

Magasinet Bus

Torsdag 28. oktober 2021 - nummer 10 - 9. årgang

Odder har fået sine el-busser

Læs mere side 24 - 29

24 pkt

Læs mere side 10

Neoplan er kåret som "Coach of the year 2022"

Læs mere side 42 - 44

Opdateringerne fra Iveco er velkørende

Læs mere side 30 - 39

Skolebusser i Midtjylland skal køre på biodiesel

Læs mere side 15

Vejle har fået den første el-taxi

Læs mere side 22

Vaks buspassager fulgte efter hærværksmand

Læs mere side 12

Vi mangler arbejdskraft...

Beskæftigelsen i Danmark topper. Ved udgangen af september kunne Danmarks Statistik oplyse, at ledigheden var faldet til det laveste i 12 år. Og tre uger senere kunne Danmarks Statistik så oplyse, at antallet af lønmodtagere i august var steget med 15.000, så der for første gang siden statistikkens start i 2008 var over 2 millioner lønmodtagere i virksomheder og organisationer - og samlet 2.869.000 lønmodtagere i alt.

Statistikken viser også, at hotel- og restaurationsområdet øgede sin beskæftigelse med omkring 4.000, mens sundhed og socialvæsen reducerede sin beskæftigelse med 4.000. På transportområdet steg beskæftigelsen fra 136.605 i juli til 137.190 i august. Men der er et stykke vej til beskæftigelsen i februar 2020, hvor transportområdet beskæftigede 142.185. Forskellen på 5.000 viser, at der mangler chauffører.

Og hvad så? Er det så alvorligt? Ligeså alvorligt, som manglen på sygeplejersker, tømrere, murere, elektrikere, læger, it-folk eller...?

Ja, det er det. For de nævnte grupper, hvor der mangler arbejdskraft, har brug for transport for at komme på arbejde, få materialer osv. Og alle os andre har brug for transport, så vi også kan komme på arbejde, og der kan komme varer på hylderne i supermarkedet, så vi kan få noget at leve af.

Transport er grundlaget for, at et samfund kan fungerer. Her vil vi vove den påstand, at hjulet blev opfundet på grund af behov for transport.

Derfor skal vi gøre noget for at få flere til at vælge transportvejen som deres karrierevej - og fastholde dem, der har valgt vejen.

Og hvordan kan vi så gøre det? Ja, vi kan hver især være imødekommende over for chaufføren i bussen, som gør sit til at bringe os frem til vores destination, tale positivt om transport som et gode frem for at omtale transport som et onde.

Så ros chaufføren næste gang, du tager bussen, taxien - eller er på genbrugspladsen og lige skal til at bande over chaufføren i vogntoget, der holder foran dig, fordi han lige skal hente en af de containere, du selv har været med til at fylde...

Og så kan politikerne også godt tage fat og gøre det enklere og mere attraktivt at vælge vejen som arbejdsplads. Her er - ligesom så mange andre steder - gulerod bedre end pisk. Vejledning bedre end starksbøder.

God læselyst i 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, minibus og taxi. Magasinet Bus ser også på andre områder for passagertransport, der berører transport med bus, minibus og taxi - eksempelvis tog og færger. Magasinet Bus udkom første gang i efteråret 2012.

NEW CROSSWAY NATURAL POWER

BÆREDYGTIG INTERCITY-TRANSPORT

BTS



MILJØVENLIG

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

IMPONERENDE TCO

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

UDSKIFT 1 TIL 1

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

EKSPERTISE I NATURGASTRANSPORT

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

Kontakt os for at høre mere:



INTERCITY 2020

IVECO BUS

Your partner for sustainable transport



Fjernbusselskab melder om flere passagerer

Fjernbusselskabet FlixBus konstaterer, at de rejsende er ved at vende tilbage efter coronatidens restriktioner. I de seneste uger har selskabet oplevet en markant stigning i antallet af solgte billetter. Det er primært studerende og pensionister, der er begyndt at rejse igen

- Normalt oplever vi en nedgang i antallet af rejsende efter sommeren. Men efter, at restriktionerne er blevet ophævet, er billetsalget steget uge for uge. De høje bookingtal er tegn på, at samfundet nu er på vej tilbage til normale tilstande, og at man tør rejse igen, siger kommunikationschef hos FlixBus Kajsa Ekelund.

Danmark er et af de lande, hvor FlixBus har oplevet den største stigning i brugen af selskabets fjernbusforbindelser. Vurderingen hos FlixBus er, at det skyldes de høje vaccinationstal i landet, og at man ophævede restriktionerne på et tidligt tidspunkt.

- Når vi sammenligner de 36 lande, vi opererer i, ligger Danmark højt med hensyn til antal rejsende. Vi kunne tydeligt se en sammenhæng mellem ophævelse af restriktionerne og flere rejsende. I og med at Europa åbner mere og mere, håber vi at se samme effekt på de øvrige markeder, siger Kajsa Ekelund videre.

En væsentlig kundegruppe for FlixBus er unge voksne og pensionister. Og den gruppe er begyndt at rejse igen. Det gælder især gruppen af unge voksne. Da universiteter og andre videregående uddannelser åbnede sidst i august og i begyndelsen af september, kunne FlixBus se en markant stigning i antallet af bookinger fra studerende.

Også den grænseoverskridende trafik mellem Sverige og Danmark har fået flere rejsende de seneste uger. På ruten mellem København og Göteborg er billetsalget steget, og selskabet tror, at der kommer endnu flere rejsende efter, at også Sverige har ophævet restriktionerne.

I Nordjylland kan man tage sin cykel med i alle busser og tog

Det skal være lettere at rejse grønt. Derfor kan man fra mandag 1. november tage sin cykel med i alle busser og tog, der kører for Nordjyllands Trafikselskab, NT. Hvis man bruger Rejsekort eller Pendlerkort, er det oveni købet gratis

Det nye tiltag kommer som led i NT's bestræbelser på at gøre det lettere og enklere at rejse med bus og tog. Derfor skal det også være nemt at medbringe sin cykel, så fra mandag 1. november kan man bare møde op, tage cyklen med ombord og checke ind med sit Rejsekort/Pendlerkort eller købe en billet.

- Hvis folk skal vælge den kollektive trafik og det at rejse sammen, skal vi sikre, at det er nemt og enkelt for dem. At gøre det nemmere at kombinere bus- og togture med andre grønne transportformer som cykler og løbehjul er et skridt i den rigtige retning, og vi håber, at mange vil benytte sig af muligheden, siger NT's salgs- og kundechef, Mette Henriksen.

Tiltaget er i første omgang et pilotprojekt, der kører indtil 30. juni 2022. Inden udløbsdatoen skal tiltaget evalueres. Det bliver det i forsommeren 2022, hvor det også skal besluttes, om tilbuddet skal gøres permanent.

Gratis for de fleste

En ting er muligheden for at tage cyklen med. En anden er prisen. Her er der også godt nyt.

Det vil nemlig være ganske gratis for kunder med Rejsekort, Pendlerkort, Ungdomskort, Skolekort og Erhvervskort at tage en cykel med ombord. De skal kun betale for sig selv og altså ikke betale ekstra for at have cyklen med. Alle andre skal købe en cykelbillet til 13 kroner udover billetten til dem selv. Den kan man eksempelvis købe i NT Billet app.

Udfordring i myldretiden

Har man været med en bybus i Aalborg i myldretiden, ved man, at der ikke er meget plads til cykler der. Af samme årsag kan man ikke tage sin cykel med i bybusserne i myldretiden, som er mellem klokken 7.00 og 9.00 og mellem klokken 14.30 og 17.00. Det samme gælder generelt i NT's tog mellem Hjørring og Skørping. Men hvis man reserverer plads til sin cykel på NTplads.dk, kan man godt få den med i myldretiden alligevel. I alle andre busser og på alle andre togstrækninger kan cyklen komme med på alle tider af døgnet.

Fakta om gratis cykelbilletter:

- Gratis at tage cyklen med i alle NT's busser og NJ's tog, hvis man benytter Rejsekort, Pendlerkort, Ungdomskort, Skolekort og Erhvervskort
- Øvrige rejsende skal købe en cykelbillet til 13 kroner
- I bybusser kan man ikke tage en cykel med mellem klokken 7.00 og 9.00 og mellem klokken 14.30 og 17.00
- I tog mellem Hjørring og Skørping kan man kun få sin cykel med mellem klokken 7.00 og 9.00 og mellem klokken 14.30 og 17.00, hvis man har reserveret plads på NTplads.dk
- I alle øvrige NT-busser og NJ-tog kan man tage sin cykel med på alle afgang



Niklas Chrstopffer Petersen (tv.) og Lasse Repsholt fra Dansk Persontransport, der er sekretær for RA's Støttefond, som uddeler forskningsprisen.

(Foto: Mikael Friis)

Movia-mand med forskningspris:

- Jeg brænder for at forbedre den kollektive transport

RA's Støttefonds Forskningspris 2021 inden for kollektiv transport gik til i år til Niklas Christoffer Petersen, der er specialkonsulent i mobilitetsselskabet Movia, for hans ph.d.-afhandling om datadreven realtidstrafikinformation, estimering af rejsetider samt ankomst- og afgangsprognoser

Niklas Christoffer Petersen er uddannet civilingeniør i intelligente systemer på DTU. Han arbejder til daglig i Movia med at trække viden ud af store mængder data, som så kan berige afgangsprognoser og dermed forbedre trafikinformation til kunderne i både rejseplanen, på nedtællingsskærme ved stoppestederne og på infoskærme i busserne.

Kollektiv trafik

Hos Movia, der leverer kollektiv transport til Sjællands 45 kommuner og 2 regioner, er intelligente prognoser en stor hjælp, der bidrager til automatisering af trafikinformation om bustrafikken på Sjælland. Niklas Christoffer Petersen har derfor forsket i og skrevet ph.d. om "Multi-model bus arrival prediction". Det er for denne forskning, at han på Kollektiv Trafik Konference 2021 i Fredericia fik overrakt RA's forskningspris.

Movia samarbejder løbende med DTU og forskningsmiljøet, og spottede via et samarbejde med DTU-forskningsgruppen "Machine learning for smart mobility" og Niklas Christoffer Petersen og ansatte ham. Movia har efterfølgende gjort det muligt for Niklas Christoffer Petersen at arbejde med sin ph.d. hen over de seneste fire år samtidigt med, at han har løst sine opgaver som specialkonsulent.

- Vi er selvfølgelig superglade og stolte på Niklas' vegne over anerkendelsen. Der er et stort potentiale for Movia i at give meget dygtige medarbejdere mulighed for at fordybe sig i forskning - som her i datadrevne prognosesystemer. Det gør os dygtigere som virksomhed samtidigt med, at medarbejderne også bliver det, siger Movia's administrerende direktør Dorthe Nøhr Pedersen.

For at give et konkret eksempel på hvor og hvordan Niklas Christoffer Petersens forskning gør en forskel for Movia og buskunderne, skal blikket ikke længere tilbage end til anden bølge af corona-pandemien i Danmark.

Med en model baseret på data fra en masse forskellige kilder - blandt andet data fra rejsekortsystemet, fra passagertællesystemer og fra GPS-data - kunne Movia gøre en prognose tilgængelig, så de kunder, som var særligt bekymrede for smitte, kunne planlægge deres rejse efter, hvornår der var bedst plads i bussen. Modellen til at forudsige bussernes belægning er et eksempel på, hvordan Movia konstant leder efter nye måder at anvende data intelligently. Resultatet, webappen Plads-i-bussen.dk, er baseret på Niklas Christoffer Petersens forskning i intelligente prognoser.

En del, som også har fyldt meget i ph.d.en, er, hvordan de datadrevne afgangsprognoser kan forankres i virkelighedens kompleksitet. Én ting er at lave et kontrolleret forsøg på en buslinje. Noget andet er få det til at virke i en langt større skala og tage højde for de forudsætninger, som den virkelige busdrift afvikles under.

- Et datadrevet prognosesystem skal både kunne fungere ude på landet, hvor frekvensen er lavere end i de store købstæder. Den samme model kan ikke bruges begge steder, fordi mønstrene og sammenhængen i data ude på landet ikke er lige så tydelige som i byerne. Samtidig skal økonomien hænge sammen, indsatsen skal stå på mål i forhold til gevinsten og levere en relevant og præcis prognose til alle Movias kunder på hele Sjælland, siger Niklas Christoffer Petersen.

På spørgsmålet om hvorfor "Machine learning for smart mobility" eller, på dansk, intelligente mobilitetsprognoser, er så spændende, svarer Niklas Christoffer Petersen:

- Jeg brænder for at forbedre den kollektive transport, og jeg stortrives med at behandle store datamængder, fordi det kan bringe sandheder ud, som gør hverdagen bedre for buskunderne.

Om RA's Støttefond:

- Rutebilvognmændenes Arbejdsgiverforenings Støttefond (RA's Støttefond) blev stiftet i 1998 af midler, der opsparet af rutebilvognmænd og har blandt andet til formål, at "... yde støtte herunder rejselegater til forsknings- og uddannelsesprojekter af betydning for udviklingen af den kollektive trafik."
- RA's forskningspris uddeles årligt, og med prisen følger et legat på 20.000 kroner.

I Vordingborg taler tog og busser sammen, så sidste busafgang venter på sidste togankomst

Kan sidste bus ikke bare vente på toget, hvis toget er forsinket? Det er sværere at lykkes med, end man umiddelbart skulle tro. Derfor søsætter DOT, Din Offentlige Transport, der samler trafiksselskaber på Sjælland et forsøg, hvor sidste tog og bus deler information om forsinkelser, så bussen kan vente med at afgå, at toget er ankommet på stationen

I løbet af 2020 testede DOT forskellige løsninger, der kan gøre den sidste del af rejsen bedre.

Mange kunder undrer sig, hvis bussen forlader stoppestedet, netop som toget kører ind på perronen. Men det er ikke helt så nemt, som det lyder at få tog og bus til at tale sammen.

