

Magasinet Bus

Tirsdag 30. november 2021 - nummer 11 - 9. årgang

Danmarks første regionale el-busser kører på Fyn

Læs mere side 18 - 25

Førerløse busser kørte ud af november - og ud af drift

Læs mere side 10

Tysk projekt skal lede frem til Europa's første brint-elektrisk fjernbus

Læs mere side 14

Politi og trafikselskab tager sammen på kontrol

Læs mere side 4

Chauffører kan afhjælpe manglen på buschauffører

Læs mere side 26

Tankanlæg på åbner for flere typer energi

Læs mere side 17

Mundbind er bedre end bind for øjnene

Den sidste mandag i november blev mandagen, hvor vi atter skulle til bruge mundbind i butikker, busser og tog.

Meldingerne i medierne har været, at de fleste tager mundbindene med, hvis det er det, der skal til.

Hvis man skal være lidt humoristisk må mundbind også være bedre end bind for øjnene. For selvom vi har taget hul på endnu en vinter med corona-virus, må de fleste kunne se, at det nytter noget at gøre noget i fællesskab - for fællesskabet.

Det leder så direkte mod, at kollektiv transport også er et fællesskab. Et fællesskab, som kan bruges til mere end blot at komme fra A til B. Det er også et fællesskab, hvor der er og bør være plads til flere, som vil bidrage til et fælles mål om en mere bæredygtig fælles fremtid.

På denne plads, hvor det sidste punktum bliver sat på den sidste dag i november, kan et tilbageblik gennem de seneste 21 måneder, der har været præget af corona-virus, få det til at risle en koldt ned ad ryggen - for hvad har vi sat til gennem de mange måneder?

Det er et spørgsmål, som aldrig kan blive besvaret, for vi kan ikke skrue tiden tilbage og på den måde køre uden om corona-tiden.

Det er betydeligt sjovere og mere væsentligt at spørge, hvad vi har opnået?

Hvis vi ser bort fra, at passagertallet i busser og tog stadig ligger under før-coronatiden, kan vi her fra denne plads se, at den kollektive transport har fået et mærkbart kvalitetsløft, når det gælder det kørende materiel. Både chauffører og passagerer taler i rosende vendinger om de efterhånden mange el-busser, der i dag kører betydeligt mindre støjende på gader og stræder i en lang række små og store byer over det meste af Danmark.

Det er så tydeligt. Derfor lyder opfordringen fra denne plads:

Grib nu muligheden for at tale positivt om det at køre fælles, så den kollektive transport kan komme i stødet igen og få flere med i busen og dermed være med til at skabe plads til mennesker og liv på gader og stræder.

God læselyst

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

CROSSWAY LOW ENTRY NATURAL POWER

NATUREN ER I LUFTEN



BÆREDYGTIG FRA NATURENS HÅND

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

OPTIMERET TCO

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

SMART DESIGN

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

KOMFORT OG INDSTIGNINGSFORHOLD

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

Kontakt os for at høre mere:



INTERCITY 2018

IVECO BUS

Your partner for sustainable transport

Kollektiv transport



Linje 5C i København var smamen med linjerne 1A og 350S i fokus på en kontrolindsats, hvor Movia-kontrollører fik støtte af betjente fra Københavns Politi. (Foto fra arkivet: Jesper Christensen)

Politi og trafikselskab tager sammen på kontrol

Movia, der står for den kollektive transport med busser og lokaltog på Sjælland inklusiv Hovedstadsområdet, er gået sammen med politiet om fælles kontrolindsatser rundt om på Sjælland. Den øgede indsats skal øge passagerernes bevidsthed om, at alle skal betale for turen

Hvert år er der en del passagerer, der tager med Movia's busser at betale for rejsen. Da manglende billetindtægter er en udfordring for Movia, udfører selskabet løbende billetkontrol rundt om på hele Sjælland. Erfaringen viser dog, at der er visse tidspunkter, områder og buslinjer, hvor det er svært for Movia's kontrollører at gennemføre billetkontrol. Det har ført til et samarbejde mellem Movia og det lokale nærpolti om koordinerede billetkontrolindsatser.

Under en koordineret billetkontrolindsats sammen med Københavns Politi på Nørrebro i København fredag 12. november udskrev otte Movia kontrollører 192 kontrolafgifter ved en nøje planlagt indsats i buslinjerne 1A, 5C og 350S. De 192 kontrolafgifter er ifølge Movia relativt mange. På en gennemsnitlig dag udskrives en kontrollør omkring 10 afgifter om dagen.

