betegnes som danmarkshistoriens største anlægsprojekt. Mogens Hagelskær vil fortsat være tilknyttet letbanen indtil den endelige afvikling af anlægsselskabet

Mogens Hagelskær fortsætter uændret som administrerende direktør for Odense Letbane frem til årets udgang. Fra 1. januar 2022 bliver nuværende teknisk direktør, Steen Lykke, udnævnt til fungerende administrerende direktør for Odense Letbane. Steen Lykke vil således få ansvaret for den endelige afvikling af letbanens anlægsselskab, hvilket vil ske i perioden umiddelbart efter forventet driftsstart omkring årsskiftet 21/22.

- Det er med beklagelse, jeg har modtaget Mogens Hagelskærs opsigelse. Samtidig har jeg fuld respekt for hans ønske om at tage hul på en ny og helt enestående udfordring. Det er en flot udpegning og et vigtigt projekt for Danmark. Derfor et stort tillykke til Mogens med den kommende stilling i Energistyrelsen, siger Jesper Rasmussen, der er bestyrelsesformand ved Odense Letbane.

Mogens Hagelskær fratræder på et tidspunkt, hvor Odense Letbane er godt på vej mod driftsstart.

- Vi har en stærk og veletableret organisation, som med Steen Lykkes store erfaring og kompetence vil blive styret sikkert i mål. Ligesom jeg lægger vægt på, at vi fortsat har Mogens Hagelskær med som nært tilknyttet strategisk rådgiver i det omfang, der er behov, siger han og fortsætter:

- Vi skylder stor tak og anerkendelse for den indsats, som Mogens sammen med sit team har leveret de seneste godt ni år med at få Odense Letbane realiseret fra tegnebræt til virkelighed. Det har været en vanskelig og teknisk kompleks opgave, hvor Mogens med sin personlighed har været en markant og målrettet frontfigur udadtil og samtidig en inspirerende og samlende leder på de indre linjer.

For Mogens Hagelskær er det med både stolthed og vemod, at han nu annoncerer sit næste karriereskridt:

- Jeg har fået en unik mulighed for at være med i forreste linje af et gigantisk og uhyre ambitiøst projekt, hvor jeg kan bygge videre på de erfaringer, som jeg opnået ved letbanen i forhold til at arbejde med internationale kontrakter og komplekse miljøer. Energiøerne bliver en hovedhjørnesten i Danmarks fremtidige energiforsyning og grønne omstilling. Muligheden var ganske enkelt for attraktiv, siger han og fortsætter:

- Derfor har jeg truffet beslutningen om at forlade letbanen lidt før, vi lukker anlægsselskabet helt ned. Heldigvis er jeg stadig en del af letbaneholdet et godt stykke tid endnu, og jeg glæder mig til at fortsætte arbejdet som CEO med fuldt fokus frem til nytår - og i en periode derefter som strategisk rådgiver. Mit kommende job rokker ikke ved mit nuværende engagement i Odense Letbane.

- Når jeg ser på den snart færdigbyggede letbane, vi om kort tid er klar til at overlevere til odenseanerne, så er det med en dybfølt stolthed og taknemmelighed over at have været med hele vejen frem til nu. Projektet har fra begyndelsen været båret af et fantastisk fællesskab og en entusiastisk pionerånd i hele vores organisation. Alt dette vil jeg savne, og det er bestemt ikke uden betydelig vemod, at jeg annoncerer mit jobskifte. Samtidig vil jeg glæde mig til at følge letbanens fremtid som en central del af Odenses kommende infrastruktur og byudvikling.

Politiet i København beslaglagde taxi

En politipatrulje standsede lørdag aften 25. september en taxi, efter at den var blevet målt til at 108 km/t på Rebildvej i Vanløse, hvor man højst må køre 50 km/t

Med en hastighed på mindst 108 km/t kørte chaufføren over dobbelt så hurtigt som tilladt, hvilket betyder, at hans kørsel faldt ind under kategorien "vanvidskørsel". Det betød, at politiet beslaglagde taxien med henblik på at den bliver konfiskeret. Derudover inddrog politiet taxichaufførens kørekort.

Skattestyrelsen om 2016 og 2017:

439 ud af 1.444 personer havde Uber-indtægter og modtog samtidig offentlige ydelser med urette

Beskæftigelsesminister Peter Hummelgaard (S) har givet Folketingets Beskæftigelsesudvalg en orientering om en undersøgelse af muligt socialt bedrageri i 2016 og 2017 blandt borgere i Danmark, der i årene havde indtægter fra Uber. Ifølge undersøgelsen fra Skattestyrelsen har 1.498 borgere i Danmark haft indtægter fra Uber i 2016 og 2017 og også modtaget offentlige ydelser. Uber lukkede i Danmark i 2017

Skattestyrelsen har færdigbehandlet 1.444 af de 1.498 sager. I 439 sager er endt med et krav om tilbagebeta-



I 2016 og 2017 kørte en række personer rundt i København i deres biler, hvor de fik penge for at transportere Uber-kunder fra et sted til et andet. Mindst 439 af dem fik samtidig penge fra det offentlige - eksempelvis kontanthjælp.

Taxi-kørsel

ling af et samlet beløb på 18,7 millioner kroner. 104 sager er endt med en politianmeldelse af den pågældende Uber-chauffør.