- For det første kan buschauffører ikke alle steder se toget fra stoppestedet eller nå at tjekke i rejseplanen, om toget ankommer forsinket til en station
- For det andet er der i dag ikke en etableret kommunikationskanal mellem tog og bus
- For det tredje handler forsøget på Vordingborg Station også om at teste, hvor længe en bus rent faktisk kan vente på toget, uden at kunder ved de næste stoppesteder oplever markante forsinkelser, når de står og venter på sidste bus

DOT's første forsøg med en kommunikationskanal mellem lokomotivførere og buschauffører fandt sted på Ringsted Station fra december 2020 til marts måned 2021, og nu sættes det næste forsøg i gang på Vordingborg Station.

Helt konkret betyder det, at buschaufførerne i Movia's busser på Vordingborg Station via en skærm kan se, om regionaltoget er forsinket i sin ankomst til stationen. Fra klokken 20 og indtil sidste bus afgår fra stationen, vil busserne vente på toget, når det er op til et 5 minutter forsinket, så kunderne ikke misser deres forbindelse om aftenen. Senere følger forsøg på tre andre stationer udenfor Storkøbenhavn.

- Vi vil gerne give kunderne en længe efterspurgt service i aftentimerne uden for Storkøbenhavn, hvor vi sørger for, at de sidste busser venter, hvis toget er forsinket. Vi har derfor udvalgt stationer i forsøget, hvor vi kan se, at der normalt er mange kunder, som skifter fra tog til bus i aftentimerne, siger Rune Jon Jensen, der er sekretariatschef i DOT, Din Offentlige Transport.

Forsøget er et led i udmøntningen af DOT's strategi for at få flere kunder i kollektiv transport.

For så vidt angår Movia's buschauffører er oplevelsen fra forsøget på Ringsted Station positiv. Indsamling af kundeoplevelser med forsøget på Ringsted Station var til gengæld sparsom, da forsøget kom i gang i corona-tiden, hvor samfundet var lukket ned, og der kun var få kunder i den offentlige transport. Nu, hvor myndighederne har fjernet alle rejserestriktioner, er der grundlag for at finde ud af, hvad kunderne synes om forsøget.

- For DOT betyder det meget at være i dialog med vores kunder. Derfor vil vi også involvere kunderne i at evaluere vores næste forsøg, når det har kørt noget tid, siger Rune Jon Jensen.

Forsøget på Vordingborg station startede i uge 38 og vil fortsætte året ud. Derefter skal det evalueres.

Busrute mellem Aarhus og Randers får flere lynbus-afgange og mere køretid

Busserne på Midttrafik's Rute 118 mellem Randers og Aarhus, der siden august er blevet kritiseret for blandt andet øget rejsetid mellem Randers og Aarhus, fordi Midttrafiks X-Busrute 918X mellem de to byer blev indstillet, får mere køretid og flere lynbus-afgange i myldretiden. De nye køreplaner træder i kraft 28. november, men fra 25. oktober - mandag efter efterårsferien - var der mærkbare forskelle for pendlerne på rute 118 i form af ekstra busser på ruten. Tiltagene skal forebygge forsinkelser

Midttrafik peger på, at forsinkelserne blandt andet skyldes en væsentlig forøgelse af biltrafikken på vejene mellem Randers og Aarhus. Trafikselskabet har på baggrund af en analyse af bussernes køretider og en række klager fra utilfredse pendlere besluttet at ændre køreplanerne fra 28. november 2021.

Med de nye køreplaner får busserne mere køretid på de almindelige afgange om morgenen og eftermiddagen. Samtidig bliver der indsat 18 nye lynbus-afgange på hverdage, så antallet af lynbus-afgange stiger fra 15 til 33 i myldretiden.

I køreplanen fra Aarhus til Randers blev 25. oktober indsat en ekstra morgenafgang, som skal sikre, at eleverne til Favrskov Gymnasium og Paderup Gymnasium kan møde til tiden. Denne afgang vil køre frem til køreplanændringen 28. november.

- Pendlernes frustration er berettiget. Vi tilpasser nu køreplanerne, så busserne får køretider, der svarer til mængden af biltrafik på ruten. Desværre kan vi ikke ændre køreplanerne hurtigere end til november. Det er en længere proces, som især er påvirket af, at ændringer i chaufførernes vagtplaner ifølge overenskomsten skal varsles i god tid. Pendlerne burde dog allerede fra 25. oktober opleve færre forsinkelser, fordi vi indsætter ekstra busser på ruten, siger Henrik Vestergaard, der er planchef hos Midttrafik.

Midttrafik indsætter fra 25. oktober også ekstra busser på ruten. De ekstra busser skal modvirke, at forsinkelser på nogle afgange spreder sig til de efterfølgende afgange, og dermed påvirker driften resten af dagen.

De nye køreplaner kan ses nu på midttrafik.dk, hvor der også vil være mere info om ændringerne på rute 118.



Opdatering af billet-app skal gøre det enklere at rejse - for alle

Alle skal kunne købe deres billetter i DOT Billetter app - uanset nedsat syn eller andre fysiske udfordringer. Derfor er DOT - Din Offentlige Transport - der er et sjællandsk samarbejde mellem DSB, Movia og Metroselskabet, der skal sikre en god kundeoplevelse på tværs af transportformer og gøre det attraktivt at rejse bæredygtigt, i gang med at opdatere og relancere DOT Billetter app'en med forbedret tilgængelighed, så den kan være nem at bruge for alle

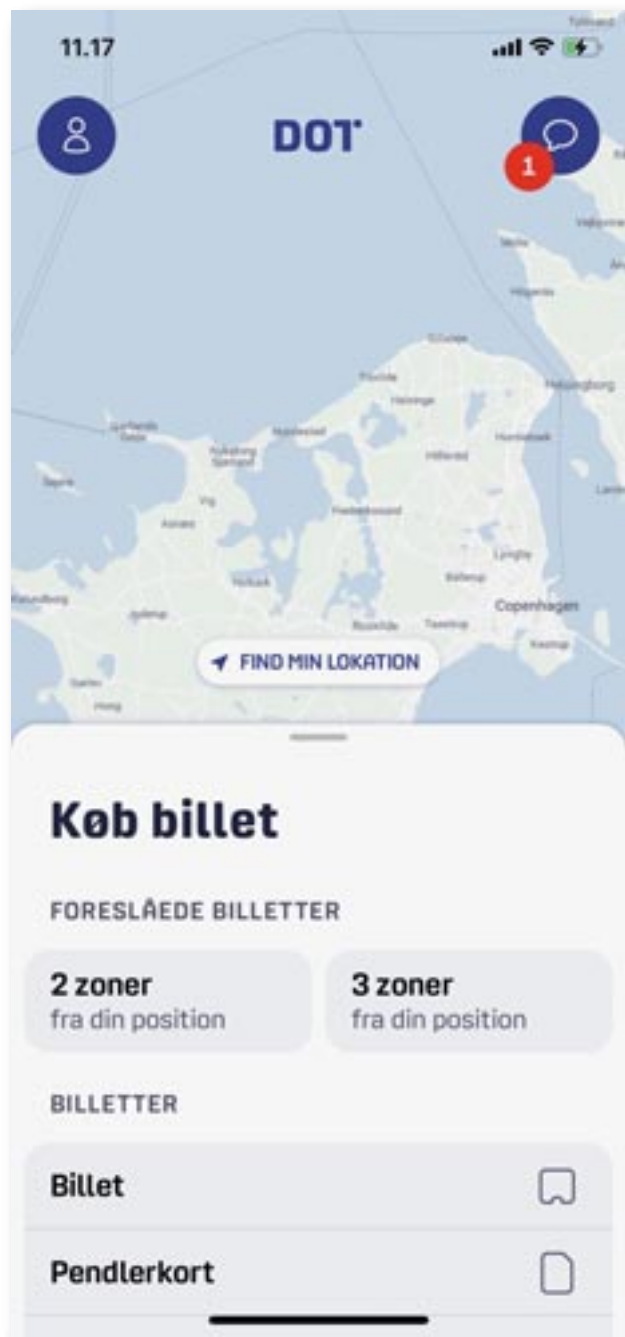
På app'en DOT Billetter kan man købe billetter til busser og tog på Sjælland, Lolland, Falster og Møn. I øjeblikket bliver en opdatering testet blandt de kunder, der har mest brug for de nye muligheder.

- Alle rejsende i DOT's område skal kunne bruge app'en. Uanset om du har brug for læsebriller - eller har langt større udfordringer, skal DOT Billetter app være nem at bruge, og du skal kunne få den hjælp, du har brug for, mens du bruger app'en, siger sekretariatschef i DOT, Din Offentlige Transport, Rune Jon Jensen.

Siden 23. juni i år har offentlige mobilapplikationer skullet leve op til EU's tilgængelighedsdirektiv. Det stiller nye krav til app'er og hjemmesider, hvad angår tilgængelighed for brugere, der lever med nedsat syn eller andre handicap. Derfor satte DOT gang i en tilgængelighedsanalyse af den eksisterende DOT Billetter app i juni 2020. Gennem det seneste år er app'en så blevet udviklet og re-designet til information og billetkøb.

- Nu vil vi konfronteres med det virkelige liv. De forbedringer, vi har lavet, ser fine ud "på papiret", men vi vil også se, om de rent faktisk giver mening for brugerne. Det er et omfattende arbejde at tilpasse en så kompleks app som DOT Billetter app til tilgængelighedsfunktionerne, så vi har måttet prioritere i forslagene. Vi glæder os til at nu få brugernes respons og ud fra den justere appen yderligere, siger Rune Jon Jensen.

Den re-designede app har fået en ny forside. Her er en overskuelig hovedmenu, tydeligere kontraster i det grafiske, mulighed for at forstørre al tekst med minimum 200 procent samt mulighed for at vælge at få indholdet læst op. For dem, der har en iOS-telefon (iPhone), findes tjenesten "show numbers", hvilket kort fortalt betyder, at du via stemmen kan "klikke" på knapper ud fra de numre, de tildeles.



Kollektiv trafik

Det er deltagere i DSB's Handicap-panel og Movias Tilgængelighedsforum, der er med til at gennemføre brugertests og derved give feedback på den re-designede DOT Billetter app. DOT forventer at gennemføre disse test i løbet af fjerde kvartal 2021 og derefter opdatere appen i første halvår 2022.

- Vi har lagt stor vægt på at være på forkant med udviklingen og så hurtigt som muligt få tilpasset appen de nye tilgængelighedskrav. Forhåbentlig kan vores arbejde være til inspiration for andre, som udvikler samme type apps, og vi vil gerne sparre med andre organisationer, der står med de samme udfordringer, siger Rune Jon Jensen.

Om tilgængelighed i mobilapplikationer:

- Fra 23. juni 2021 er der krav til alle offentlige mobilapplikationer om en bedre håndtering af tilgængelighed. Dette sker i "Lov om tilgængelighed af offentlige organers websteder og mobilapplikationer", som Digitaliseringsstyrelsen fører tilsyn med
- Tilgængelighed i mobilapplikationer betyder, at brugere skal kunne bruge mobiltelefonens indbyggede tilgængelighedsredskaber
- iOS- og Android-telefoners funktioner til "Tilgængelighed" er blevet mere modne i løbet af de seneste versioner af operativsystemerne, så det er blevet nemmere for udviklere at levere gode tilgængeligheds-løsninger
- Det vurderes, at mellem en og halvanden million borgere i Danmark kan få glæde af digitale værktøjer med en høj grad af tilgængelighed

Sådan bliver DOT Billetter app testet og udviklet for bedre tilgængelighed:

- På iOS bliver telefonens tilgængelighedsværktøjer benyttet. På Android blev Google-værktøjet Accessibility Scanner samt Android telefonens egne tilgængelighedsværktøjer benyttet
- Det blev DOT's app-bureau, Monstarlab (tidligere Nodes), der løste opgaven med at redesigne og udvikle app'en efter digitalbureauet Adapt's anbefalinger. Adapts analyse pegede på forbedringspotentialer på en række konkrete punkter inden for kategorierne, opfattelig, forståelig, anvendelig og robust



Park Allé i Aarhus var tirsdag 13. oktober skueplads for en lidt usædvanlig forfølgelses. En buspassager var blevet opmærksom på en hærværksmand - kontaktede politiet og fulgte selv efter - tabte sporet af manden, tog en bus - og så manden igen.

Vaks buspassager fulgte efter hærværksmand

Tirsdag 13. oktober ved 14-tiden stod en 52-årig mand og ventede på bussen på Park Allé i Aarhus, da han blev opmærksom på en mand, der stod i et buskur og opførte sig lidt underligt. Pludselig tog manden tilløb og sparkede ind på busskurets glasvæg, så den faldt ud af rammen og ned på jorden, hvor den gik i stykker

Den 52-årige mand fulgte efter manden, mens han ringede til politiet. Han mistede ham dog af syne og hoppede i stedet på en bus. Da bussen var nået til Viby Torv fik den 52-årige mand dog igen øje på manden, og han steg af bussen og fulgte efter ham, mens han fik kontakt til den patrulje, der var sat på opgaven. Manden gik ind i en opgang, og den 52-årige mand ventede herefter på stedet, indtil politiet ankom.

Da betjentene gik ind i opgangen, stod der en mand med en joint i hånden, der passede på signalementet. Manden oplyste selv, at han havde smadret to busskure ved Park Allé/Banegårdsgade. Den 38-årige mand blev derfor anholdt og sigtet for to forhold af hærværk samt for besiddelse af narkotika, da han også blev fundet i besiddelse af en klump hash.

Busrute mellem Aarhus og Randers får flere lynbus-afgange og mere køretid

Busserne på Midttrafik's Rute 118 mellem Randers og Aarhus, der siden august er blevet kritiseret for blandt andet øget rejsetid mellem Randers og Aarhus, fordi Midttrafiks X-Busrute 918X mellem de to byer blev indstillet, får mere køretid og flere lynbus-afgange i myldretiden. De nye køreplaner træder i kraft 28. november, men fra 25. oktober - mandag efter efterårsferien - vil der være mærkbare forskelle for pendlerne på rute 118 i form af ekstra busser på ruten. Tiltagene skal forebygge forsinkelser

Midttrafik peger på, at forsinkelserne blandt andet skyldes en væsentlig forøgelse af biltrafikken på vejene mellem Randers og Aarhus. Trafikselskabet har på baggrund af en analyse af bussernes køretider og en række klager fra utilfredse pendlere besluttet at ændre køreplanerne fra 28. november 2021.