Kollektiv transport

- Billetindtægterne er en forudsætning for, at vi kan blive ved med at have god kollektiv transport, da Movia ellers kommer til at mangle de billetindtægter, der er med til at betale for bustrafikken, siger Movia's direktør for Kommerciel og Kunder, Camilla Struckmann.

Movia peger på, at samarbejdet med politiet bidrager til øget sikkerhed for Movia's kontrollører.

- Det sker jo desværre ind i mellem, at nogle forsøger at undvige en kontrolafgift. Og vi forstår selvfølgelig godt, at det er rigtigt ærgerligt at få en kontrolafgift. Men man skal altså altid huske at betale turen, som langt de fleste heldigvis også gør, siger Camilla Struckmann.

Skattestyrelsen om kørselsfradraget i corona-tiden: Borgere i Danmark pendlede for tre milliarder kroner mindre i 2020

Corona-situationen påvirkede hverdagen i 2020 og betød blandt andet væsentlig mindre transport til og fra arbejde. Skattestyrelsen har registreret et fald i kørselsfradraget på 3 milliarder kroner i 2020, hvor mange blev hjemsendt fra deres arbejde, fik lønkomensation eller blev arbejdsløse

Særligt befordringsfradraget, også kaldet kørselsfradraget, blev påvirket af de ændrede forhold. Feltet for kørselsfradrag, som omkring 1,2 millioner borgere i Danmark benytter hvert år, var det mest ændrede felt på forskudsopgørelsen i 2020, hvor der blev lavet over 800.000 ændringer. Det er knap 119.000 flere ændringer i feltet end i 2019, hvilket svarer til en stigning på 18 procent.

- Siden 2010 har det samlede årlige kørselsfradrag været støt stigende. Men fra 2019 til 2020 faldt det samlede kørselsfradrag fra knap 20 milliarder kroner til knap 17 milliarder kroner, som en direkte konsekvens af corona-påvirkning af danskernes dagligdag, forklarer underdirektør i Skattestyrelsen Jan Møller Mikkelsen og oplyser, at faldet svarer til, at det gennemsnitlige kørselsfradrag pr. borger faldt med omkring 2.000 kroner fra 2019 til 2020. Tilsvarende tal for 2021 bliver først opgjort efter årets afslutning.

Faldet på cirka 3 milliarder kroner, som svarer til fald på 15 procent, betyder, at det samlede kørselsfradrag i 2020 lå på det laveste niveau siden 2012. Skattestyrelsens tal viser også, at der var færre skatteborgere, der gjorde brug af kørselsfradraget i 2020 end året før. Således benyttede ca. 1.157.000 borgere kørselsfradraget i 2019. I 2020 var det ca. 1.117.000 borgere.

Man er som borger i Danmark berettiget til kørselsfradrag, hvis man har over 12 kilometer til arbejde.



(Foto: Ulrik Jantzen)

Nyt skilt skal gøre det nemt og enkelt at finde samkørsel

Daglige transport til og fra arbejde, eller til og fra aktiviteter i fritiden, skal være god - også for klimaet. Derfor har Region Hovedstaden og Region Sjælland sammen med Movia søsat et projekt, der sikrer et oplagt mødested for bilister, der gerne vil dele og køre sammen.

Projektet, hvor regionerne finansierer markeringen af en række knudepunkter ved at opsætte det officielle færdsels-skilt med knudepunkt-symbolet på samt etablere deciderede samkørsels p-pladser, skal fremme samkørsel, som kan have flere flere positive effekter, enten ved at behovet for egen bil udskydes eller ved at den kollektive transport tilvælges i kombination med samkørsel.

- Vi ser en tendens, hvor flere og flere husstande anskaffer sig bil nummer to og tre - særligt under corona-lockdown, hvor mange har fravalgt den kollektive trafik. I dag er det i gennemsnit blot hver 20. bil på vej til arbejde eller uddannelse, hvori der sidder mere end én person. Det arbejder vi selvfølgelig på at ændre, og ser i den sammenhæng gode synergier imellem samkørsel og den kollektive trafik, der kan supplere hinanden, siger Mads Monrad Hansen, der er konstitueret direktør for Regional Udvikling i Region Hovedstaden.

Han peger på, at projektparterne håber, at de med dette projekt både kan få flere til at samkøre og få flere passagerer tilbage i den kollektive trafik.