Set i forhold til det samlede antal færdigbehandlede sager havde 30 procent af de undersøgte Uber-chaufførerne i 2016 og 2017 modtaget offentlige ydelser samtidig med, at de havde indtægter fra Uber.

En undersøgelse for indkomstårene 2014/2015 viste, at 25 procent af de undersøgte Uber-chauffører, der både havde Uber-indtægter og modtog offentlige ydelser i 2014 og 2015, modtog ydelserne fra kommuner eller A-kasser med urette.

Fakta om Skattestyrelsens undersøgelse:

Skattestyrelsen har sendt de 1.498 potentielle sager om socialt bedrageri blandt Uber-chauffører til henholdsvis:

- Kommunerne (534 sager)
- Udbetaling Danmark (102 sager)
- Uddannelses- og Forskningsstyrelsen (397 sager)
- Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering (465 sager)

1.444 sager er afgjort. Ud af disse er der i 439 sager truffet afgørelse om tilbagebetaling af et samlet beløb på omkring 18,7 millioner kroner. I 104 sager er der også tale om en politianmeldelse.

Kommunerne:

Kommunerne har modtaget i alt 534 sager fra Skattestyrelsen. Ud af de i alt 534 sager er 480 sager afsluttet, mens 54 sager fortsat behandles. I 221 af de 480 afsluttede sager er der opgjort tilbagebetalingskrav på i alt 12,6 millioner kroner. Det svarer til, at Uber-chauffører i 46 procent af tilfældene havde modtaget ydelser med urette. Kommunerne har endvidere sendt 63 sager til politiet.

Udbetaling Danmark:

Udbetaling Danmark har modtaget i alt 102 sager fra Skattestyrelsen, hvor Udbetaling Danmark i 2016-17 har udbetalt ydelser, og hvor personen samme år har haft en indtægt som Uber-chauffør. I 6 af 102 sager er opgjort et samlet tilbagebetalingskrav på 59.000 kroner.

Uddannelses- og Forskningsstyrelsen:

Uddannelses- og Forskningsstyrelsen har modtaget i alt 397 sager fra Skattestyrelsen, hvor Uddannelses- og Forskningsstyrelsen i 2016-17 har udbetalt ydelser (statens uddannelsesstøtte) og hvor personen samme år har haft en indtægt som Uber-chauffør. I 50 af de 397 sager er der opgjort tilbagebetalingskrav på i alt 1,5 millioner kroner.

A-kasserne:

Skattestyrelsen har videresendt 465 sager til A-kasserne, hvor A-kasserne i 2016-17 har udbetalt ydelser, og hvor personen samme år har haft en indtægt som Uber-chauffør. I 162 ud af disse 465 sager er opgjort et samlet tilbagebetalingskrav på 4,5 millioner kroner, hvilket svarer til, at Uber-chauffører i 35 procent af sagerne havde modtaget ydelser med urette. Endvidere har A-kasserne pålagt 24.838 timers karantæne og indgivet politi-anmeldelsen i 41 sager.

Taxi-kørsel



Torben Møller foran sin VW ID.4 taxi.

(Foto: Dantaxi)

Viborg har fået sin første elektriske taxi

Viborgs lokale taxiselskab, der i dag indgår i det landsdækkende selskab Dantaxi 4x48, har eksisteret siden 1936. Torben Møller er ny vognmand, og med sit valg af taxi, har han skrevet sig ind i byens taxihistorie ved at tilbyde kørsel i Viborgs første elektriske taxi

Når taxinummer 8054 i Viborg næsten lydløst glider frem på adressen til dagens første kunde, er det med en tilfreds vognmand bag rattet. For han kører i en ny VW ID.4 el-taxi.

Vognmand Torben Møller har mange års erfaring bag sig som ansat chauffør. Da han, efter at Corona-krisen klingede af, tog det valg at blive selvstændig taxivognmand i Viborg, var en vigtig beslutning om taxien skulle drives med el eller køre på diesel. Valget faldt på el, og det er et valg, som han ikke har fortrudt et sekund.

- Jeg er særdeles tilfreds med mit valg af bil og dermed min nye arbejdsplads. Det er en fornøjelse at køre el-taxi, og mine kunder er ligeledes begejstrede. Der er rigeligt med plads til både kunder og bagage, ingen indstigningsproblemer og man sidder godt i sæderne. Jeg døjer med dårlig ryg, og det har derfor været vigtigt for mig, at jeg kan tilbringe en arbejdsdag i sædet uden kvaler, siger vognmanden.

En hel arbejdsdag uden opladning

Batteriets kapacitet er et meget vigtigt punkt, når en taxivognmand skal vælge ny el-bil. Med en batterikapacitet på cirka 500 kilometer kan Torben Møllers el-taxi oftest køre en hel arbejdsdag uden at skulle lades op undervejs. Vognmanden påpeger, at mange af de nye el-biler, der er på markedet i dag, er særdeles velegnede til taxikørsel.

Taxi-kørsel

- Jeg har ikke ansatte chauffører, og jeg har ikke planer om at få det. Den bil, jeg har købt, passer perfekt til mig som enligkørende vognmand. Det har kun en enkelt gang været nødvendigt at skulle oplade i min arbejdstid efter en 200 kilometers tur til Billund og retur.

Viborg er godt med på antallet af ladestander

Det er ikke kun batteriets kapacitet, kommende el-taxivognmænd skal være opmærksomme på. En anden vigtig ting er antallet af ladestander i det nærområde, man kører i - og især hvor hurtigt opladning kan ske.