Med de nye køreplaner får busserne mere køretid på de almindelige afgange om morgenen og eftermiddagen. Samtidig bliver der indsat 18 nye lynbus-afgange på hverdage, så antallet af lynbus-afgange stiger fra 15 til 33 i myldretiden.

I køreplanen fra Aarhus til Randers bliver der fra 25. oktober til 26. november indsat en ekstra morgenafgang, som skal sikre, at eleverne til Favrskov Gymnasium og Paderup Gymnasium kan møde til tiden.

- Pendlernes frustration er berettiget. Vi tilpasser nu køreplanerne, så busserne får køretider, der svarer til mængden af biltrafik på ruten. Desværre kan vi ikke ændre køreplanerne hurtigere end til november. Det er en længere proces, som især er påvirket af, at ændringer i chaufførernes vagtplaner ifølge overenskomsten skal varsles i god tid. Pendlere burde dog allerede fra 25. oktober opleve færre forsinkelser, fordi vi indsætter ekstra busser på ruten, siger Henrik Vestergaard, der er planchef hos Midttrafik.

Midttrafik indsætter fra 25. oktober også ekstra busser på ruten. De ekstra busser skal modvirke, at forsinkelser på nogle afgange spredt sig til de efterfølgende afgange, og dermed påvirker driften resten af dagen.

De nye køreplaner kan ses nu på midttrafik.dk, hvor der også vil være mere info om ændringerne på rute 118.



Energiselskab og dagligvarekoncern vil etablere 500 ladestandere over hele Danmark

Energiselskabet OK har lavet en aftale med Coop om at investere et trecifret millionbeløb i etablering af ladestandere ved dagligvarebutikker i hele landet. Målet er at skabe "Danmarks bedste lade-netværk" og sikre en ladeinfrastruktur for alle

Aftalen betyder, at der i første omgang vil blive etableret 500 ladestandere i forbindelse med SuperBrugsen, Kvickly, Dagli'Brugsen, Fakta og Coop 365 over hele landet.

- Vi er Danmarks førende selskab i at levere drivmidler til personbiler, og vi vil levere det, der til enhver tid efterspørges. Det betyder, at vi i øjeblikket investerer massivt i e-mobilitet både i form af hjemmeladebokse og ladestandere i det offentlige rum. Målet er at skabe det bedste lade-netværk i Danmark, og aftalen med Coop om etablering af ladestandere i både store og mindre byer, er et stort skridt i den retning, siger Jørgen Wisborg, der er administrerende direktør i OK.

Han påpeger, at løsningen vil basere sig på OK's app.

- Det skal være nemt og bekvemt for kunden. Vores ladestandere er for alle, og som udgangspunkt skal kunden bare downloade vores app, og så er man i gang, siger Jørgen Wisborg.

Aftalen betyder også, at Coop får det største ladenetværk i nær tilknytning til dagligvarehandel i Danmark.

- Aftalen med OK skal gøre det nemmere for vores kunder at køre mindre klimabelastende. Aftalen har vi indgået som en del af vores klimastrategi, hvor vi vil være den mest ambitiøse i vores branche. Det gælder for vores egne drift, hvor CO₂-udledningen være reduceret med 75 procent i 2025 i forhold til 2018, og i 2030 skal vores drift være klimapositiv. Men det gælder i høj grad også ved at gøre det lettere for vores kunder at nedbringe deres klimabelastning, siger administrerende direktør i Coop, Kræn Østergård Nielsen.

For OK er der tale om en investering på et trecifret millionbeløb i lade-infrastruktur ved Coop's butikker. OK har med over 670 tankstationer landets største netværk af tankstationer i Danmark og bliver med aftalen med Coop også det bedst dækkende på landkortet på e-mobilitet.

Ladestanderne vil alle kunder kunne benytte. Der er ingen abonnementstvang, man skal som kunde blot downloade OK's app for at komme i gang.





(Foto: HB-Care)

Skolebusser i Midtjylland skal køre på biodiesel

Fra 1. januar 2022 vil skolebusserne i Silkeborg Kommune kun udlede en tiendedel af den CO₂, som dieselbusserne udleder i dag. Den mere klimavenlige busdrift, der bygger på brug af biodiesel i stedet for fossil diesel, er et led i Silkeborg Kommunes

Skiftet fra fossil diesel til biodiesel sker efter et EU-udbud af skolekørslen i Silkeborg Kommune. Børne- og Ungeudvalget har efter at have set og vurderet de indkomne bud besluttet, at skolebusserne i Silkeborg Kommune fremover skal køre på HVO-biodiesel og dermed reducere Silkeborg Kommunes udledning af CO₂ fra skolekørsel med 90 procent fra 650 ton årligt til 65 ton årligt.

Den markante reduktion i klimaaftrykket fra skolebusserne opnås for en relativ beskedne merudgift ved at anvende biodiesel i stedet for fossil diesel. Kommunens nuværende udgifter til skolekørsel er 15,8 millioner kroner om året. Efter udbuddet vil prisen stige til 16,7 millioner kroner årligt. Prisstigningen ved at køre på biodiesel er således ca. 5 procent højere, mens udledningen af CO₂ er 90 procent lavere.

Den nye kontrakt på skolekørsel til specialklasser og af befordringsberettigede skoleelever uden mulighed for offentlig transport træder i kraft 1. januar 2022 og gælder i seks år. Skolekørslen vil fra årsskiftet blive udført af busselskabet HB-Care, der i maj i år blev en del af Dantaxi-koncernen.

Beslutningen om at kommunens skolebusser fremover kører på miljøvenlig HVO-diesel er en del af Silkeborg Kommunes klimaplan og et led i Silkeborg Kommunes klimastrategi om at blive CO₂-neutral i 2025. Befordring af skoleelever udgør en væsentlig andel af Silkeborg Kommunes samlede CO₂-udledning fra befordring.



Verdens hidtil hurtigste opladere til elbiler er sendt på markedet

ABB-koncernen, der blandt andet er kendt for materiel til transportområdet - eksempelvis ladestanderer til busser med pantografer på taget - har lanceret en ladestander, som ind til videre er den hurtigste på markedet. Opladeren, der er designet specifikt til at kunne oplade op til fire køretøjer på én gang, kan på under tre minutter levere strøm til 100 kilometers kørsel og er dermed ideel til tankstationer samt opladningsstationer i byer og ved motorveje

ABB's nye Terra 360 er en modulopbygget lader, der kan oplade op til fire køretøjer samtidig med, at effekten fordeles dynamisk. Det betyder, at bilisterne ikke behøver at vente, hvis andre allerede er i gang med at oplade. De skal blot vælge et andet stik. Den nye oplader har en maksimal effekt på 360 kW og kan oplade en elbil helt på 15 minutter, hvilket opfylder behovene hos de fleste elbils-brugere, uanset om de har brug for en hurtig opladning eller for at fylde batteriet helt op, mens de handler ind.

- I takt med, at regeringer verden over udarbejder offentlige politikker, der favoriserer elbiler og opladningsnetværk for at bekæmpe klimaforandringer, er efterspørgslen efter opladningsinfrastruktur til elbiler, især opladningsstationer, der er hurtige, praktiske og nemme at betjene, større end nogensinde før, siger Frank Muehlon, der er direktør for ABB's E-mobility Division.

- Terra 360 passer til de fleste elbil-brugeres behov, og den er derfor nøglen til at opfylde denne efterspørgsel samt til at fremskynde indførelsen af e-mobilitet globalt.

Theodor Swedjemark, der er Chief Communications and Sustainability Officer hos ABB peger på, at da vejtransport står for næsten en femtedel af de globale CO₂-emissioner, er e-mobilitet afgørende for at nå Paris-klimamålene.

- Vi vil også gå foran som et godt eksempel ved at udskifte hele vores egen flåde på over 10.000 køretøjer med køretøjer uden emissioner, siger han.

Om Terra 360 opladeren:

- Terra 360 er tilgængelig i Europa fra slutningen af 2021 og i USA, Latinamerika og Asien-Stillehavsregionen i 2022. Laderen er designet med fokus på elbils-brugerens daglige behov og forventninger
- ABB har solgt mere end 460.000 opladere til elbiler i 88 lande, så udviklingen af Terra 360 bygger på et solidt erfaringsgrundlag. Derfor leverer denne oplader såvel hastighed som brugervenlighed
- Det innovative belysningsystem guider brugeren gennem opladningsprocessen og viser batteriets opladningstilstand (SoC) samt, hvor lang tid, der er tilbage af opladningen.
- Verdens hurtigste elbil-oplader er også tilgængelig for kørestolsbrugere, da den har et ergonomisk kabelhåndteringssystem, der gør det let for brugeren at sætte stikket hurtigt i med en minimal indsats
- Ud over at opfylde behovene for private elbil-brugere på tankstationer samt ved nærbutikker og shopping centre kan Terra 360-opladeren også installeres hos virksomheder til opladning af elbiler, varevogne og lastbiler
- Det giver ejerne fleksibilitet til at oplade op til fire køretøjer om natten eller til hurtigt at genoplade deres elbiler i løbet af dagen
- Da Terra 360-laderne ikke fylder meget, kan de let installeres på parkeringspladser, hvor pladsen er trang

Lidt om ABB:

- ABB er en af de førende virksomheder inden for infrastruktur til elektriske køretøjer og tilbyder hele spektret af opladnings- og elektrificeringsløsninger til elbiler, el- og hybridbusser, varevogne, lastbiler, skibe og jernbaner
- ABB gik ind på markedet for e-mobilitet tilbage i 2010 og har i dag solgt over 460.000 opladere til elektriske køretøjer på knap 90 markeder - over 21.000 DC-opladere og 440.000 AC-opladere
- ABB's højtydende ladere er i brug rundt om i verden gennem virksomhedens partnerskaber med internationale opladningsoperatører som eksempelvis IONITY og Electrify America



Herning Kommune kørte sidst i september sine bybusser ind i en ny tid med el-drift - med driftsomkostninger på samme niveau, som med dieseldrift. (Foto: Jesper Christensen)

Hernings 14 nye el-busser matchede dieselbusser på pris

Søndag 26. september satte Tide Bus 14 nye el-busser i drift i Herning. Klokken 13 blev de officielt indviet med sang og musik - og taler - på forpladsen ved Herning Station, der er centrum for både busser og tog. Transportminister Benny Engelbrecht (S) klippede en grøn snor for busserne, mens Hernings borgmester Dorte West (V) klippede én for passagerne. De 14 nye el-busser markerer sig ved at matche tilsvarende dieselbusser på prisen i det udbud, som Tide Bus vandt bybuskørslen i Herning med

Af Jesper Christensen

Men de markerer sig også på andre måder. De kører Herning ind som den anden by i Midttrafiks område, der betjener passagerne med elektriske bybusser. Den først by er Aarhus, hvor der aktuelt kører 33 el-busser, som i den nærmeste fremtid vil blive suppleret med yderligere 29.

Men i modsætning til Aarhus, hvor det vil tage endda et stykke tid at skifte til fuld el-drift på bybus-området, har Herning med de 14 el-busser fået det på én gang.

Med de elektriske bybusser, der er leveret af kinesiske Yutong, som også har leveret bybusser til eksempelvis Roskilde og Odense, har Herning med ét slag også fået dæmpet støjniveauet. Det blev understreget ved indvielsen,

mens Herning Kommunes borgmester holdt sin tale. Ikke én af dem, der stod med ryggen til, vendte sig om, da en af dem kørte lydløst forbi. Og borgmesteren kunne uforstyrret fortsætte sin tale. Det var faktisk kun, da en stor firehjulstrukken mørk bil på gule plader gassede op et stykke væk, at freden blev forstyrret. Men da var borgmesteren færdig med at tale om mindre støj og om, at de 14 nye el-busser vil bidrage til en samlet reduktion på 7 procent i den CO₂-udledning, som Herning Kommune selv står.

Et andet af de punkter, som både transportministeren, borgmesteren og formanden for trafikskabet Midttrafiks bestyrelse pegede på, var også, at busserne kører ind i byen med et øget serviceniveau over for passagerer i kørestol og med barnevogne.

Et tryk på en knap på siden ved midterdøren udløser en elektrisk betjent rampe, som nærmest ruller "den røde løber ud" for passagerne med eller i et køretøj. Midterdøren og rampen leder dem ind i bussens flexområde, hvor der er plads til en kørestol og en barnevogn på samme tid. Barnevogne skal man selv spænde fast med en sele, men kører man ind i en kørestol, får man hjælp. Det er blot at bakke baglæns ind på kørestolpladsen og trykke på en knap på væggen, så sker fastspændingen automatisk. Man skal blot huske at afbryde strømmen, hvis man kommer i en el-kørestol. Er den af den kraftige type - og kommer man til at trykke på kørestolens håndtag i fremadgående retning - kan fastspændingen måske ikke holde én på plads.

400 kilometer på en opladning

Ved den officielle indvielse havde Tide Bus kørt en af de 14 el-busser ind til siden ved Perron 4 på stationspladsen, hvor der afgår busser til MCH og Boxen i Herning, så interesserede i ro og mag kunne se nærmere på en af de nye Yutong-busser,



På et banner ved stoppestedet fortalte Herning Kommune og Midttrafik lidt teknisk om de to-akslede 12-meter lange busser fra Kina - blandt andet, at rækkevidden på en opladning er cirka 400 kilometer, at de bruger 0,8-1,0 kWh pr. kørt kilometer, at der er USB-stik ved alle dobbeltsæder og at der er el-rampe ved midterdøren.

Vi kan så tilføje, at der er lavt gulv hele vejen gennem bussen, at der er tonede ruder, og at der er dobbeltdøre forrest, i midten og bagerst.

På et banner gav Herning Kommune nogle fakta om de elektriske bybusser, som den næste halve snes år skal servicere byens borgere og gæster.

(Foto: Jesper Christensen)



Taxi-vognmand i Hovedstaden er den første med el-taxi fra Shanghai

Den første elektriske Aiyas U5 er blevet afleveret til Dantaxi-vognmanden Ali Daraji, der har taget den i brug som taxi i Storkøbenhavn. Danmark er dermed det første land i Europa, hvor et taxi-selskab har indlemmet en Aiyas i flåden af taxier

Taxi-vognmand Ali Daraji, der er en af Dantaxi's mange vognmænd landet over, har taget den nye taxi i brug, efter at den var blevet indrettet til taxibrug hos firmaet RTT i Søborg.