Kollektiv transport

- Region Sjællands borgere pendler længst i hele Danmark, og det er mange steder ikke en reel mulighed at benytte bus, tog eller andre grønne transportformer. Samkørsel er derudover en mulighed for dem, der ikke har bil, og det er et grønt alternativ til egen bil. Jeg er glad for, at vi nu udbreder tilbuddene yderligere med samkørselsapps og flere knudepunkter, siger Carsten Krabbe, der er udviklingsdirektør i Regional Udvikling i Region Sjælland.

I en række kommuner er skiltet allerede kommet op og flere kommuner er på vej med skiltet. Knudepunktskiltene kan findes i byer, på landet, ved togstationer, busterminaler og stoppesteder ved større veje, hvor det er oplagt at mødes for at rejse sammen. Knudepunktet er et oplagt mødested for samkørsel - både for bilister, når de vil køre selv og dele deres bil med andre, og når de vil parkere deres egen bil og være passager på turen. Skiltet vil fremover vise vej for både passagerer i flextur og plustur og for bilister, der deler og kører privat samkørsel.

- Danmark har et ambitiøst klimamål for 2030, og det har Movia også. Hvis flere rejser sammen, kan vi reducere biltrafikken, mindske trængslen og CO2-udledningen - samt gøre busfremkommeligheden bedre. Og hvis vi kan lykkes med at gøre samkørsel til et supplement til den kollektive transport, kan det samtidigt være med til at øge mobiliteten for borgerne på Sjælland og øerne. Det er ren win-win, siger Movia's direktør for kommerciel og kunder, Camilla Struckmann.

Knudepunktskiltene spiller sammen med digitale samkørselsapp'er, som en række kommuner, regioner og virksomheder samarbejder med, og som forbinder borgere og medarbejderes behov for transport med andre borgers ledige sæder i bilen. De fleste app'er tilbyder fast kilometerpris, og eventuel betaling håndteres i app'en.

Et andet nyt mobilitetskoncept er "Parkér-og-Rejs", der er et tilbud til pendlere på Sjælland, der vil skifte køkørsel, trafikpropper og p-afgifter ud med bilen eller cyklen til stationen og så køre videre med lokaltoget.

Parkér-og-rejs koncepter, hvor brugere får tilbudt gode parkeringsforhold lokalt, er kendt fra udlandet, men er endnu ikke så udbredt i Danmark. Movia tester frem til oktober 2022 Parkér-og-Rejs i samarbejde med fire kommuner, de to regioner og Lokaltog på seks lokaltogetstationer, hvor borgere, der tilmelder sig forsøget, får adgang til reserverede p-pladser på de udvalgte stationer. Region Hovedstaden, Region Sjælland og Movia samarbejder desuden med regeringen om, hvordan potentialet for Parkér-og-rejs også kan udnyttes på det statslige jernbanenet.

Forventningen er, at jo flere nemt tilgængelige alternativer til egen bil, der tilbydes, desto flere vil benytte sig af kollektiv transport. I mange kommuner på Sjælland er mødestederne for samkørsel markeret ved eksempelvis togstationer, busterminaler og stoppesteder med det let genkendelige knudepunktskilt.

Når alle skilte er sat op, vil der i alt være 75 knudepunktskilte i Region Sjælland og 48 i Region Hovedstaden.



Kollektiv transport

Fakta om knudepunktsskilte:

Et knudepunktskilt er et officielt færdselsskilt med knudepunkt-symbol på. Knudepunktskiltene kan findes i byen, på landet, ved togstationer, busterminaler og stoppesteder ved større veje, hvor det er oplagt at mødes for at rejse sammen.

Kommuner som har opsat knudepunktsskilte:

Allerød

Ballerup*

Faxe

Frederiksberg

Frederikssund*

Furesø

Gentofte*

Gribskov*

Rødovre*

Tårnby

* Har flere knudepunktsskilte på vej

Kommuner som kommer til at opsætte knudepunktsskilte:

Albertslund

Egedal

Fredensborg

Gladsaxe

Halsnæs

Helsingør

Hillerød

Holbæk

Hvidovre

Kalundborg

Køge

Lejre

Lolland

Ringsted

Roskilde

Rudersdal

Slagelse

Sorø

Vordingborg

Stationer med Parkér-og-Rejs:

Dronningmølle station

Helsingør station

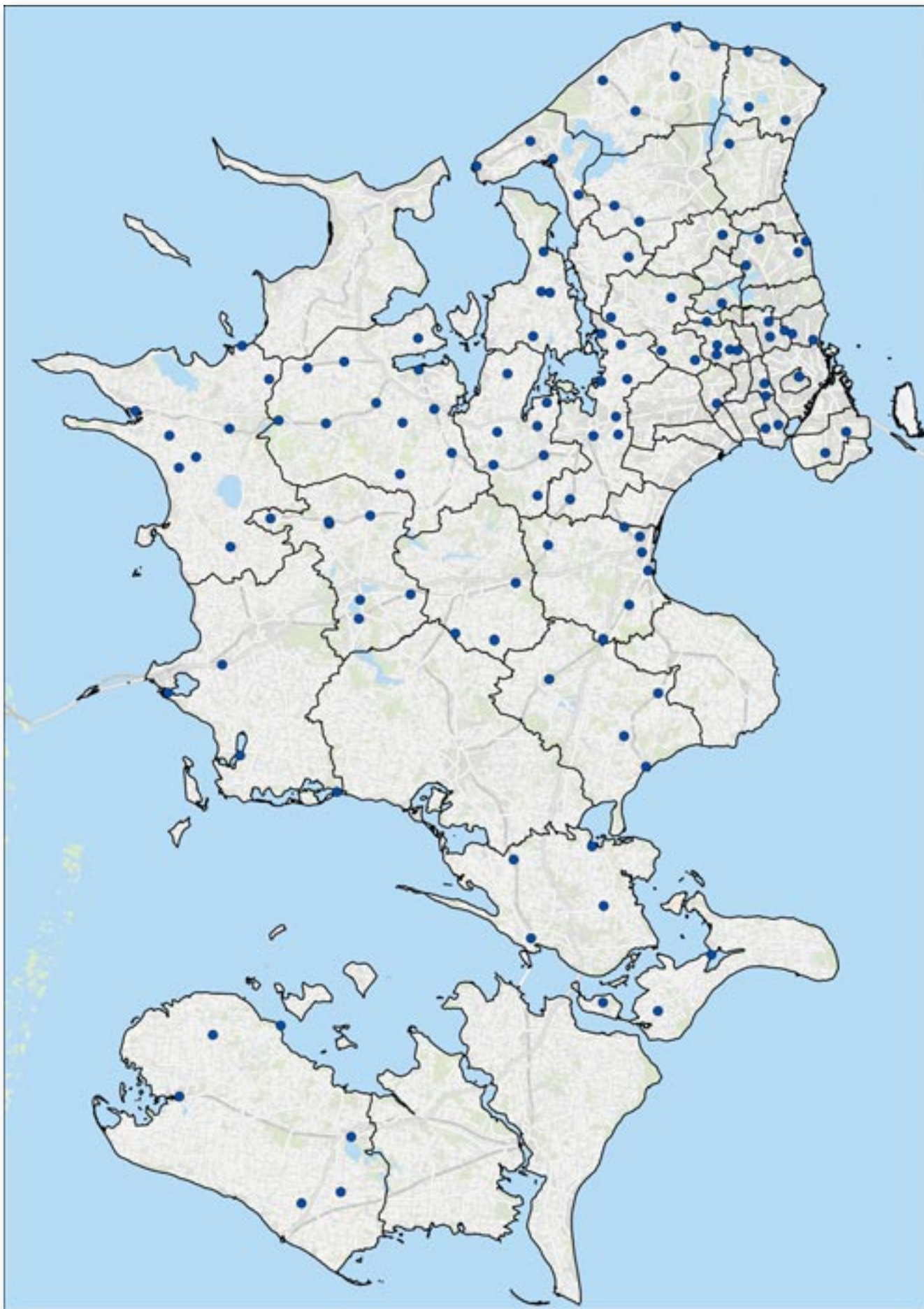
Hårlev station

Svinninge station

Vallø station

Ølsted station

Kollektiv transport





Førerløse busser kørte ud af november - og ud af drift

De førerløse busser i Aalborg Øst kører mod enden. Tirsdag 30. november kører busserne ud på deres sidste ture på Astrupstien i Aalborg Øst. De førerløse busser i Aalborg, der aldrig blev rigtig førerløse - men dog selvkørende - blev sat i drift 5. marts 2020

Aalborg Kommune markerede den officielle afslutning fredag 26. november, hvor busserne og projektet sagde farvel til Aalborg Øst med varm kakao, glögg og æbleskiver på Trekanten, og hvor en lokal julemand kørte en tur med busserne med en slikpose til børnene.