Det har dog ikke så stor betydning for Torben Møller, der bor i eget hus, og her har taxien sin egen ladestander. Torben Møller mener, at Viborg generelt er godt med, når det drejer sig om antallet af offentlige ladestander - men ladetiden kan være lang.

- På de fleste arbejdsdage lader jeg først bilen op, efter jeg er kommet hjem efter dagens vagt. Opladning sker på min egen ladestander, der er tilsluttet et erhvervsabonnement. Deler man bilen med en ansat chauffør, eller har man ikke mulighed for egen ladestander, hvor man bor, kræver det, at man tænker på en ny måde og kombinerer pauser og rengøring af vognen med opladning ved en offentlig ladestander, siger han og fortsætter:

- Viborg er ganske godt med, og vi har efterhånden en del offentlige ladeanlæg. Men vi mangler en superchanger i byen, der kan lade bilen lynhurtigt op. Med hurtigere opladningsmuligheder tror jeg, at flere vognmænd i Viborg meget stærkt ville overveje et skifte til el.

Brancheforening: Nødvendigt med et godt netværk af lademuligheder

I taxiernes brancheforening, Dansk PersonTransport, er man enige i, at en god ladeinfrastruktur er vigtig, hvis der skal strøm på alle taxierne i Viborg.

- Det er godt at se, at den grønne omstilling i taxibranchen også sker i provinsbyerne, som her i Viborg og ikke kun i Storkøbenhavn. Al erfaring viser, at det er nødvendigt med et godt netværk af lademuligheder for at omstilling til el-taxier bliver en succes. Taxierne skal kunne lade centralt og hurtigt og derfor bør man også som stat, region og kommune have fokus på at få etableret ladeinfrastruktur ved for eksempel sygehuse og trafikknudepunkter og helst ladere med høj effektivitet, siger Trine Wollenberg, der er vicedirektør i Dansk PersonTransport.

En el-taxi er ikke kun en mere behagelig arbejdsplads for føreren og et populært valg hos kunderne. El-taxier er også en fordel for miljøet. Det Økologiske Råd har tidligere fremført, at en taxi kører ca. otte gange så meget som en personbil og at en el-taxi derfor kan spare både klimaet og luftforureningen for op til otte gange så meget udledning som en privat personbil. Taxiselskabet Dantaxi 4x48, som Torben Møller kører for, har cirka 200 el-taxier fordelt over hele landet, hvor Viborg nu er på Danmarkskortet med sin første af slagsen.



Vogn 8054 er Viborgs første el-taxi. Foto: Dantaxi)

Takografkort-området bliver digitaliseret

Når Færdselsstyrelsen 1. oktober overtager en række opgaver fra politiet - eksempelvis ansøgninger og udstedelse af takografkort - bliver området digitaliseret, hvilket betyder, at virksomheder, værksteder og den enkelte chauffør får mulighed for at ansøge om sit nye virksomhedskort, værkstedskort eller førerkort digitalt

Branchen har længe og flere gange udtrykt ønske om digitalisering, så man slipper for at møde fysisk op - et ønske som Færdselsstyrelsen nu imødekommer.

Med digitaliseringen kan chauffører, virksomheder og værksteder ansøge om deres kort, hvor det passer dem og på alle tider af døgnet. Det gælder også for ansøgere med bopæl på Færøerne.

Færdselsstyrelsen er i gang med at udarbejde en vejledningsvideo til førerkortsansøgningen, hvor det fremgår, hvor nemt og hurtigt den digitale fremgangsmåde er. Der vil også komme mere information ud direkte til branchen og på Færdselsstyrelsens hjemmeside om, hvordan man søger.

Færdselsstyrelsen er opmærksom på, at nogle fortsat vil have et ønske om at kunne ansøge ved fysisk fremmøde. Derfor opretter styrelsen flere ekspeditionssteder, hvor man kan bestille kortene fysisk.

For at sikre bemanning og indretning af ekspeditionsstederne, så de i videst muligt omfang matcher de behov, der er hos branchen, har Færdselsstyrelsen før sommerferien forhørt sig til ønsker omkring åbningstider og i hvilken grad, man forventer at benytte de digitale ansøgningsmuligheder. Færdselsstyrelsen har fået mange gode input, som er blevet brugt i forbindelse med planlægningen.

Færdselsstyrelsen opretter tre ekspeditionssteder i Danmark, hvor man fortsat kan ansøge om kortene fysisk. De tre lokationer er Kolding, Aalborg og hovedstadsområdet.

Færdselsstyrelsen melder de tre adresser ud, når aftaler med udlejere er helt på plads.

De tre ekspeditionssteder, hvor man kan bestille takografkort ved fysisk fremmøde, får følgende åbningstider:

Mandag til onsdag	kl. 8.00-11.00 og 13.00-15.30
Torsdag	kl. 9.00-11.00 og 13.00-17.00
Fredag	kl. 8.00-12.00

Lukkedage i forbindelse med overdragelsen

I forbindelse med ressortoverdragelsen vil der blive holdt enkelte lukkedage på ekspeditionsstederne i forbindelse med, at medarbejderne skal introduceres til nye it-systemer med mere. På dagene vil Færdselsstyrelsens telefoner også være lukkede. Det drejer sig om fredag 1. oktober 2021, mandag 4. oktober og tirsdag 5. oktober 2021.