- Aiyas U5 er på flere måder den ideelle taxi. Det er en høj SUV-type el-bil, som er nem at komme ind og ud af, der er masser af plads på bagsædet, og den har et meget regulært bagagerum. Præcis de kvaliteter man har brug for i en taxi, siger vognmand Ali Daraji.

Bilproducenten Aiyas blev grundlagt i Shanghai i Kina i 2017. Virksomhedens europæiske hovedkontor ligger i

München i den tyske delstat Bayern. I Danmark markedsføres i bilmærket af Aiways Distribution Danmark, der er et datterselskab under Andersen Motors.

Lovgivningen i Danmark betyder, at stort set alle nye taxier med plads til fire passagerer skal være enten el-biler eller hybrid-biler.

Dantaxi's flåde af taxier består blandt andet af godt 200 el-taxier.

Om Aiways:

- Den første model fra Aiways blev introduceret på det europæiske marked i 2020
- I Europa er Aiways foreløbig repræsenteret i Tyskland, Holland, Belgien, Frankrig og Danmark
- Bilerne bygges i en fuldautomatisk bilfabrik i Shangrao i Kina indrettet efter den nyeste industristandard. Kapaciteten er på 150.000 biler om året, men kan øges til 300.000 biler efterhånden som efterspørgslen på batterielektriske biler stiger
- Bilerne sælges online i Danmark og via forhandlere, der dækker det meste af Danmark

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



Vejle har fået sin første el-taxi

Taxivognmand Qasem Hassan Odis i Vejle tilbyder taxi-kunder i byen et grønt taxi-alternativ i form af en ny batteri-elektrisk Hyundai Kona. Er taxien ledig og i nærheden, kan den bestilles med et tryk på en app

Taxivognmand Qasem Hassan Odis regner med, at flere af hans kollegaer vil følge hans eksempel. Indtil videre har han det dog fint med, at hans el-taxi er Vejles eneste af slagsen:

- I dagligdagen oplever jeg stor nysgerrighed fra mine kollegaer. De vil høre om mine erfaringer. Hvor mange kilometer jeg i praksis kan køre på en opladning, hvor jeg oplader, og hvor lang tid det tager, siger Qasem Hassan Odis og fortsætter:

- Jeg fornemmer, at flere taxivognmænd går med seriøse tanker om at skifte til el, men lige vil se tiden lidt an. Personligt har jeg det fint med at være den første, og jeg har bestemt ikke fortrudt mit valg. Det er behageligt at køre i en

el-bil, og foruden lavere driftsomkostninger giver jeg mit bidrag til at nedbringe CO2-udslippet i byen. Sidst men ikke mindst er kunderne glade for at køre i el-taxi. Jeg har kun fået positive tilkendegivelser.

El-taxien kan bestilles på taxi-app

Qasem Hassan Odis' el-taxi er koblet på Dantaxi's landsdækkende taxi-app, og det betyder, at man nu også i Vejle kan vælge en el-taxi som sin foretrukne taxi, når bestillingen sker via app.

- Hvis man aktivt vælger el-taxi, bliver det mig der kommer, hvis jeg er ledig og er i nærheden, forklarer Qasem.

Er el-taxien optaget, eller er den ikke på gaden, sender app'en automatisk en almindelig taxi til kunden.

Fra politisk side er der tilfredshed med, at Vejle nu er på kortet over byer, der har el-taxi:

- Det er dejligt, at Vejle nu har fået sin første el-taxi, siger borgmester Jens Ejner Christensen (V).

- Det harmonerer fint med målene i vores klimaplan om, at 30 procent af vores personbiler skal køre på el i 2030. Til den tid skal kommunens egen bilflåde og den kørsel, vi bestiller, også køre på el. Så vi forventer, at vognmændene omstiller sig i de kommende år. Vi laver udbud om ladestandere, og blandt andet kommer der lyn-ladestandere ved Vejle Syd og Vejle Nord, som taxi-vognmændene også kan bruge, da vi stiller krav om, at ikke-abonnenter også skal have rimelige vilkår, understreger borgmesteren.

Udmeldingen fra borgmesteren vækker glæde hos byens indtil videre eneste el-taxivognmand.

- Selvom det at køre el-taxi på langt de fleste punkter er en positiv oplevelse, er antallet af ladestandere og hastigheden, man kan oplade med, vigtig for mig som selvstændig vognmand. Det kan være langt til nærmeste lyn-lader, så flere lyn-ladere er et kæmpe skridt i den rigtige retning, siger Qasem Hassan Odis.

Et par fordele ved el-taxi'er:

- 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 omkring otte gange så meget som en personbil og at en el-taxi derfor kan spare både klimaet og luftforureningen i byerne for op til otte gange så meget udledning som en privat personbil
- Taxiselskabet Dantaxi som Qasem Hassan Odis kører for, har cirka 200 el-taxier fordelt over hele landet, hvor Vejle nu er på Danmarkskortet med sin første af slagsen



Tre af Odders nye batteri-elektriske busser ved indvielsen 25. oktober ved Odder Station.

Østjyske Odder har fået sine el-busser

Mandag 25. oktober klokken 12.06 klippede Ole Lyngby Pedersen (V), der er formand for Miljø-, Teknik- og Klimaudvalget i Odder Kommune, den røde snor og markerede officielt, at kommunen er blevet helt elektrisk, hvad angår den kollektive persontransport i kommunen

Teks og foto: Jesper Christensen

Fremover betjener Vikingbus byen og kommunens buspassagerer med ni batterielektriske 12-meter lange MAN Lion City E-busser, der har 39 faste siddepladser, tre klapsæder og 34 ståpladser. Den ene af de ni busser, kører som bybus på Odders fire ruter, mens de øvrige kører på lokal- og skoleruter.

Ved indvielsen fremhævede Ole Lyngby Pedersen bussernes behagelige, støjsvage og emissionsfrie kørsel - og at Odder Kommune så vidt han var orienteret var den første kommune i Danmark, der skiftede helt over til elektriske busser.

På den officielle velkomstdag kunne alle i Odder køre både CO₂-venligt og gratis med busserne. De dieselbusser, der hidtil har kørt på byens ruter, er sendt væk og Odder Kommune kan se frem til en årlig CO₂-reduktion på omkring 200 ton, mindre støj og ingen udslip af partikler og skadelige forbindelser under kørslen.

De nye busser har lav indstigning til glæde for de kunder, der bruger rollator, sidder i kørestol eller rejser med barnevogn. Inde i bussen bliver de mødt med et lyst design, god plads i flex-området, let adgang gennem bussen - og med et godt udsyn gennem de store sideruder,

Ved indvielsen kunne vi her på Magasinet Bus notere, at når en af de nye busser holder tæt på kantstenen ved et busstoppested, er der ikke den store niveau-forskel på at køre ind i en af de nye elbusser i Odder og på at køre ind i et el-tog på Letbanen.

Vi vil derfor tillade os at formode, at bussernes indbyggede rampe til eksempelvis kørestole ikke vil blive brugt hver dag, når buspassagerer med køretøj skal ind og ud af bybussen eller en af de lokale busser, som alle holder ved Odder Stationruter, hvor der er eksempelvis er forbindelse til både Horsens og Aarhus - og dermed ud i det øvrige Danmark og resten af verden.

Udbud udløste udgifter på et lavere niveau

Valget faldt på el-busser efter et udbud, som Midttrafik gennemførte i 2020 for Odder Kommune. Ønsket var busser, der kunne reducere CO2-udledningen gennem en grøn teknologi.



Ole Lyngby Pedersen (V), der er formand for Miljø-, Teknik- og Klimaudvalget i Odder Kommune, klippede snoren og åbnede officielt for den elektriske fælles transport i Odder kommune.



Børnene i 3. b på Parkvejens Skole var i dagens anledning inviteret på bustur. De ankom til Odder Station i byens bybus med flag i hænderne og blev trakteret som andre med enten kakao, te, kaffe og en snegl eller frugt.

Ønsket blev indfriet, da Midttrafik modtog et tilbud fra busselskabet Lokalbus A/S - der i dag er et selskab i Vikingbus A/S. Tilbuddet lå et stykke under budgetloftet.

I den anledning sagde Odder's borgmester Uffe Jensen (V) tak til Midttrafik og Lokalbus for samarbejdet om omstillingen til el-busser.

- Jeg er glad for, at vi tager endnu et skridt i den grønne omstilling, og jeg er sikker på, at de nye, elektriske busser bliver til stor glæde for borgerne i Odder - og miljøet, naturligvis, løde det fra Odder's borgmester forud for indvielsen mandag 25. oktober.

Direktør for Vikingbus forretningsenhed for rutetrafik, John Vestergaard - enheden hed tidligere Lokalbus A/S - pegede over for Magasinet Bus på, at el-busser var et nyt område for selskabet, men at de var trygge ved aftalen, der løber over de næste ti år med mulighed for en to-årig forlængelse.

Han fremhævede også samarbejdet med MAN's busfolk i Danmark, nærheden til MAN's serviceværksted i Aarhus, opbakningen fra MAN's store organisation med hovedsæde i München, bussernes store batteri-kapacitet med MAN-garanti og det perspektiv, at de ni el-busser vil være fuldt afskrevet, når kontrakten udløber.

Miljø



Interiøret er lyst og indbydende. Der er USB-oplading ved hvert sæde - og god plads i flex-området.



Odder fik faktisk sine nye el-busser før den fastsatte skæringsdato for skiftet til fossilfri drift. Det betyder, at busoperatøren godt kan indsætte en dieselbus på en af ruterne frem til næste sommer. Om det så vil ske, er svært at spå om.



Tre busser mødes. De nye MAN Lion City E er lavgulvsbusser med lav indstigningshøjde. Det giver en begrænset indstigningshøjde, når bussen holder ved et stoppested som her ved Odder Station. Og så har busserne en bred fordør, som også gør det lettere at stige på.

Fakta om de nye elbusser:

- Busserne er MAN Lion City E - elektriske busser med en batterikapacitet på 480 KW, der giver en rækkevidde på godt 300 kilometer mellem hver opladning, hvilket er rigeligt til at kunne køre uafbrudt en hel dag. Bybussen, er den af de ni busser, der kommer til at køre mest, men bussens batterikapacitet kan uden problemer dække energiforbruget en hel dag
- Busserne bliver ladet op med 90 procent grøn strøm fra vedvarende energikilder (eksempelvis vindmøller), og sparer dermed Odder Kommune for cirka 200 ton CO2 årligt
- Busserne er støjsvage og udleder ikke partikler eller NOx'er
- På dage med temperaturer under 5 grader bliver busserne opvarmet med oliefyr, der benytter CO2-neutral biodiesel
- Busserne er handicapvenlige med lav indstigning og stort flex-areal
- Kunderne kan frit oplade telefoner og tablets via USB-stik ved alle sæder
- Busserne har 39 faste siddepladser, 3 klapsæder og 34 ståpladser

Miljø



Det daglige passagertal i Odder's bybus ligger på omkring 80. Detn køre på fire forskellige ruter - alle runder Odder Station.



Det elektriske system fylder ikke ret meget, når man åbner bagklappen. Det, der fylder mest, er batterierne, og de er elegant placeret og integreret i tagkonstruktionen.



Iveco lod europæiske busjournalsiter testkøre elektriske E-Way busser på en testbane, hvor der blev åbnet for strømmen.

Opdateringerne fra Iveco er velkørende

I forbindelse med Iveco Bus' præsentation af sit opdaterede busprogram i Milano, fik Magasinet Bus' udsendte lejlighed til at prøvekøre et udvalg af busserne. Det skete på en ca. 1,5 kilometer lang rundstrækning på en tidligere testbane for udvikling af Alfa Romeo-personbiler, der nu er ombygget til køreteknisk anlæg

Som beskrevet i en anden artikel om Iveco's event for en række inviterede busjournalister satser Iveco Bus på et bredt udvalg af bustyper med et bredt udvalg af drivlinier. Fra små Daily-minibusser med traditionel dieselmotor over gasmotor til fuldelektrisk drivline. Sidstnævnte var desværre ikke til rådighed for prøvekørsel, så vi måtte nøjes med en traditionel Daily Tourys minibus med 3-liters, 4-cylindret dieselmotor på 210 hk/470 Nm indrettet med 19 siddepladser + fører og guide, samt en Daily Access laventrébus med 3-liters 4-cyl. gasmotor på 136 hk/350 Nm indrettet med plads til 18-21 passagerer - heraf 13 siddende og 4 (8) stående samt 1 (0) kørestol.

Testbanen var stort set uden niveauforskelle med god asfalt, så det var muligt at gi' den lidt gas. Dog var der hele tiden andre busser på banen at tage hensyn til, så det ikke udviklede sig til et regulært race. Busserne var desværre ubelastede, og det gjorde selvfølgelig accelerationsevnen imponerende især i dieselvversionen med 210 hk. At den desuden var tilkoblet en fremragende 8-trins ZF-gearkasse med automatisk skiftefunktion, gjorde ikke køreoplevel-

Materiel

sen mindre spændende. Et præcist styretøj og komfortabel Air-Pro luftaffjedring på bagakslen sikrer entydige og køreegenskaber, og dieselmotoren er så tilpas støjdæmpet, at de hyppige gearskift ikke bliver trættende at høre på.

Daily Access-modellen med samme grundmotor, men til gasdrift giver en nogen anden køreoplevelse - på trods af mange grundlæggende fællestræk som førerplads, undervogn, gearkasse mm.

Gasmotoren er endnu mere behagelig tyst, men gastankene er placeret på taget i en ikke særlig elegant "pukkel". Det ikke blot skæmmer udseendet men bidrager også til højere tyngdepunkt. Det kunne tydeligt mærkes, men til for eksempel handicapkørsel skal der selvfølgelig ikke races om hjørnerne, og dermed har det måske mere teoretisk betydning. Gasmotoren føles dog en anelse brystsvag i forhold til dieselmotoren, selv om den samme 8-trins ZF-gearkasse gør, hvad den kan for at kompensere får det mindre bundtræk. Førerpladsen er stort set den samme i Tourys- og Access-modellerne - altså meget personbil-agtige med fornuftig instrumentering og et rigtig godt førersæde med skum-polstring med memory-funktion. Klart godkendt herfra.