Kollektiv transport

Her lanceredes også Aalborg Universitets udstilling "Livet i systemet", som præsenterer nogle perspektiver på den forandring, de førerløse busser har sat på lokalområdet, samt indbyder borgerne til at bidrage med deres perspektiver.

30.000 kørte kilometer med over 20.000 passagerer

Torsdag 5. marts 2020 kørte de førerløse busser for første gang i Aalborg Øst for kun en uge efter at blive lukket ned sammen med resten af Danmark på grund af corona-virussens ankomst til Danmark.

Og corona har givet mange benspænd for de førerløse busser, der ligesom mange andre steder med buskørslen været påvirket af afstandskrav, krav om mundbind, lokale smitteudbrud og operatører, der har været nærkontakter. Ikke desto mindre har busserne siden åbningen kørt over 30.000 kilometer - hvilket svarer til en tur på tre fjerdedele af jordens omkreds. I 87 procent af tiden har den kørt autonomt - altså helt selv - og har haft over 20.000 passagerer med ombord.

Nogle af dem har kørt med den flere gange. En gruppe borgere tog busserne til sig og brugte dem som et dagligt transportmiddel, mens andre blot kørte med for sjov.

Mødet mellem teknologi og mennesker

Igennem en spørgeskemaundersøgelse udført af Aalborg Kommune viser det sig blandt andet, at hverken brugere af stien eller passagerer i busserne føler sig utrygge over, at busserne har kørt på stien eller den nye teknologi, som styrer busserne. Faktisk viser evalueringen foretaget af Aalborg Universitet, at borgerne i området måske har næsten for stor tillid til busserne, så de ikke nødvendigvis flytter sig for bussen, at de går ud foran den, fordi de ved, at den stopper eller at nogle endda bevidst kan finde på at 'drille', ved at placere forskellige genstande på stien, hvilket er sket i få tilfælde.

Fakta om projektet med førerløse busser i Aalborg Øst:

- Ideen med førerløse busser på Astrupstien i Aalborg Øst opstod i begyndelsen af 2015
- Midt i 2017 trådte en lovgivning i kraft, der muliggjorde forsøg med selvkørende teknologi
- Aalborg Kommune indsendte ansøgning om tilladelse medio 2018
- I marts 2019 indsendte Aalborg Kommune en revideret ansøgning
- Aalborg Kommune fik tilladelse til det to-årige forsøg 5. december 2019
- Torsdag 5. marts åbnede de førerløse busser som Danmarks første forsøg med selvkørende køretøjer på offentlig vej
- Projektet er et Offentligt Privat Innovationspartnerskab mellem Aalborg Kommune og det danske firma Holo

Kollektiv transport

Det meste af tiden har mødet mellem borgerne og teknologien fundet sted i stor fredsommelighed. Spørgeskemaundersøgelsen viser desuden, at både brugerne af stien og passagerne i busserne grundlæggende har haft en god samlet oplevelse med busserne - det gælder alle passagerne samt 80 procent af brugere af stien. Flere borgere giver udtryk for, at de ville ønske at busserne ville fortsætte med at køre.

Selvom borgerne grundlæggende har været glade for projektet, har det dog alligevel krævet lidt tålmodighed af dem at bruge busserne. Der har været mange lærepenge ved at have med så ny en teknologi at gøre, hvor tre ingredienser skal spille sammen:

- Hardwaren - altså busserne skal kunne køre
- Softwaren skal virke upåklageligt for at kunne styre busserne
- Mennesker og omgivelserne, der også er en del af ligningen

At få godkendt køretøjerne, som jo er specialproducerede og ikke typegodkendte som alle andre biler, var en kamp i sig selv. Softwaren skal forstå, at den skal stoppe for alle mennesker - det har den klaret til fulde. Med den har ikke haft helt styr på, at den ikke skal stoppe busserne for blandt andet dalende blade og snevejr.

Busserne har været selvkørende, men blev aldrig helt "førerløse". Der har igennem hele perioden været en operatør ombord, da teknologien aldrig blev helt moden til at operatørerne kunne fjernes. Evalueringen fra Aalborg Universitet har dog også vist, at operatørerne har medvirket til at menneskeliggøre busserne, at være en slags vært og en autoritet i busserne.