Man kan under alle omstændigheder søge digitalt fra fredag 1. oktober 2021, og Færdselsstyrelsens medarbejdere vil påbegynde sagsbehandlingen af de digitale ansøgninger fra mandag 4. oktober.



Copyright: Movia Foto: Ulrik Jantzen.

Trafikselskab tjekker løn- og arbejdsvilkår i flextrafikken med bistand fra fagforening

I 2017 nedsatte trafikselskabet Movia, der står for den kollektive transport med busser og i flextrafik-biler på Sjælland og Lolland-Falster, et kontrolpanel med repræsentanter fra arbejdsmarkedets parter, herunder 3F, der yder bistand i forhold til at kontrollere ordnede løn- og arbejdsvilkår i flextrafikken

En artikel i oktobernummeret af fagbladet Chaufføren, som udgives af Københavns Chauffører, tegnes der ifølge Movia's opfattelse et billede af trafikselskabet som en virksomhed, der ikke tager ansvar for løn- og arbejdsvilkår for de ansatte i flextrafik. Artiklen har fået Movia til at reagere, og selskabet peger på, at det er afgørende, at leverandørerne af flextrafik har samme høje standarder for løn og arbejdsvilkår, som Movia selv efterlever. Derfor er det nedsatte kontrolpanels arbejde meget værdifuldt, påpeger Movia.

Arbejdet i kontrolpanelet er at kontrollere stikprøver af ansatte chaufførers løn- og arbejdsvilkår. Er tingene ikke i orden, bliver der stillet krav med det samme om at rette op. Det har blandt andet ført til, at der er operatører, hvis kontrakter er blevet opsagt af Movia.

Movia medgiver, at ikke alt er rosenrødt i branchen, men arbejdet i kontrolpanelet betyder, at der bliver taget hånd om at sikre ordnede forhold for de ansatte i de virksomheder, som Movia har flextrafik-kontrakter med.

Stikprøverne viser, at der er fortsat plads til forbedring. Hvor kontrollen i 2020 - for andet år i træk - viste en positiv udvikling med færre og mindre alvorlige udfordringer, har stikprøver i sommeren 2021 vist et ikke tilfredsstillende niveau.

Movia følger op på, at der omgående rettes op på forholdene, ellers kan man ikke køre flextrafik for selskabet.

Movia understreger, at selskabet tager ansvar for løn- og arbejdsvilkår og ikke accepterer brodne kar. Derfor sætter selskabet pris på det tætte samarbejde i kontrolpanelet.



Sådan kommer de elektriske færger, der skal sejle mellem Frederikshavn og Göteborg til at se ud.

(Fotografik: Stena Line)

Rederi vil sejle lastbiler, passagerer og små biler over Kattegat med to el-færger

Stena Line, Frederikshavn Kommune og Frederikshavn Havn underskrev mandag en aftale, hvor parterne forpligter sig til at gøre ruten mellem Frederikshavn og Göteborg til den første emissionsfrie færgerute af sin slags i verden med to fossilfrie Stena Elektra-færger senest i 2030

- Vores ambition er at lede udviklingen mod fossilfri søfart og bæredygtig transport til søs. Stena Line har bundet Danmark og Sverige sammen på tværs af Kattegat siden 1963, så i dag er en helt særlig dag. At vi i dag kan tage denne for os så historiske rute og føre den længst muligt ind i fremtiden med forpligtigelsen til to Stena Elektra-færger gør mig ekstra stolt, sagde Niclas Mårtensson, der er administrerende direktør i Stena Line.

Stena Line vil reducere rederiets samlede CO2-emissioner med 30 procent inden 2030. Og de nye Stena Elektra-færger har en central position på ruten dertil.

Men færgerne gør det ikke alene. For at realisere projektet, der skaber en fossilfri forbindelse mellem Frederikshavn og Göteborg, er der brug for politisk opbakning, de rette rammebetingelser samt ikke mindst partnerskaber på tværs af transportbranchen. I den forbindelse forpligter Frederikshavn Havn som samarbejdspartner sig til sikre den nødvendige infrastruktur i havnen og i baglandet.

Flydende forbindelser

- Frederikshavn Havn deler de høje og grønne ambitioner for færgetransporten, som muliggør projektet. Ligeledes viser byens virksomheder og DNA en unik evne til forandring, som også gør sig gældende for den grønne omstilling. At vi over tid gør os uafhængige af fossile brændstoffer på ruten Frederikshavn- Göteborg er ikke blot et positivt skridt for os, men for hele Kattegatregionen, siger Mikkel Seedorff Sørensen, der er administrerende direktør for Frederikshavn Havn.

Stort for Frederikshavn og for Danmark

Færgerne bliver verdens første fossilfrie ro/pax-skibe i denne størrelse og vil måle omkring 200 meter med omkring 3.000 lanemeter kapacitet til biler og lastbiler samt plads til over 1.000 passagerer.

Stena Lines vej mod 100 procent el-færger har blandt andet rødder i rederiets investering i 2018 i batterihybriddrift på »Stena Jutlandica«, der også sejler på ruten og i alt sænker CO2-udledningen med 1.500 ton om året svarende til udledningen fra 600 biler. Nu forpligter rederiet, byen og havnen sig til en bæredygtig forbindelse mellem Danmark og Sverige gennem to Stena Elektra-færger.

Klimaindsatsen har været essentielt for Frederikshavn Kommune siden 2007, hvor byrådet vedtog at synliggøre den samlede indsats under sit eget brand "Energibyen".