Efter to håndfulde omgange i minibusserne var det tid til at opgradere til de 12-meters E-Way med fuld-elektrisk drivline med Siemens DB2016-motor på 160 kW (218 hk) og drejningsmoment på nominelt 1.020 Nm til max. 2.500 Nm samt den nogenlunde tilsvarende 12-meters Urbanway med Cursor 9 gasmotor på 310 hk og 6-trins ZF Ecolife 2-gearkasse.

Det er altid fascinerende at køre el-bus. Den traditionelle "turbine-lyd" fra den elektriske drivline er afdæmpet og uden den klassiske, højfrekvente "hyletone", og både acceleration og opbremsning ved at slippe speederen samt evt. supplere med den 3-trins regenererende retarder-funktion er



Førerpladsen i en E-Way og i en Crossway ligner hinanden.

Interiøret i en E-Way er lyst og kan indrettes med god plads til stående passagerer og passagerer med barnevogne eller i kørestole.



Materiel



Daily med gasmotor har gastankene på taget.

meget tilfredsstillende. Det giver en god følelse, når man efter en acceleration kan pumpe elektricitet tilbage i batterierne, så E-Way'en lader ny energi til den næste acceleration. Rækkevidden med den store 385 kWh batteripakke er opgivet til 340-370 km, inden det er tid til en langsom, otte-timers opladning, men det var der selvfølgelig ikke mulighed for at afprøve. Dog gav tre-fire timers uafbrudt prøvekørsel med mange heftige accelerationer med forskellige journalister bag rattet ikke et voldsomt stort indhug i energien, der kun var faldet fra 100 til ca. 55 procent kapacitet på batterierne i løbet af den halve dag.

Førerpladsen i E-Way'en er ikke så futuristisk, som det udvendige design. Et godt førersæde og en samlet instrumentgruppe, der følger med ratstammen ved individuel justering ved tryk på en knap i gulvet, virker lidt vakkelvorn under justeringen, men når man har fundet den rigtige position, låses instrumenter og rat urokkeligt fast. Overraskende nok var E-Way'en udrustet med traditionelle sidespejle, der virker noget gammeldags i forhold til det øvrige design. Men de sidder godt placeret og fungerer fint. Bussen rummer i den prøvekørte version 24 siddende passagerer plus en kørestol og 45 ståpladser med 2+2+2 dørarrangement.

Den lignende Urbanway følger i E-Way'ens design-hjulspor med den åbne gitterkonstruktion mellem akslerne i begge sider. De store sideruder giver rigtig godt udsyn også for siddende passagerer, som der i standardudførelsen er plads til 22 siddende af plus en kørestol og hele 81 stående med 2+2+2 dørarrangement.

Køreoplevelsen med gas-drivlinen med Cursor 9-motoren på 310 hk er meget traditionel. Accelerationen er fin med tom bus, men spørgsmålet er, hvad de "kun" 1.300 Nm gør for accelerationen med 100 passagerer ...? Det havde vi ikke mulighed for at prøve. Til gengæld kunne vi - igen - konstatere, at gasmotorer bare støjer mindre og på en mere behagelig måde end tilsvarende dieselhakkere. Førerpladsen er stort set indrettet som i E-Way med justerbart instrumentpanel og ratstamme, hvilket også fungerer fint. I modsætning til E-Way'en var Urbanway'en udrustet med nye,

Materiel



Daily'en havde rampe til kørestolsbrugere.

digitale "kamera-spejle" med displays på indersiden af A-stolperne. De kræver tilvænnning, og de er sikkert billigere i drift end traditionelle spejle, da de ikke rager særlig langt ud fra karosseriet og nok ikke så ofte kommer i karambolage med lygtepæle, andre store køretøjer, stoppesteder osv.

Vi afsluttede prøvekørslerne med nogle omgange i Crossway Low Decker CNG'en. Det var ikke særlig ophidsende, selv om Cursor 9-gasmotoren yder 50 hk mere end i Urbanway'en. Til gengæld skiftede den lettere opgraderede ZF Ecolife 2-gearkasse lidt hårdere, så det gik lige op. Crossway'en er en rigtig arbejdshest med mere fokus på funktionalitet end raffinement, og det kunne også mærkes på køreoplevelsen. Bevares, den kører udmærket, men det var ikke en bus, man lige tog to omgange mere i bare for fornøjelsens skyld.

Indretningen var heller ikke særlig raffineret. Bussen var udrustet med en enkelt fordør og halvanden midterdør forstået på den måde, at den bageste af de to midterdøre var i normal bredde, mens den forreste kun var i halv bredde. Til gengæld havde bussen to ekstra vippesæder, der kunne vippes ned over midtertrappen, hvor der i det nederste trin var installeret en elektrisk kørestolslift. Hvis de to ekstra stole var i brug, åbnede kun den bageste midterdør, og når de ikke var i brug, åbnede både den forreste og bageste midterdør, så kørestolsliften kunne bruges. Noget af en Georg Gearløs-løsning, der nok skal have point for den tekniske udførelse, men nok ikke for det kunstneriske indtryk. Også de ni bageste stole lod noget tilbage at ønske, hvor det høje gulv på grund af den underliggende gasmotoren var mere end bøvellet at komme ind på næstbagerste række og stort set umuligt at komme ind på og sidde komfortabelt på bageste række. Her var passagerstolene kun monteret ca. 50 cm over gulvet, hvilket gjorde, at de kun bør benyttes af børn op til 8-10 års alderen.

Selv om Crossway'en således ikke brilierer med raffinement og elegante løsninger, virker den dog bundsolid og som noget af en TCO-mester, hvilket de imponerende salgstal da også mere end antyder.

Materiel



Den nyeste udgave af Iveco Crossway set udefra.



...og den bagerste del indefra.

Materiel



Iveco Urbanway med naturgas-drivline.



Iveco Urbanway med naturgas-drivline set indefra med bagenden.



Iveco Bus præsenterede en Crossway LE CNG på sit "Enlight Your Way"-arrangement. Samme bus kan straks i det nye år bestilles med mild hybrid- og fuldelektrisk drivline til levering straks i 2023.

Fuldelektrisk plus mild-hybrid Iveco Crossway LE er på vej

Ved presseeventet "Enlight Your Way" i slutningen af oktober afslørede Iveco Bus planer om at udvikle og præsentere en fuldelektrisk version af den populære Crossway Low Entry. Dertil kommer mild-hybrid versioner af Crossway LE i kombination med forbrændingsmotorer til både diesel- og naturgas/biogasdrift. Planerne er så fremskredne, at Iveco Bus allerede åbner for bestillinger af de fuldelektriske og mild-hybrid-versionerne straks efter nytår 2022 til levering et år senere.

Med over 50.000 leverede eksemplarer siden introduktionen i 2006 er Iveco's Crossway-model blandt de største succeser for Iveco Bus. Det er sket med traditionelle diesel-drivliner samt i de senere år i stigende omfang også med gas-drivliner til kørsel på natur- og biogas. Crossway-succesen skal nu udbygges med fuld-elektriske versioner samt udgaver med mild-hybrid drivliner i kombination med både diesel- og gasmotorer.

Ved offentliggørelsen af nyhederne, som Iveco Bus' nytiltrådte koncernchef Domenica Nucera løftede sløret for, kunne han også fastslå, at Iveco Bus skifter fokus fra en forretningsmodel som leverandør af køretøjer til leverandør

af services. Derfor vil Iveco Bus i stigende grad også satse på udvikling af digitaliseringsløsninger og opkobling af køretøjerne til centrale vedligeholdelsescentre. Et gennemgående tema i Domenica Nuceris tale var også Iveco Bus' målrettede fokus på at kunne levere markedets laveste TCO - eller oversat til dansk: Meget konkurrencedygtige indkøbs- og driftsomkostninger.



Iveco har opdateret sine modelserier

Iveco Bus inviterede i slutningen af oktober en række europæiske busmedier - herunder Magasinet Bus - til presseevent i Milano for at løfte sløret for en række produktnyheder. Samtidig benyttede Iveco Bus lejligheden til at opdatere fagpressen på en række politiske udmeldinger om koncernens satsninger på forskellige brændstoftyper og strategier for de kommende år

Den direkte anledning til presseeventet, som blev afviklet under overskriften "Enlight Your Way", var opdateringen til Euro 6-E-miljønormen for dieseldrevet køretøjer, som trådte i kraft i Europa ved indregistrering af nye dieseldrevet køretøjer fra 1. september i år. På trods af den meget fokus på elektriske køretøjer samt brug af bæredygtige alternativer til fossil diesel vil dieselmotorer ifølge Iveco stadig spille en stor rolle i de kommende år.

På presseeventet præsenterede Iveco hele sit busprogram for at illustrere både bredden af bustyper samt motorudvalget til kørsel på forskellige brændstoftyper til forskellige anvendelsesområder. Journalisterne blev mødt af et lineup på syv forskellige busser, hvoraf de fem også stod til rådighed for prøvekørsel på en 1,5 kilometer lang, lukket

bane, der tidligere har fungeret som testbane ved udvikling af nye Alfa Romeo-personbiler, men som nu er ombygget til et stort, køreteknisk anlæg.

Som det fremgår af typebetegnelserne vil Iveco fortsat satse på at overbevise myndigheder og busoperatører over fordelene ved at køre på naturgas/biogas med et potentiale for CO₂-reduktion på op til 95 procent. Det sker med henvisning til markante fordele på områder som partikel- og NO_x-udslip samt støjni-veau i forhold til kørsel på konventionel diesel.

Samtidig henvises til veldokumenterede økonomiske erfaringer med hensyn til anskaffelsespris og efterfølgende driftsomkostninger (TCO). Med ca. 8.000 gaskøretøjer på vejene i dag i hele Europa fremhæver Iveco Bus sig som markedsleder for gaskøretøjer til passagertransport og tegner sig for et ud af hver tredje solgte gaskøretøj i dette segment.

Iveco Bus er også stærkt involveret i udvikling af fuldelektriske køretøjer til passagertransport. Iveco Bus har i dag over 500 fuldelektriske enheder i drift i Europa i syv forskellige europæiske lande og har driftserfaringer fra mere end 15 millioner kilometer.

Senest har en E-Way i 12-meters version med 350 kWh-batteripakke præsteret 527 kilometer uafbrudt kørsel på én opladning på en testbane i tyske Ulm.

En anden E-Way præsterede i juli i år under reelle driftsforhold at køre 547 km på én opladning. Testen blev udført på initiativ af det tyske firma Verkerhrsbetriebe Bachstein med en 12-meters bus med 350 kWh-batteripakke.

Den produktionstekniske udvikling af Iveco's fuldelektriske busser sker på Heuliez-fabrikken i Rorthais i Frankrig, der både råder over et dedikeret elektromobilitets-center samt testbane til afprøvning af forskellige batteri- og ladesystemer. De fuldelektriske busser markedsføres udelukkende under Heuliez-navnet i Frankrig samt under Iveco-navnet på de øvrige, europæiske markeder.

Når det gælder konventionelle drivlinjer, har Iveco Bus fravalgt EGR-systemer til emissionskontrol og satser udelukkende på sin egen Iveco HI-SCR-teknologi, der ud over at kunne behandle udstødningsgasserne fra forbrænding af traditionel, fossil diesel også er godkendt til kørsel på bæredygtige brændstoffer som biodiesel/HVO med potentiel CO₂-reduktion på 50-90 procent.

Iveco Bus præsenterede følgende opdaterede busmodeller:

- Crossway Low Entry CNG: Beregnet til miljøvenlig passagertransport på natur-/biogas i by- og regionaltrafik
- Crossway Low Decker GNG: Skræddersyet til bykørsel med f.eks. skolebørn samt lettere turist- og regionalkørsel over kortere strækninger
- Evadys Medium Decker: Udviklet til det voksende marked for regional og national rutetrafik samt lokal og regional turistikørsel på almindelig diesel eller eksempelvis HVO
- E-Way 12: Fuldelektrisk 12-meter lavgulvs-bybus til intensiv bykørsel over korte distancer
- Urbanway CNG 12: Lavgulvs-bybus med ny Cursor 9 CNG-motor for en brændstofbesparelse på 10 procent
- Daily Access: ny handicapvenlig minibus med CNG-gasmotor med lav indstigning og midterafsnit til by- og bestillingskørsel samt regional kørsel på tyndt befolkede ruter
- Daily Tourys: fabriksbygget minibus til sightseeing- og turistikørsel



Iveco har leveret Crossway nummer 50.000

I 2006 lancerede Iveco sin Crossway-serie og kan dermed fejre 15-års jubilæum. I jubilæumsåret har Iveco passeret Crossway nummer 50.000, der blev leveret til det østrigske busselskab ÖBB Postbus og fremover skal køre i Linz i Østrig. Crossway er dermed Iveco Bus' bedst sælgende inter-city- og regionalbus på verdensplan

Crossway nummer 50.000 til ÖBB Postbus er en del af en aftale fra 2016 om levering af over 200 Crossway og Crossway LE-busser. Busselskabet råder over næsten 1.300 busser, hvilket gør virksomheden til Østrigs suverænt største busvirksomhed med en af de største busflåder i Europa.

Crossway LE-versionen til ÖBB Postbus er 12 meter lang og har plads til 45 siddende passagerer. Den er udstyret med en Iveco Cursor 9 Euro 6-motor på 360 hk med Iveco's egenudviklede HI-SCR-system uden recirkulation af udstødningsgas (EGR) til overholdelse af miljønormerne.

Iveco Crossway-modellerne har flere gange modtaget internationale priser, herunder "International Bus & Coach of the Year Award" i 2017. Crossway-modellerne produceres på Vysoke Myto-fabrikken i Tjekkiet, som har produceret busser i over 100 år - efter Anden verdenskrig og frem til 1999 under navnet Karosa og siden 2007 ejet af Irisbus/Iveco Bus. Med over 3.800 ansatte og 1.700 forskellige underleverandører er det en af de største arbejdsgivere i Tjekkiet og Østeuropa og Europas største busproducent med over 4.000 producerede køretøjer om året.