Spørgeskemaundersøgelsen viser også, at brugerne har været rigtig glade for operatørerne, men at størstedelen ville have brugt busserne, selv hvis ikke operatørerne havde været der.

Når busserne ved udgangen af november kører ud af projektet i Aalborg, kører virksomheden Holo busserne på pension, da det i dag er nyere teknologier, Holo har fokus på nu.

Aalborg Universitet har lavet en evaluering af projektet

Fakta om evalueringen:

- Aalborg Kommune har foretaget en spørgeskemaundersøgelse blandt 15 hyppige brugere af busserne samt 43 forbigående på Astrupstien
- Aalborg Universitet har både før forsøget og undervejs foretaget kontekst- og stedsanalyser, læst i operatørernes logbøger, lavet observationer langs hele ruten, foretaget 142 stopinterviews med borgere på Astrupstien, foretaget 2 fokusgruppeinterview før busserne kørte, afholdt 3 workshops med skolebørn samt foretaget enkelte dybdegående move-along interviews

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 projekt skal lede frem til Europa's første brint-elektrisk fjernbus

Den tyske FlixBus-koncern, som fjernbusselskabet FlixBus er en del af, er en af deltagerne i et udviklings- og forskningsprojekt - HyFleet - hvor selskabet samarbejder med Freudenberg Fuel Cell e-power System og ZF Friedrichshafen AG. Projektet, der har som mål at udvikle brint-elektriske fjernbusser og sende dem på vejene i 2024, blev nylig bakket op af en hensigtserklæring fra det tyske ministerium for transport og digital infrastruktur - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Fokus i projektet er at udvikle højt ydende brændselscellesystemer, der med CO₂-neutralt brint produceret ved hjælp af sol- eller vindenergi i stedet for ud fra naturgas, helt kan erstatte konventionelle drivlinjer med eksempelvis dieselmotorer.

Med eksempelvis brint-elektriske drivlinjer i fjernbusser, kan den type kollektiv transport blive bæredygtig, når det gælder klimabelastning.

For FlixBus handler det om at afprøve og lancere brint-elektriske busser i fjerntrafik.

Ud over de tre ovennævnte partnere er den tyske non-profit organisation atmosfair, der bidrager til CO2-begrænsning ved at støtte, udvikle og finansiere vedvarende energi i over 15 lande verden over, og en europæiske busproducent tilknyttet projektet som associerede partnere.

André Schwämmlein, der er administrerende direktør og en af grundlæggerne af FlixMobility, betegner brændselsceller som en del af en grøn mobilitets-revolution og som giver busproducenter en chance for at skabe en fremtid med bæredygtig mobilitet.

- Det er dejligt at se, at den tyske regering vedgår behovet for, at transportsektoren sætter farten op på decarboniseringen og er klar til at støtte kollektiv transport på den vej, siger han.

Hos FlixMobility er vurderingen, at brint-elektriske busser i dag er i drift på ruter i en række byer og på kortere ruter mellem to eller flere byer. I Danmark kører der eksempelvis en brint-elektrisk bus i Aalborg og to brint-elektriske busser på en regionalrute mellem Aalborg og Hjørring.

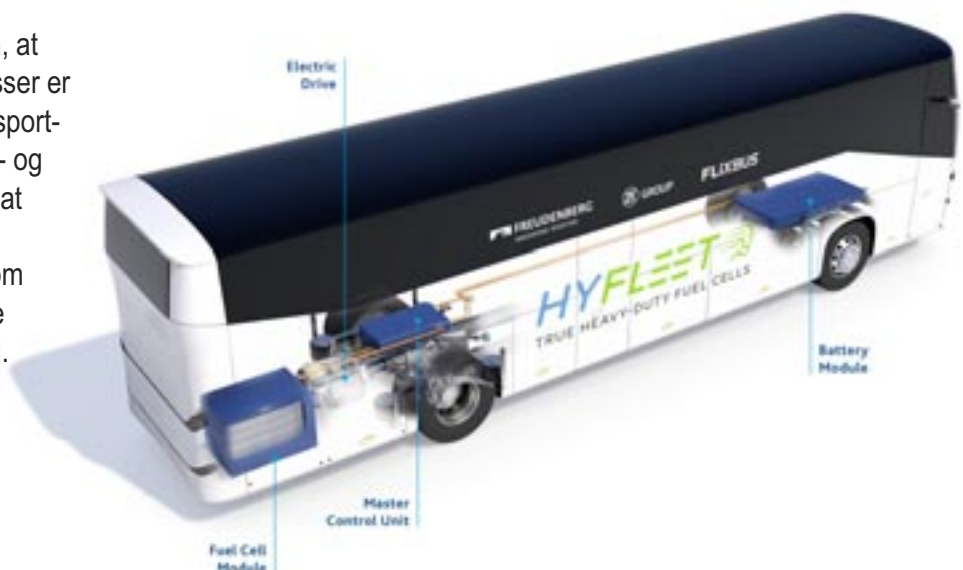
Når det gælder fjernbusser er status ifølge FlixMobility, at brint-elektriske busser lige som batteri-elektriske busser er udfordret på rækkevidden.