- Stena Elektra er et fantastisk projekt for Frederikshavn. Vi ved af erfaring, at når kommunen går forrest, følger erhvervslivet og privatpersoner i de grønne fodspor. Relationen mellem vores by og Stena Line er historisk tæt, men denne ambitiøse aftale er ikke kun stor for os - den smitter af på hele Danmark, siger Birgit Hansen, borgmester (S) i Frederikshavn Kommune.

Fakta om Stena Elektra:

- To fossilfrie RoPax færger
- Rute: Frederikshavn - Göteborg
- Indsættelse på ruten senest i 2030
- Batteridrevet med kapacitet på cirka 60-70 MWh med opladning i havn
- Landinfrastruktur: Behov for HVSC på omkring 30-40 MW
- Overfartstid: 3 timer med en times turn-around/opladningstid
- Længde: Omkring 200 meter
- Fragt- og bilkapacitet: Omkring 3.000 lanemeter
- Passagerkapacitet: 1.000-1.500 passagerer



Stena Line's færger mellem Frederikshavn og Göteborg fragtede flere passagerer i juli og august i år smamenlignet med sidste år. (foto: Jesper Christensen)

Færgerne mellem Danmark og Sverige fragtede flere folk

Det svenske rederi, Stena Line, melder, at sommeren er gået over forventning. Antallet af rejser mellem Danmark og Sverige er steget med over 167 procent i juli og august i år sammenlignet med den samme periode 2020, der var kraftigt påvirket af corona-restriktioner

- Det går bestemt i den rigtige retning, selvom der er et stykke vej igen, før vi er tilbage på "normalt" niveau. Antallet af passagerer denne sommer er en fordobling af 2020-niveauet, men stadig kun halvt på 2019-niveau. De vigtigste måneder er klart juli og august, hvor omkring halvdelen af alle vores passagerer rejser med os. Restriktionerne blev lempet og vaccinationerne forøget før disse afgørende måneder. Det glæder os - for det står i helt naturlig sammenhæng med antallet af passagerer, siger Julia Kronberg, der er Travel Commercial Manager Danmark, Stena Line.

Rejsende fra Danmark har i stigende grad benyttet Stena Line's færger sommeren over, mens folk fra Sverige har rejst væsentligt mindre ud. Udover de lempede restriktioner og vaccinationerne peger Stena Line på en række forhold, der gør det attraktivt for folk fra Danmark at rejse til Sverige.

Flydende forbindelser

- Den svenske valuta og det skønne vejr har bestemt også fungeret som trækplaster. Med vores færger har vi givet danskerne god mulighed for en prisvenlig tur til Sverige, hvor de både kan medbringe egen bil og mærke havluften og solen på rejsen, siger Julia Kronberg.

75 procent af de rejsende med Stena Line rejser i bil, mens 25 procent er landgangspassagerer, hvoraf en tredjedel vælger at tage på en dagstur, hvor de rejser ud og hjem samme dag.

Går en lysere fremtid i møde

Rejser fra Danmark til Sverige steg med over 167 procent i løbet af juli og august i år sammenlignet med samme periode i 2020. Den store stigning ligger mest i juli, men også i august er rejserne i et langt større omfang end året før, hvilket indikerer en lidt senere ferie end normalt. Bookingsituationen for den fremadrettede færgetrafik er også langt bedre end forventet.

- Vi er glade for at have haft så dejlig en sommer, der levede op til vores forhåbninger. Lige nu ser fremtiden lys ud for weekendture og efterårsferier – om ikke andet en klar forbedring i forhold til sidste år. Vi er optimistiske med henblik på fremtiden, men også meget ydmyge. For hvis vi har lært noget af pandemien, er det, at situationen lynhurtigt kan ændre sig, siger Julia Kronberg.

Passagererne var tilfredse med færgerne

En ny kundetilfredshedsundersøgelse viser, at passagererne på Bornholmsliniens færger har været meget tilfredse med deres rejse i sommersæsonen. Undersøgelsen, som Analyse Danmark har gennemført i perioden fra 1. juli til 31. juli 2021, viser en lille stigning i tilfredsheden i forhold til højsæsonen 2020

Forbedringen ses på fire ud af fem kategorier i forhold til tilsvarende måling for højsæson 2020. Der er sket et lille fald på to kategorier i forhold til den seneste måling for lavsæson 2021, mens de resterende tre kategorier er forblevet på samme niveau.

- Færgerne til og fra Bornholm er afgørende for bornholmerne og for turisterne. Igen i år har rigtig mange holdt ferie i Danmark, og her er Bornholm et meget populært valg. Derfor er det også glædeligt, at målingen viser en stor tilfredshed med rejsen, for det er et klart politisk krav, at turen til Bornholm skal være en god oplevelse, siger transportminister Benny Engelbrecht.