Fransk bil til varer- og personer får brint-elektrisk drivline

Renault Master blev præsenteret i en brint-elektrisk udgave på bilmessen i Paris her i oktober. Den brintelektriske Renault Master, der er drevet frem af Hyvia-projektet hos Renault, skal efter planen bygges som varebil-udgave og som minibus med plads til op til 15 passagerer

Som varebil vil den brintelektriske Renault Master H2-Tech med et varerum på 12 kubikmeter og en rækkevidde på 500 kilometer blive sendt på markedet i 2022. Som brint-elektrisk minibus, der vil blive leveret senere, vil Renault Master have en rækkevidde på 300 kilometer.

Renault fremhæver, at der er tale om en varebil "Fabriqué en France - Made in France". Renault Master vil blive udrustet med en 30kW brændselsceller, der vil være samlet i Frankrig. Også selve bilen vil være fransk-produceret. Det gælder karosseriet, den elektriske motor og det øvrige brintsystem, hvor bilens fire tanke samlet kan rumme seks kg brint. Drivlinen omfatter også et 33 kWh batteri, som også kan bidrage til rækkevidden, selvom det grundlæggende bruges til at sikre, at der er nok strøm til rådighed for bilens el-motor under kørsel.

De brint-elektriske biler kan så tankes på Hyvia's brinttankanlæg, hvor brinten enten produceres direkte på stedet eller kommer med tankvogn. Hyvia's tankanlæg, der samles i Frankrig, vil enten kunne lejes eller købes.

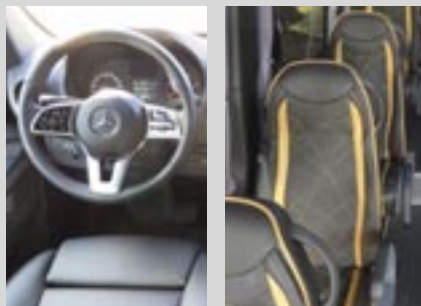


Nye busser:

Mercedes 516 A4 - NY

Automat gear - 19+1 pass.
Fartpilot, borde, magasin-net, fartskriver

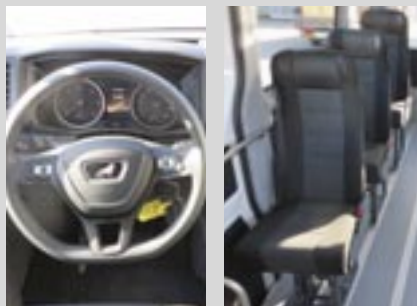
Pris: ring og hør



MAN TGE 2.0 - NY

Automat gear - 8+1 pass.
Lift, fartpilot, chauffør air con., fartskriver

Pris: ring og hør



MAN TGE L 4.14 - NY

Automat gear - 8+1 pass.
Lift, chauffør air con., fartskriver

Pris: ring og hør



Brugte busser:

Isuzu Turquoise E6 - 2017

Km. ca. 125.922 - Automat gear - 28+1 pass.
Fartpilot, retarder, aircon., toilet, kaffemaskine, borde, magasinet

Pris: 475.000 Kr.



Volvo 8900 - 2014

Euro 6 - Automatgear - 60/40 pass.
14,7 m. - Fartpilot, armlæn, oliefy, taglem

Pris: 450.000 Kr.



Volvo 8900 - 2013 (har 10 stk. ialt)

Euro 6 - Automatgear- 48/22 pass. & 47/24 pass.
12,2 m. - 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



MAN's Neoplan Cityliner Platin Edition er blevet kåret som "Coach of the Year". Her overrækker formanden for juryen bag prisen, Tom Terjesen (midt) fra Bussmagasinet i Norge, trofæet til Rudi Kuchta (tv), der er Head of Business Unit Bus hos MAN Truck & Bus, og Andreas Tostmann (th), der er administrerende direktør for MAN Truck & Bus.

(Foto: MAN Truck & Bus)

Tysk busproducent kan brøle:

Neoplan er "Coach of the year 2022"

Den internationale jury, der står bag priserne "Bus and Coach of the Year", har kåret MAN's Neoplan Cityliner Platin Edition som "Coach of the Year 2022". Juryen, som består af transportjournalister med fokus på persontransport fra 22 lande, var især imponeret over Neoplan Cityliner Platin Edition's generelle niveau, omkostningseffektivitet, sikkerhed, komfort - og ikke mindst bussens tidløse design

For MAN Truck & Bus, der i dag står bag Neoplan, var prisen også en form for fødselsdagsgave, da Neoplan Cityliner i år har 50-års jubilæum som model.

Det var anden gang i træk, at MAN Truck & Bus kunne køre hjem til München med trofæet "Bus and Coach of the Year". Sidste år det i en MAN Lion's Coach.

Busrejser

Hvor Neoplan Cityliner kørte ud på gader og veje for 50 år siden som Neoplan Cityliner N 116, er prisen som Bus & Coach of the Year kørt siden 1989. Årets kåring skete på baggrund af en test af fire busser fra lige så mange producenter, som blev gennemført i begyndelsen af september i Bled i Slovenien.

Drivlinen i Neoplan Cityliner Platin Edition består af en seks-cylindret Euro 6-motor, der spiller sammen med en ny seks-trins ZF Ecolife Coach 2 automatisk gearkasse.

Drivlinen er designet til brug i intersity-busser og i turistbusser, hvor der er behov for hurtige og lette glidende skift mellem de forskellige gear.

Juryen fremhævede også bussens dæmpningssystem - MAN Comfort Drive Suspension - der gør kørslen mere behagelig for både passagerer og chauffør, bussens nye elektroniske spejle, der erstatter de sædvanlige spejle. Det er ifølge MAN første gang en busproducent bruger elektroniske spejle på busser i stedet for spejle med glas.

Et punkt mere på sikkerhedsmenuen er bussens svingassistent, der advarer chaufføren, hvis der er gående eller cyklister på siden af bussen, når han eller hun vil foretage et sving.

Indvendigt markerer Neoplan Cityliner Platin Edition sig blandt andet med nye sæder fra Exclusivo-serien med mulighed for USB-opladning eller trådløs opladning af smarte telefoner - og med et originalt MAN-luftfilter, som kan forebygge spredning af virus og bakterier.



Trofæet "Coach of the Year 2022" har fået plads hos MAN Truck & Bus i München.



Om Neoplan Cityliner:

- Den første Neoplan Cityliner blev præsenteret under den nu henlagte Omnibus Week i Monaco i 1971
- I anledning af Neoplan's 60 årsdag i 1995 blev der fremstillet 60 jubilæumsmodeller i en særlig platin-udgave
- Den seneste Neoplan-generation blev lanceret i 2006 på basis af Neoplan Starliner-designet
- Neoplan Cityliner er blevet bygget i Stuttgart, Pilsting og Plauen. I dag bygges bussen i Ankara i Tyrkiet
- Samlet er der fremstillet omkring 8.500 Neoplan-busser

MAN har fået kåret en bus som enten "Bus of the Year" eller "Coach of the Year" i alt 11 gange.

- Seks gange med "Coach of the Year": 2022, 2020, 2006, 2004, 2000 og 1994
- Fem gange med "Bus of the Year": 2015, 2005, 1999, 1995 og 1990

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.





Tysk selskab med fjernbusser køber fjernbusselskab i Nordamerika

Det amerikanske fjernbusselskab, Greyhound Lines Inc., som til daglig transporterer passagerer over lange afstande i Nordamerika - og som ind i mellem har kørt med passagerer i forskellige film - er kørt ind som selskab i den tyske mobilitets-koncern, FlixBus.

FlixBus, der i Europa driver FlixBus og FlixBus, ser overtagelsen af Greyhound Lines Inc. som en del af koncernens strategi om at kunne tilbyde lettilgængelige miljøvenlige rejser verden over til attraktive priser.

FlixBus er i dag aktiv i 36 lande med over 2.500 destinationer og 400.000 daglige forbindelser. I 2019 havde FlixBus over 62 millioner passagerer. Greyhound har omkring 2.400 destinationer i Nordamerika med knap 16 millioner passagerer årligt. Med opkøbet af Greyhound fordobler FlixBus sit netværk.

Greyhound Lines Inc. har senest været ejet af britiske FirstGroup. FirstGroup har med salget af Greyhound Lines Inc. ønsket at fokusere sit engagement i den kollektive transport i Storbritannien.

I praksis har FirstGroup solgt Greyhound Lines Inc. til det amerikanske selskab Neptune Holding Inc., der er 100 procent kontrolleret af tyske FlixBus.

Handlen omfatter hele Greyhound's virksomhed, busflåde, varemærke med mere.

Hos Vejdirektoratet begyndte vinteren klokken 02.45

Natten til onsdag 13. oktober klokken 02.45 begyndte vinteren officielt i Danmark, da en af Vejdirektoratets saltbiler blev sendt ud for at salte vejene for første gang i vinterperioden 2021-2022. Ligesom sidste år og året før var det Svingbroen over Næstved Kanal, der fik den første dosis salt

I år var det kun en enkelt saltbil, der blev sendt i aktion, og det en anelse tidligere end sidste år, hvor saltbilerne blev kaldt i tjeneste 16. oktober.

Det har ellers indtil videre været en mild oktober, men natten til i onsdag kom der en koldfront ind over landet, som gjorde det nødvendigt at salte Svingbroen for at undgå glatte kørespor.



En vintervej i det østjyske -13. januar 2021.

(Foto: Jesper Christensen)

Forskningspris gik til specialkonsulent

Rutebilejernes Arbejdsgiverforenings Støttefond uddelte mandag på årets Kollektiv Trafik Konference i Fredericia sin forskningspris for fjerde gang. Prisen, der hædrer akademiske arbejder og forskningsarbejder indenfor kollektiv bustrafik, gik til Niklas Christoffer Petersen, Ph.D. fra Danmarks Tekniske Universitet og specialkonsulent i Trafikselskabet Movia

Niklas Christoffer Petersen modtog prisen - RA's Støttefonds Forskningspris 2021 - på baggrund af sin Ph.D.-afhandling "Multi-model bus arrival prediction with intelligent handling of uncertainties (DTU, Januar 2021)".

Om RA's Støttefond:

Rutebilvognmændenes Arbejdsgiverforenings Støttefond (RA's Støttefond) blev stiftet i 1998 af midler opsparet af rutebilvognmænd og har blandt andet til formål, at "...yde støtte herunder rejselegater til forsknings- og uddannelsesprojekter af betydning for udviklingen af den kollektive trafik."

Om forskningsprisen:

Forskningsprisen hædrer akademiske arbejder og forskningsarbejder indenfor kollektiv bustrafik, herunder f.eks. teknik, planlægning, organisation, økonomi, arbejdsforhold eller sikkerhed. Prisen uddeles hvert år i forbindelse med Kollektiv Trafik Konferencen (Kollektiv Trafik Forum og Transportøkonomiske Forening), der finder sted hvert år i starten af oktober.

Interesserede kan læse mere om Niklas Christoffer Petersens arbejder i artiklen,

"Jeg brænder for at forbedre den kollektive transport"

som kan læses på side 6 og 7 i dette nummer af Magasinet Bus.



Niklas Christoffer Petersen



Ny afdelingsdirektør skal styrke AMU- og EUD-aktiviteter

Uddannelsesorganisationen UCplus, der har hovedsæde i Skovlunde i Hovedstadsområdet og afdelinger i Ringkøbing, Silkeborg, Aarhus, Sønderborg, Greve, København og Skovlunde, har ansat Camilla Kaare Nielsen som ny landsdækkende afdelingsdirektør til at drive og udvikle AMU- og EUD-aktiviteter indenfor transport- og vagtområdet

Camilla Kaare Nielsen, der startede i sit nye job fredag 1. oktober, kommer fra en stilling som afdelings- og uddannelsesleder på Aarhus Techs afdeling for Transport og Logistik, hvor hun har været ansat de seneste 9 år.

- Med ansættelsen af Camilla Kaare Nielsen får UCplus en super kompetent leder med solid erfaring i at udvikle undervisningsprodukter, der matcher samfundets behov. Derudover har hun en unik evne til forstå kunder og bygge relationer. Camilla Kaare Nielsen er en gevinst for UCplus og et vigtigt skridt på vejen til et styrket UCplus, siger direktør Erik Poulstrup.

Camilla Kaare Nielsen kommer til at få en afgørende rolle i at videreføre UCplus' strategi 2023 med særligt fokus udvikling af organisationen og på det kommercielle:

- Jeg glæder mig til at udvikle og udfolde den kommercielle strategi. Alle i vagt- og transportbranchen skal tænke UCplus som deres foretrukne samarbejdspartner til efteruddannelse og opkvalificering. UCplus skal være kendt som en innovativ uddannelsespartner, der finder løsninger på branchernes udfordringer og altid er på forkant med udviklingen, siger Camilla Kaare Nielsen.

Der afholdes senere på året en reception for tiltrædelsen af Camilla Kaare Nielsen, men ikke mindst også for at markere fratrædelsen af vicedirektør Vibe Kittelmann og uddannelseschef Kim Strunge efter mange års tjeneste.



Camilla Kaare Nielsen er startet som landsdækkende afdelingsdirektør hos UCplus, hvor hun skaæ drive og udvikle AMU- og EUD-aktiviteterne indenfor transport og -vagtområdet.



Torsten Hillingsøe er ny salgschef for MAN's busdivision i Danmark.

Tysk busleverandør har fået ny salgschef i Danmark

Torsten Hellingsøe, som blandt andet har arbejdet hos Scania i knap 20 år i en række forskellige positioner, er udnævnt til ny salgschef for MAN's busdivision i Danmark

MAN har med et nyt og opdateret busprogram ambitioner om at tage større andel af busmarkedet. For at sikre tilstrækkeligt med ressourcer har MAN med virkning fra 1. oktober ansat Torsten Hellingsøe som salgschef med det hovedformål at lede salgssindsatsen.

Torsten Hellingsøe har en lang erfaring fra transportsektoren, hvor han har arbejdet knap 20 år i mange forskellige positioner hos Scania - blandt andet som regionschef for Scania Bus Nordic, som markedschef hos daværende Scania-forhandler Diesel Gaarden A/S og som salgsdirektør.

Senest har Torsten Hellingsøe været ansat hos Nordania Leasing, hvor han har betjent en bred skare af bus- og lastbilkunder. Fokus har været på fleetkunder med ekstra behov.

Tidligere i karrieren har Torsten Hellingsøe været salgskordinator på en møbelfabrik, salgsschauffør hos Coca Cola, buschauffør hos Blåvandshuk Turistfart og chauffør hos Danske Fragtmænd på ruten mellem Esbjerg og Odense.