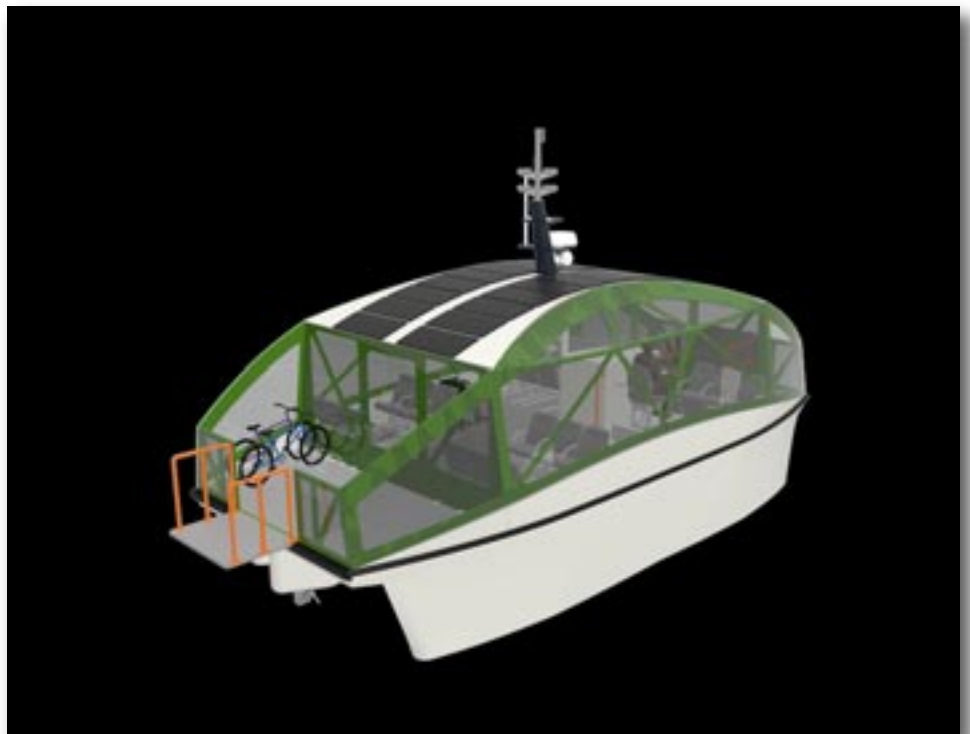
Målingen viser, at Molslinjen A/S ligger på bodstrin nul ud af fem på alle målte kategorier.

Limfjorden skal lægge vande til selvsejlende el-færge

Aalborg og Nørresundby er kommet ét skridt nærmere en ny limfjordsforbindelse. Det står klart efter, at Center for Logistik og Samarbejde og Tuco Yacht Værft i Faaborg har underskrevet et aftale om, at værftet i Faaborg skal bygge det fartøj, der skal blive til Danmarks første emissionsfrie og selvsejlende færge - og en af de første på verdensplan. Tuco Yacht Værft blev vinder af EU-udbuddet om at producere Fjordbussen. Færgen skal indsættes på Limfjordens vande mellem Aalborg på sydsiden og Nørresundby på nordsiden.

Maritime videnscenter Center for Logistik og Samarbejde søsatte sammen med andre lokale ildsjæle arbejdet med Fjordbussen som et udviklingsprojekt i 2018.

- Vi igangsatte projektet med en ambition om at etablere en grøn forbindelse over Limfjorden, som kan være med til at forbedre mobiliteten for nordjyderne, styrke Aalborg som turistdestination og bringe os i førerpositionen inden for bæredygtig og maritim udvikling. Så efter flere år med forundersøgelser, udvikling og test er det derfor enormt glædeligt, at vi nu er kommet så langt, at vi ved, hvem der skal bygge fartøjet, siger direktør i Center for Logistik og Samarbejde, Lars Jøker.



Maritime aktører er gået forrest i pionerprojektet

I spidsen for projektet er Center for Logistik og Samarbejde, der har arbejdet tæt sammen med sit moderselskab Port of Aalborg, ShippingLab, DTU, Logimatic, Martec og Hauschildt Marine samt en række andre lokale aktører inden for logistik og maritim udvikling. Fælles for alle samarbejdspartnere har været et ønske om at skabe et pionerprojekt for klimavenlig skibsfart, der skal vække genklang i både et lokalt og et globalt perspektiv:

- Fjordbussen er vigtig for udviklingen af den maritime industri i Danmark, og ikke mindst i Aalborg, fordi den styrker konkurrenceevnen hos projektets aktører og eksterne interessenter. Med Fjordbussen bliver Aalborg blandt de første til at introducere fossilfri færgedrift og forhåbentlig kan projektet være med til at skabe flere arbejdspladser lokalt og samtidig bidrage til den grønne omstilling af det blå Danmark, lyder det fra borgmester i Aalborg Kommune, Thomas Kastrup-Larsen (S).

Flydende forbindelser

Blandt flere samarbejdspartnere står den lokale ingeniør- og teknologivirksomhed Logimatic for udvikling af blandt andet systemintegrationen til den nye færge. Og ifølge administrerende direktør Troels Severinsen er projektet med til at understrege Danmarks globale førerposition inden for maritim teknologi og bæredygtig udvikling.

- Fjordbus-projektet er et helt centralt element i at dokumentere, at Danmark går forrest både hvad angår teknologiudvikling, men også den blå-grønne omstilling. Projektet vil i øvrigt være til gavn for mange maritime virksomheder i Nordjylland, siger han.

Skal aflaste den trafikale situation omkring Limfjorden
Fjordbussen skal efter planen sejle mellem Musikkens Plads umiddelbart øst for Musikkens Hus i Aalborg og Stigsborg Havnefront i Nørresundby. Og med udviklingen af den nye bydel Stigsborg, der i fremtiden forventes at huse 7.500 indbyggere, kan Fjordbussen komme til at spille en vigtig rolle som en grøn forbindelse over fjorden.

- Limfjordsbroen er et af de mest trafikalt belastede områder i Nordjylland, og derfor vil Fjordbussen udgøre et attraktivt og grønt alternativ, der forbedrer nordjydernes mobilitet over fjorden markant. Det betyder blandt andet reduceret rejsetid og større frihed, mens den trafikale situation i Aalborg samtidig får gavn af forbindelsen, siger Lars Jøker.

Projektet Fjordbussen er støttet via Innovationsfonden gennem ShippingLab samt Port of Aalborg, mens Aalborg Kommune ligeledes har bevilliget fem millioner kroner til projektet. Den førerløse Fjordbus forventes at være i drift i sidste halvdel af 2022.

Om projektet:

- Projektet blev sat i gang i 2018 som et udviklingsprojekt ledet af Center for Logistik og Samarbejde og gennemføres frem til 2022, hvorefter det forventes sat i drift
- Projektet spænder bredt fra arbejde med testfartøjer, design og bygning af en 1:1 prototype, til indsamling og programmering af data til test og demonstration af autonomi og endelig idriftsættelse af den emissionsfrie, autonome fjordbus
- Tuco Yacht Værft skal bygge fartøjet efter endt EU-udbud varetaget af Hauschildt Marine

Om Fjordbussen:

- 100 procent autonom og emissionsfri fjordbus
- Afgang hvert 15. minut
- Turens varighed: 5-7 minutter
- 15 års forventet levetid
- Kapacitet: 20-25 passagerer
- Plads til barnevogn, cykel og kørestol
- Flytbart landanlæg



Færgerederi sejler mod normale passagertal

Selvom kalenderen viser, at dagene bliver kortere og nætterne dermed længere og mørkere, kan rederiet ForSea, der sejler over Øresund mellem Helsingør og Helsingborg, konstatere, at det sejler mod lysere tider målt på passagertallet. ForSea nærmer sig med niveauet fra 2019 med 7 millioner rejsende

ForSea oplever en markant stigning på ture mellem Danmark og Sverige (+117%)

Sammenlignet med juni-august 2020 har ForSea oplevet en stigning på ture mellem Danmark og Sverige på 117 procent - et niveau, der er højere end i 2019, før corona-epidemien ændrede rejsebilledet og ferier og oplevelser i lokalområdet blev populære. Det virker desuden som om, at det svenske fænomen med ture, hvor man ikke går i land, men bliver ombord og sejler frem og tilbage, har inspireret rejsende fra Danmark, som nu i højere grad tager på "One day cruise".

Derudover er weekendture mellem Danmark og Sverige steget med 87 procent sammenlignet med juli 2020.

- Vi nærmer os med stormskridt niveauet fra 2019 med 7 millioner rejsende. Det har været fantastisk at gense alle de forventningsfulde gæster. Vi glæder os over de mange rejsende, der shopper og besøger vores restauranter. For os er det også et bevis på, at vi under hele pandemien har kunnet tilbyde en sikker overfart. Det føles trygt at rejse med os, og vi mærker igen rejselysten og længslen efter oplevelser hos vores passagerer, siger Kristian Durhuus, der er administrerende direktør hos ForSea.

Ændrede vaner

Siden pandemien startede, har den meste trafik på ForSeas hjemmeside været relateret til Covid. Men også her ser rederiet en forandring. Nu søger passagererne igen information om rejsen. Rejselysten er vendt tilbage, hvilket af-

Flydende forbindelser

spejler sig i statistikken, hvor man kan se, at bilrejsende fra Danmark til Sverige stort set er tilbage på normalniveau. Dog er rejsende fra Sverige, der rejser med bil over Sundet, ikke helt tilbage i på samme niveau. De foretrækker "at tura" eller tage på dagsture til fods i Helsingør og omegn.

Efteråret ser lyst ud

Med en biltrafik, som gradvist er kommet igen gennem rejser til og fra Tyskland, weekendture mellem Danmark og Sverige og den fortsat store interesse for shopping ombord, ser ForSea ind i et travlt efterår. Et efterår, hvor passagerne kan se frem til fortsat hyppige afgang, indarbejdede sikkerhedsrutiner og en tryk overfart for alle ombord.

ForSea i tal - sommeren 2021	
Juni-august 2021 sammenlignet med samme periode i 2020:	
Rejsende med bil	+23% biler mellem Helsingør-Helsingborg +87% biler på weekendtur til Sverige og Danmark +94% visninger af destinationssider på forsea.dk +23% visninger af destinationssider på forsea.se
Tura	+117% passagerer som 'turer' / cruiser +58% visninger af 'ture' /cruise-sider på forsea.se
Restaurant og bar	+52% gæster i Waves Restaurant på Aurora +92% øget omsætning i udebaren på Aurora +23% visninger af restaurantsider på forsea.se

ForSea i tal - sommeren 2021. Juni-august 2021 sammenlignet med samme periode i 2020.