Finansieringsselskab rullede ind i Danmark for 25 år siden

Volvo Finans kan her i oktober fejre sin 25-års fødselsdag i Danmark. Volvo Finans startede med eget selskab tilbage i oktober 1996 og har siden da serviceret Volvo- og Renault-kunder med finansiering af last- og varebiler, busser og entreprenørmaskiner

- Det har været en fantastisk rejse med forretningsudvikling inklusiv en periode med opstart og etablering i slut 90'erne samt opbygning af langtidsholdbare relationer og partnerskaber med kunder og forhandlere, siger Per Stouby, der er Credit og Operations Manager i Volvo Finans.

- Og nu på det seneste har det været et skifte til et enormt miljømæssigt bæredygtighedsfokus i Volvo gruppen og en rekordhøj ordrebog, siger han videre.

Per Stouby har været med hele vejen og havde 25-års jubilæum tidligere i år. Han kan se tilbage på en tid i Volvo Finans, som også har budt ham på en tre-årig periode på hovedkontoret i Göteborg.

I dag har Volvo Finans 2.500 kontrakter og en balance på 1,5 milliarder kroner. Dertil hører et dedikeret team af leasingeksperter, som tilbyder en bred vifte af forskellige løsninger til Volvo og Renault kunder som finansiel leasing, operationel leasing, full service leasing, lån og forsikring.

- En stor tak til vores kunder, forhandlere og øvrige samarbejdspartnere som har gjort det muligt at fejre 25-års jubilæum, lyder det fra Jens Mac Larsen, der er Country Manager for Volvo Finans.



På billedet ses Henrik Allesøe (tv), Smilah Blomseth, Per Stouby, Jan Hviid, Peter Søndergaard, Charlotte Bjerre og Jens Mac Larsen.



Tre færger sejler succes til Fanø

I den første weekend i efterårsferien havde Fanølinjen premiere på tre-færgedrift mellem Esbjerg og Nordby - med succes. Med de tre færger kunne rederiet Fanølinjen, der er en del af Molslinjen, holde ventetiden nede på en af efterårsferiens helt store udrejsedage

Weekenden var ventet med spænding på Fanølinjen. For første gang skulle der sættes tre færger ind på ruten på én gang - med elfærgen Grotte som det yngste skud på tonnagelisten.

Sejladsen med de tre færger har kunnet lade sig gøre på tegnebrædtet - og i weekenden blev det så gennemført i praksis. Det betød korte ventetider på en af efterårsferiens store rejsedage.

Især lørdag, som er en af de helt store rejsedage i efterårsferien, var ventet med spænding. Dagen har historisk budt på ventetider på op til fire timer for at komme til og fra Fanø.

De tre færger blev første gang sat ind samtidig fredag klokken 14.00. Her kunne teknikken finpudses, og der blev sejlet med stram disciplin og tæt koordination mellem de tre færgers besætninger, som i fællesskab hurtigt fik overfartstiden ned på normalen.

Lørdagen bød på ventetid på maksimalt 20 minutter på ruten, og tilbagemeldingen fra besætningerne og overfartsledere er, at denne helt store rejsedag "sad lige i skabet".

- Det er meget tilfredsstillende, at weekenden er forløbet så godt. Premiereren var imødeset med stor spænding, så det er selvfølgelig en god fornemmelse, når de processer, som hidtil har været på papiret, viser sig også at fungere i praksis", siger Molslinjen's PR- og Kommunikationschef, Jesper Maack.

To ø-færger skifter til biodiesel

De to færger på Fanølinjen, Fenja og Menja, skal som de første færger i Danmark sejle permanent på HVO biodiesel. Målet er, at de to nuværende færger sammen med el-færgeren Grotte, der blev sat i drift i sidste uge, skal besejle ruten Esbjerg - Fanø så tæt på fossilfrit som teknisk muligt

Fanølinjen, der er en del af færgerederiet Molslinjen's netværk af ø-færger, vil fremover tanke fossilfrit biodiesel på færgerne Fenja og Menja. Når færgerne sejler på HVO Biodiesel vil den samlede CO2-udledning fra færgerne mindskes med op til 90 procent i forhold til traditionel dieselolie. Færgerne skal i begyndelsen sejle delvist på HVO-brændstof. Forløber opstarten tilfredsstillende, vil andelen af den nye biodiesel blive øget. Fanølinjen bliver således den første færgerute i Danmark, som går helt over til HVO med en plan om at sejle permanent på biodiesel.

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

Når Fenja og Menja begge er overgået til HVO, og elfærgeren Grotte er indsat og sejler i normal drift med 100 procent CO2-neutral strøm fra land, vil klimaet blive sparet for op mod 96 procent i forhold til sejlads med almindeligt marine-diesel.

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

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

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

Politisk flertal hæver prisen på færgebilletter

Fra årsskiftet bliver det dyrere at tage færgen mellem Esbjerg og Fanø, hvis man ikke er fastboende på øen. Det har et politisk flertal i ø-kommunens kommunalbestyrelse besluttet

Prisstigningen er et led i finansieringen af den nye batteri-elektriske færge »Grotte«, som rederiet Molslinjen A/S indsatte på ruten i begyndelsen af oktober.

Ifølge Karen Jeppesen, der er medlem af kommunalbestyrelsen i Fanø Kommune valgt for SF, kan prisstigningen også ses som et middel til at dæmme op for det, som SF kalder for "Fanøs overturisme".

Billetpriserne for at komme med færgen mellem Esbjerg og Fanø vil for bilister, der ikke er fastboende på Fanø fra årsskiftet stige med 20 procent, mens priserne for gående vil stige med 11 procent.



Den nye personfærge mellem Sælvig og Aarhus var en af de ruter, hvor der var gratis billetter. Det benyttede 32.190 voksne og 3.030 børn sig af. Med sig havde de 11.960 cykler. (Foto: Jesper Christensen)

Knap én million passagerer tog mod tilbuddet og sejlede gratis med færger

953.866 passagerer benyttede sig af årets sommerpakke og tilbuddet om at sejle gratis med de danske indenrigsfærger eller på overfarten Rønne-Ystad i juli, august og september. De 953.866 passagerer er lidt færre end sidste år, hvor det samlede passagertal rundede en million

- Det er virkelig positivt, at vi for andet år i træk kan skabe så attraktive muligheder for vores færgetrafik, at tusindvis af passagerer vælger at bruge deres fridage, weekender og ferier på at gå ombord på en af vores mange færger og udforske vores øer. Det giver rige oplevelser for den enkelte, det giver et boost til vores kollektive trafik, og det skaber forhåbentlig også incitament til at sejle med færgerne uden for sommersæsonen, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

53 indenrigsfærger og overfarten Rønne-Ystad var i år tilmeldt ordningen om gratis færgerejser for gående, cykler og som noget nyt også biler med handikapparkeringskort. Ud over de 953.866 passagerer er der registreret 129.370 cykler, som er kommet gratis med ombord, og 25.292 biler med handikapparkeringskort er ligeledes kommet gratis med.

Flydende forbindelser

Det har været op til den enkelte færgeoperatør at beslutte, hvornår i perioden de gratis færgerejser skulle udbydes. Kravet var dog, at tilbuddet som minimum skulle gælde i 30 hele dage.

- For andet år i træk har de gratis færger fået danskerne ud i alle egne af vores skønne land. Tusindvis har på den måde oplevet og udforsket de danske øer, mens der har været gang i kasseapparatet hos den lokale cafe, butik og hotel. Med vores sommer- og erhvervspakke har vi kort sagt givet danskerne nogle dejlige ferieminder og samtidig understøttet erhvervslivet ude på øerne, siger erhvervsminister Simon Kollerup (S).

Interesserede kan se en opgørelse over antal passagerer og cykler med på de gratis færger **her**:

Hurtigfærger satte passagerrekord i uge 42

Molslinjens hurtigfærger, der sejler mellem Sjælland og Jylland, satte efterårsferie-rekord, både med hensyn til antal passagerer og antal biler. De tre hurtigfærger på Kattegat sejlede i alt 143.331 passagerer over Kattegat opgjort fra fredag 15. oktober til og med søndag 24. oktober

I efterårsferien sidste år fragtede rederiet 117.689 passagerer over Kattegat, mens tallet i 2019 var den hidtidige rekord på 132.264 passagerer,

- Færgepassagererne på Kattegat er kommet hurtigt tilbage, og det er ret fantastisk, at rejselysten allerede nu sætter nye rekorder, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Antallet af overførte biler i perioden er også steget fra 38.546 biler i 2020 til 47.271 biler i 2021. I 2019 var antallet af biler på 42.031.

Efterårsferiens rejsemønster er normalt sådan, at der på de første store rejsedage op til efterårsferien er meget trafik fra Sjælland mod Jylland - og den bølge skyller så tilbage mod Sjælland i efterårsferiens slutning.



- Men i denne efterårsferie har vi set et lidt andet billede. Her har uge 42 har været præget af fyldte afgange i begge retninger - også på hverdage, siger Jesper Skovgaard.

Kattegats tre hurtigfærger havde travlt som aldrig før i efterårsferien 2021. Både på antallet af passagerer og på overførte biler er der sat ny rekord. (Foto: Molslinjen)



Tirsdag 26. oktober blev Københavns Havns første landstrømsanlæg indviet.

Foto: DFDS)

Færger kan få energi fra land i København

Et nyt landstrømsanlæg blev tirsdag indviet ved DFDS-terminalen i København af blandt andre Københavns overborgmester Lars Weiss (S). Når DFDS kobler sine skibe til energiforsyningen på land, når de ligger i havn, kan rederiet reducere CO₂-udledning og partikeludslip og dermed bidrage til renere luft til gavn for miljøet og særligt beboerne i de nærliggende boligområder

Anlægget er et resultat af et partnerskab mellem Copenhagen Malmö Port (CMP) og DFDS.

Københavns overborgmester, Lars Weiss, var med til at indvie anlægget, da norgesfærgerne »Pearl Seaways« blev tilsluttet.

- Vi tager med det nye landstrømsanlæg et vigtigt skridt hen imod et København med mindre luftforurening. Det er godt for både klimaet og naboerne til havnen, at færgerne nu kan slukke for dieselmotoren og koble sig til klimavenlig strøm, når de lægger til kaj. Jeg ser også frem til, at vi får etableret landstrøm til krydstogtskibene ved Langelinie og i Nordhavn, så snart Folketinget har ændret lovgivningen, sagde Lars Weiss (S).

Hos CMP og DFDS er der stor glæde og tilfredshed over, at færgerne nu kan koble sig på landstrøm og dermed bevæge sig i en grønnere retning.

- Dagens indvielse af landstrømsanlægget til DFDS-færgerne markerer et vigtigt skridt i vores indsats for at gøre havneaktiviteterne i København mere grønne. Jeg vil gerne takke DFDS, vores tekniske rådgiver COWI samt vores

Flydende forbindelser

hovedentreprenør Actemium for samarbejdet og for at virkeliggøre projektet, som får en stor klima- og miljømæssig gevinst, sagde administrerende direktør i Copenhagen Malmö Port, Barbara Scheel Agersnap.

Peder Gellert Pedersen, der er Executive Vice President og ansvarlig for færgedivisionen i DFDS, fremhævede, at det første landstrømsanlæg i København er til gavn for både passagerer og lokalmiljø.

- Det er et resultat af et solidt partnerskab mellem CMP, Actemium og DFDS. Vi står overfor en grøn omstilling, som er enormt kompleks, og det er netop partnerskaber og samarbejder som dette, der er essentielle, når vi skal udvikle grønne, innovative løsninger og bevæge os i den rigtige retning, sagde Peder Gellert Pedersen.

Landstrømsanlægget til DFDS er det første i København, men bliver ikke det sidste. I 2024 forventes krydstogtskibe i havnen i København at kunne bruge landstrøm, når de ligger til kaj i Ydre Nordhavn og ved Langelinie på Østerbro.

- Vi er glade for, at landstrøm nu kommer til København. Og dette anlæg vil ikke blive det eneste landstrømsanlæg i København. Netop nu er vi ved at finde rådgivere til arbejdet med at etablere landstrøm til byens krydstogtskibe i Ydre Nordhavn og på Langelinie, så vi i fremtiden kan sikre en lavere CO₂-udledning fra skibene og derved renere luft til københavnere, siger By & Havns administrerende direktør Anne Skovbro.

Fakta om landstrømsanlæggene:

- I testperioden fra slutning af august til 25. oktober er CO₂-udslippet mindsket med ca. 69 ton og dieselforbruget med 154 kubikmeter
- Investeringen beløber sig til omkring 15 millioner kroner og medfinansieres af EU med 20 procent
- Ifølge COWI's rapport fra marts 2019 "Analyse af alternative energikilder til krydstogtskibe" (bestilt af Københavns Kommune), anslås det, at tilslutningen af landstrøm til DFDS-færgerne vil give en årlig reduktion af emissionerne på ca. 912 ton CO₂, 18 ton NO_x og 0,4 ton partikler
- To tilslutningspunkter er blevet etableret, en på hver kaj ved DFDS' færgeterminal på Dampfærgevej i København. Anlægget er på plads i en 40 fods container, som er placeret på kajen
- Anlægget kan levere 3 MVA, svarende til ca. 2,7 MW. Anlægget er forsynet med 10 kV
- Landstrømsanlægget er installeret af Actemium, der også har installeret det landstrømsanlæg, som DFDS-færgerne lægger til i Oslo
- Actemium installerede den første landtilslutning i verden i Göteborgs havn for nogle år siden og har derudover installeret landstrømsanlæg i Kristiansand, Trelleborg, Ystad, Karlskrona, Visby, Stockholm og Luleå
- I løbet af et normalt år sejler DFDS-færgerne dagligt tur-retur mellem Oslo og København, hvilket svarer til ca. 700 sejladsere med ca. 800.000 passagerer årligt

Trepartsaftale skal bidrage til at afhjælpe mangel på arbejdskraft

S-Regeringen, arbejdsmarkedets parter - det er eksempelvis Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH) og Dansk Arbejdsgiverforening (DA) - og KL (Kommunernes Landsforening) indgik i begyndelsen af oktober en trepartsaftale, som på den korte bane skal skaffe mere arbejdskraft i den aktuelle situation med høj beskæftigelse, hvor mange virksomheder oplever stor efterspørgsel og behov for flere medarbejdere

Den positive udvikling giver flere virksomheder udfordringer med at rekruttere den nødvendige arbejdskraft. I nogle brancher er manglen særligt stor, hvilket kan bremse væksten og fremgangen i hele Danmark.

S-Regeringen, arbejdsmarkedets parter og KL er derfor enige om, at manglen på arbejdskraft kræver handling og har derfor indgået en trepartsaftale, der på den korte bane skal bidrage til at afhjælpe manglen på arbejdskraft og få flere ind på arbejdsmarkedet.

Med trepartsaftalen sættes der ind på fire centrale områder:

- Bedre match mellem ledige og virksomheder
- Skærpede rådighedsregler for at sikre, at ledige søger og tager job
- Styrket indsats for at få ledige seniorer tilbage i job
- Hjælp til virksomheder til at rekruttere europæisk arbejdskraft

I juli i år lå den samlede lønmodtagerbeskæftigelse over 51.000 personer højere end i februar 2020, hvor store dele af landet lukkede ned på grund af indsatsen mod spredning af corona-virus første gang. Alt peger på, at Danmark i år får den højeste vækst i 15 år, og at beskæftigelsen vil fortsætte med at stige.

Initiativer, der kan gennemføres uden lovændring, forventes at træde i kraft 1. januar 2022. Forsøg med jobrettet indsats for unge og forslag om sanktion for jobparate ledige, der ikke søger job, kræver lovændring og vil kunne træde i kraft 1. april 2022.

Forbuddet mod at arbejdsgivere må anmode ansøgere om at oplyse deres alder og forslaget om hurtig jobstart for udenlandske kandidatstuderende og kandidatdimitterede kræver lovændring og forventes at kunne træde i kraft 1. juli 2022.

Hvor det ellers er nødvendigt, vil S-Regeringen hurtigst muligt søge tilslutning blandt Folketingets partier til at gennemføre ovenstående initiativer.

Trepartsaftalen vil i gennemsnit over de kommende tre år koste Staten omkring 55 millioner kroner årligt

Arbejdsforhold

- Først og fremmest er jeg tilfreds med, at vi satser på at få de ledige i Danmark i job. Vi skal have alle med. Vi styrker hjælpen til ledige seniorer, vi sætter hurtigere ind for at gøre ledige til voksenlærlinge, og vi styrker indsatsen for at få dimittender i job. Det er positive resultater af forhandlingerne, sagde formanden for Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH), Lizette Risgaard, i forbindelse med trepartsaftalen.

Hun blev suppleret af administrerende direktør i Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Jacob Holbraad, som fremhævede, at det er positivt, at flere unge, der ikke er motiveret for uddannelse, skal i gang med et job. Han pegede også på, at parterne havde lavet en aftale med nogle enkelte og gode elementer.

- Det er godt, at der afsættes penge til hurtigere sagsbehandling af adgang for udenlandske medarbejdere. Men aftalen løser overhovedet ikke den kritiske og akutte mangel på hænder, som vores virksomheder og samfund står midt i, sagde han.

Formand for Akademikerne, Lars Qvistgaard, understregede, at parterne med aftalen har taget et vigtigt skridt i at bekæmpe aldersdiskrimination på arbejdsmarkedet og forbedre mulighederne for at få seniorer i job. Ligeså er der med aftalen nu flere veje til at sikre, at dimittenderne kommer hurtigere job.

- Den del af resultatet flugter med de ideer, vi har fremlagt i regeringens "Partnerskab for dimittender", og vi er glade for at arbejdet her bærer frugt. Vi er kommet et fint stykke af vejen, så langt flere kan komme med i opsvinget, sagde Lars Qvistgaard.

Formanden for KL, Jacob Bundsgaard (S), der er borgmester i Aarhus, fremhævede, at flere ledige skal matches med de ledige job, der er.

- Derfor er det vigtigt, at alle parter bidrager, og jeg er tilfreds med, at vi i dag har kunnet indgå en aftale med fokus på her og nu-situationen. Kommuner og jobcentre er mere end klar til at løfte vores del af ansvaret og skrue op for indsatsen for at få ledige og virksomheder til at finde hinanden. Med aftalen i dag får vi dog ikke løst den langsigtede udfordring med mangel på arbejdskraft, og vi ser derfor frem til at bidrage til de drøftelser, der er i regi af Folketinget, sagde Jacob Bundsgaard.

Interesserede kan se den nævnte trepartsaftale [her](#):

Fagforening får godt 1,1 millioner kroner ind i arbejdsskadesager

I løbet af august og september kunne 3F Københavns Chauffører notere, at der var gået 1.135.919 kroner ind på kontoen i sager om arbejdsskader. Pengene er efterfølgende udbetalt til de berørte medlemmer

Samlet har 3F Københavns Chauffører skaffet i alt 9.664.926 kroner ind til sine medlemmer i arbejdsskadesager i årets første ni måneder.

Persontransportorganisation:

Chaufførmangel skal tages seriøst nu

Interesseorganisationen Dansk PersonTransport har gennem længere tid har kæmpet for at få den aktuelle mangel på chauffører på den politiske dagsorden. Jyllands-Posten har på det seneste skrevet om problemet og peget på, at taxi-kunder i eksempelvis Ikast, Aarhus og Sønderborg risikerer at vente en til to timer på at få en taxi, mens potentielle kunder andre steder i landet får nej, fordi de bor for langt væk. Det er en gang i mellem situationen uden for Haslev på Sjælland

Manglen på chauffører er en efterhånden alvorlig problematik, som DPT gennem det sidste lange stykke tid har arbejdet hårdt på at henlede politikernes opmærksomhed på. Mange steder i landet står taxi'er og busser hjemme i garagen en del af dagen og natten, fordi der ganske enkelt ikke er chauffører nok til at køre dem.

Vicedirektør i DPT, Trine Wollenberg, understreger, at det ikke kun er ude i de mindre befolkede områder, at man må se langt efter en taxi.

- Mangel på taxier er ikke kun et problem i landdistrikterne. Det er en landsdækkende udfordring, som vi må og skal tage seriøst. Det er alle taxi-selskaber uanset størrelse og lokation, som pt oplever kolossale udfordringer med bemanningen, siger hun.

Det er dog ikke kun taxi-chaufførerne, der er akut mangel på. Det gælder også buschauffører.

- Det er i høj grad et lige så stort problem for turistbusserne og kan også blive det for rutebusserne inden længe. Hvis chaufførmangel skal løses, så kunderne kan få den kørsel og service, de forventer, kræver det hurtige løsninger sammen med et langt, sejt træk, siger direktør i DPT, Michael Nielsen, og fortsætter:

- Det her kan ikke totalt løses over night. Men der er politiske tiltag, som hurtigt kan afhjælpe problemet betydeligt. DPT presser således på for at få ændret reglerne for, hvor meget pensionister og efterlønsmodtagere må tjene udover pensionen, hvis de eksempelvis vælger at køre taxi eller bus ved siden af. En anden løsning er at sænke alderen for, hvornår man må køre bus og taxi til 18 år i stedet for de 21 år, som desværre betyder, at mange unge allerede har valgt uddannelsesretning, før de bliver gamle nok til at få et chaufførkort i persontransportbranchen.



Trepartsaftale om voksen- og efteruddannelse bliver forlænget til udgangen af 2022

Arbejdsmarkedets parter og S-Regeringen har indgået en aftale om en et-årig forlængelse af trepartsaftalen om styrket og mere fleksibel voksen-, efter- og videreuddannelse. Hos DA - Dansk Arbejdsgiverforening - er man glad for, at det nu er afklaret, hvad der skal ske på området, og at man forlænger en række initiativer, som ellers ville ophøre med udgangen af 2021

Den ét-årige forlængelse gælder "Trepartsaftale om styrket og mere fleksibel voksen-, efter- og videreuddannelse fra 2017 - Trepert III", som blandt andet omfatter VEU-området, der har været stærkt præget af corona-krisen. Udbydere har været lukket ned, og medarbejdere har været sendt hjem. Derfor er der en række af trepartsaftalens initiativer, som ikke er kommet op at flyve som forventet. På den baggrund mener DA, at der er god fornuft i at forlænge den nuværende aftale.

- Det er centralt for virksomhederne, at der er adgang til et godt efteruddannelsessystem. Derfor er det positivt, at regeringen og arbejdsmarkedets parter er enige om at videreføre trepartsaftalens initiativer, der styrker efteruddannelsesbuddene. En række af initiativerne er blevet bremset af nedlukningen under COVID-19, og vi giver nu dem mulighed for at komme op at flyve, siger administrerende direktør i Dansk Arbejdsgiverforening Jacob Holbraad og fortsætter:

- Samtidig er det positivt, at der med aftalen er fundet en rimelig løsning på genopretningen af økonomien i AUB. Der er blevet oprettet et stort antal praktikpladser i 2020, og der har været et betydeligt fejlskøn over merudgifterne til ekstraordinært løntilskud til elever under corona-krisen.

Aftalen indebærer, at virksomhederne dækker merforbruget over en periode på tre år - og ikke i ét enkelt år, som der ellers hidtil har været lagt op til.

- DA ser frem til at drøfte den videre udvikling af VEU-systemet med FH og regeringen frem mod en ny aftale i 2022. Der er et potentiale i at videreudvikle VEU-systemet, så det bliver mere fleksibelt og udnytter nye digitale og teknologiske muligheder - eksempelvis ved bedre muligheder for at benytte digital læring, siger Jacob Holbraad.





Den nye Storstrømsbro har fået fod på bunden

Efter en uge hvor entreprenøren SBJV og Vejdirektoratet har ventet på de rette vejrmæssige forhold blev søndag 17. oktober dagen, hvor operationen med at sejle fundamentet til broen ud i Storstrømmen kunne begynde. En kompleks opgave, der kræver roligt vejr i to et halvt døgn

Fundamentet skal placeres i midten af linjeføringen på den kommende bro, og det er ifølge Niels Gottlieb, der er projektchef i Vejdirektoratet, en af de største milepæle på projektet.

- Vi har ventet en god uges tid på dette moment, så det var godt endelig at se prammen forlade kajen og begynde rejsen mod det sted fundamentet skal sænkes, siger Niels Gottlieb.

Uhyre stor koncentration

Klokken cirka 8.00 begyndte fire slæbebåde at trække prammen - som fundamentet står på - ud af Vordingborg Havn og omkring syv timer senere nåede fundamentet sit første stop på rejsen. På 21 meters havdybde blev prammen forankret til fire tunge ankerblokke på havbunden.

Næste led i operationen er at prammen fylder sine ballasttanke med vand, sænker sig og frigør fundamentet fra prammen. Derefter fører slæbebåde fundamentet ud til sænkingsstedet.

- Mandskabet arbejder under uhyre stor koncentration, fordi både vind og vejr påvirker processen, men går det som planen ser ud nu, vil fundamentet blive gjort fri af prammen mandag - og tirsdag kan vi så afslutte sænkningen, siger projektchef Niels Gottlieb.

Fakta om pylonfundamentet:

- Vægt - 12.000 tons
- Længde – 42 meter
- Højde – 22,7 meter
- Bredde – 34 meter
- Primære materialer - 4.500 kubikmeter armeret beton
- Placering - Fundamentet skal stå på 18,9 meters dybde

Fakta om prammen:

- Navn - BOA Barge 34
- Kommer fra Norge
- Færdigbygget 2011
- Længde – 140 meter
- Bredde - 36 meter
- Højde – 8,54 meter
- Rummer 27 ballasttanke
- Ballasttankene kan rumme 27.750 kubikmeter vand

Fakta om Storstrømsbroen:

- Den ny Storstrømsbro bliver ca. 4 km lang og vil være Danmarks tredjestørste bro efter Øresundsbroen og Storebæltsbroen. Broen får elektrificeret jernbane i to spor anlagt til 200 km/t og en tosporet landevej til 80 km/t. Desuden får broen en gang- og cykelsti. Broen forventes at være klar til biltrafikken i 2024 og jernbanetrafikken i 2026. Det er det italienske joint venture, SBJV, der bygger broen for den danske stat.

Fakta om pylonen:

- Højde - cirka 100 meter over havoverfladen
- Vægt - cirka 32.000 ton
- Funktion - skal understøtte de kabler (stag), brofagene er ophængt i
- Hvorfor kun en pylon? - Fordi det er en skråstagsbro - hvis det havde været en hængebro skulle der være mindst to tårne

Faste forbindelser

Omkring midnat mellem 18. og 19. oktober blev fundamentet til pylonen på den nye Storstrømsbro placeret i havbunden med få centimeters nøjagtighed

Det skete efter en lang arbejdsdag for mandskabet. Fra formiddag til sen eftermiddag handlede det om først at sænke prammen, som pylonfundamentet stod på. Derefter trak de med slæbebåde fundamentet hen til den position, hvor det skulle sænkes ned på havbunden.

Fra klokken 18.00 begyndte så selve sænkningen, og omkring midnat stod pylonfoden på havbunden.

På forhånd var mandskabet parat til at måtte bruge flere forsøg til at ramme præcist, men projektchef Niels Gottlieb fortæller, at første forsøg på at placere fundamentet er gået over al forventning.

- Det ser ud som om, pylonfoden er placeret indenfor de fem centimeters nøjagtighed, vi kræver. Nu skal vi bruge lidt tid på at foretage kontrolmålinger. Når det er bekræftet, kan vi gå i gang med at fylde fundamentet op med sand, så det står fuldstændig solidt på havbunden,” siger Niels Gottlieb.

Næste skridt i arbejdet med pylonen bliver, at entreprenøren skal bygge en arbejdsplatform op oven på pylonfoden. Platformen skal bruges til at bygge den 100 meter høje pylon op i højden.

- De kommende måneder kommer til at gå med at bygge arbejdsplatformen. Blandt andet skal der etableres kraner på platformen til at løfte elementerne til pylonen op. De enkelte elementer skal så støbes sammen på stedet, siger Niels Gottlieb.



Faste forbindelser



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

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

439 ud af 1.400 personer havde
Uber-indtægt modtog samtidig
offentlige taksider med urette

Læs mere side 50 - 51

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

Læs mere side 21 - 26

Gik du glip af Magasinet Bus 9 - 2021?
Så hent det her!