Om ForSea:

- ForSea sejler på Helsingør-Helsingborg med fem færger: Aurora, Tycho Brahe, Hamlet, Mercandia IV og Mercandia VIII
- Færgerne er udstyrede med katalysatorer. Aurora og Tycho Brahe begge konverterede til batteridrift
- I 2019 transporterede ForSea 7 millioner passagerer samt 1,3 millioner personbiler, 440.000 lastbiler og 16.000 busser. Det svarer til 20 procent af de køretøjer, som passerede Øresund i 2019
- ForSea, der beskæftiger 600 medarbejdere, arbejder med en målsætning om at reducere CO2 med 65 procent sammenlignet med tidligere drift, som foregik uden batteridrift
- ForSea AB ejes af investeringselskabet First Sentier Investors

To busselskaber slår sig sammen

Læs mere side 38 - 39

Svenske el-busser får polske kolleger

Læs mere side 11

Alle Aalborgs busser bliver elektriske fra august næste år

Læs mere side 12 - 14

Forundersøgelse af Kattegatforbindelsen bliver forsinket - den skal bygge på nyeste tal

Der er behov for at genberegne blandt andet trafikprognosen på baggrund af aftalen om Infrastrukturplan 2035. Dermed forsinkes forundersøgelsen af en fast forbindelse mellem Jylland og Sjælland. I forundersøgelsen undersøges både en ren vejforbindelse og en kombineret vej- og baneforbindelse. Det forventes nu at forundersøgelsen er færdig i løbet af foråret 2022

Vejdirektoratet, Sund & Bælt og Trafikstyrelsen er i gang med forundersøgelsen af en mulig fast forbindelse over Kattegat. Efter planen skulle den have været færdig ved årets udgang, men med den nyligt indgåede aftale om fremtidens investeringer i infrastruktur er der behov for at foretage genberegninger af trafikken. Der er derfor brug for mere tid til at færdiggøre forundersøgelsen, så den kan bygge på de mest opdaterede tal.

- Det er en helt naturlig konsekvens af de beslutninger, alle Folketingets partier blev enige om i juni. Flere projekter i infrastrukturplanen kan få betydning for den forventede trafik på en mulig fast forbindelse over Kattegat, og det er vi selvfølgelig nødt til at tage højde for i beregningerne. Der er tale om et meget stort projekt, og det er vigtigt, at vi har et solidt grundlag, så vi kan få en grundig diskussion af forbindelsen og i sidste ende træffe beslutning om fremtiden for projektet, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

Interesserede kan se mere om en fast forbindelse over Kattegat [her](#):

Magasinet Bus

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

Aarhus' nye el-busser er på vej med CO₂

Læs mere side 6-11

Stort lade-hub at udfase d

Læs mere s

Fler

En introduktion til **Magasinet BUS**
Præsentation og medieinformation om muligheder

havn

Om Magasinet Bus



Magasinet Bus

Har fokus på hele området for bustransport - eksempelvis

- Turistkørsel
- Rutekørsel
- Kørsel med minibusser
- Taxi-kørsel

og de forhold, der påvirker området - eksempelvis

- Love og regler
- EU-forhold og -udvikling
- Miljøpåvirkning
- Arbejdsforhold

Magasinet Bus

- skrives for busvognmænd, buschauffører, trafik købere, leverandører og andre interesserede
- bliver udgivet af redaktionen på transportnyhederne.dk, der blev etableret i april 2000
- udkommer 11 gange om året - hver måned undtagen juli
- bliver hver gang i gennemsnit hentet 2.400 gange
- udkom første gang i efteråret 2013
- har hovedredaktion i Aarhus. Redaktionen består af journalist Mikael Hansen og journalist og redaktør Jesper Christensen, som med udgangspunkt i henholdsvis Odense og Aarhus dækker hele landet

Magasinet Bus

- har adresse på Skolebakken 7, 1. tv, 8000 Aarhus C
- kan kontaktes via mail - redaktionen@transportnyhederne.dk
- kan kontaktes på telefon +45 2720 2531 - Jesper Christensen

Annoncering i Magasinet Bus

Listepriser gældende fra 1. juni 2021 for én indrykning

- A. Hellsides - A4-format
- B. Halvsides - A5-format liggende
- C. Halvsides - stående (105 x 297 mm)
- D. Kvartsides - liggende (210 x 74 mm)
- E. Kvartsides stående (52 x 297 mm)

A.
6.900,00 kroner

B og C.
4.400,00 kroner

D og E.
2.900,00 kroner

Alle priser er eksklusiv moms.

Bemærk, at vi ikke opererer med kvart-
sides annoncer i formatet 105 x 148 mm



Magasinet Bus åbner annoncevejen på en ny måde

Annoncering i det elektroniske magasin omfatter følgende muligheder:

- Hellsides - A4-format
- Halvsides - A5-format liggende
- Halvsides - stående (105 x 297 mm)
- Kvartsides - liggende (210 x 74 mm)
- Kvartsides stående (52 x 297 mm)

- Alle annoncer kan forsynes med link til udvalgte web-adresser
- Annoncemateriale sendes som pdf - evt. med indbyggede link
- Annoncering i Magasinet Bus kan kombineres med annoncering på transportnyhederne.dk

Kontakt os på tlf. 2727 2531 for yderligere information om formater, priser, muligheder for kombineret annoncering og annonceaftaler med rabat for flere indrykninger i forhold til de listepriser, vi har angivet i boksen ovenfor.

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 har leveret mere

29 el-busser til

Læs mere side 30 - 31

70 års-jubilæum markeret sammen med veteraner

Læs mere side 40 - 51

Markedet er kørt frem fra 85 til 224

Læs mere side 32

Ungdommen til at pendle er faldet

Læs mere side 6

31 busser i Vejle kommune skal køre elektrisk

Læs mere side 12