Mange busser på FlixBus' ruter kører over 1.000 kilometer dagligt med kun kortere stop. Som udgangspunkt skal en enmandsbetjent bus holde pause efter 4,5 timers kørsel, som sædvanligvis opnås efter omkring 450 km. Set i det lys, skal et hvert alternativ til en dieselbus kunne køre mindst 500 kilometer mellem hver energipåfyldning. Hvis der er mulighed for at tanke brint, hvor busserne skal holde pause, er det vurderingen hos FlixMobility, at brint som energibærer åbner for store muligheder, da busser med brint-elektriske drivlinjer vil kunne køre mindst 500 kilometer på en optankning og vil kunne tankes lige så hurtigt som en dieselbus.

I første omgang vil Freudenberg Fuel Cell e-power System udvikle et langtrækkende brændselscellesystem, der vil blive afprøvet direkte i en demo-bus.

- Samme med vores partnere so ZF Friedrichshafen AG og FlixMobility udvikler vi nu vores videnskabelige basis og hurtig industrialisering og opskalering af vores teknologi, siger Claus Möhlenkamp, der er administrerende direktør for Freudenberg Sealing Technologies.

Hos FlixMobility fremhæver man, at kollektive transport med fjernbusser er en mindre CO2-belastende transportform end transport i personbiler - og især i forhold til flytransport - og at man i sommer begyndte at køre med busser med gasmotorer, som ved at benytte biogas kan skære CO2-udledningen betydeligt ned. Flixbus kører også med enkelte batteri-elektriske busser i Frankrig og Tyskland og med en fjernbus med solceller på taget.





Seks nye ladebilstanderer får 132 plasser til lyn-oppladning av elbiler

Med Infrastrukturplan 2035 afsatte partierne bag aftalen 500 millioner kroner til ladeinfrastruktur langs statsvejnettet. De første 56 millioner kroner fra aftalen er nu afsat til at omdanne seks arealer på Fyn og Sjælland, så de kan rumme i alt 132 nye lynladepladser. De første 26 pladser med lynladebilstandere vil efter planen åbne for strømmen næste år. Den overordnede plan er at sikre en veludbygget ladeinfrastruktur i hele landet

De første midler fra aftalen skal bruges på at etablere arealer, hvor private operatører af ladebilstandere efterfølgende opsætter og driver ladebilstandere på samme måde, som det i dag er tilfældet med tankstationer langs motorvejsnettet.

Parterne bag aftalen er enige om, at de første seks lynladeparker skal etableres her:

- Rønninge Nord og Syd på Fyn
- Lillebælt Nord og Syd på Fyn
- Tappernøje Øst og Vest på Sjælland

I dag er der ladestandere på 35 rastepladser langs statsvejnettet. De første seks nye lynladeparker placeres på centrale dele af vejnettet og på rastepladser, hvor der ikke er ladestandere i dag. Der etableres ladeparker i begge retninger de tre steder. Det er Vejdirektoratet, der har indstillet, hvilke placeringer, der vil være relevant for placering af de første lynladeparker i 2022.

Vejdirektoratet skal de kommende år anlægge i op mod 50 lynladeparker langs statsvejnettet i alle dele landet. De første seks anlægges i 2022. I 2022 mødes forligskredsen igen for at beslutte, hvor de næste ladeparker skal placeres. Aktuelt er der kig på række placeringer først og fremmest i Jylland.

Partierne bag aftalen:

Socialdemokratiet, Venstre, SF, Konservative, Radikale, Liberal Alliance, Kristendemokraterne, Nye Borgerlige og Dansk Folkeparti

Tankanlæg på åbner for flere typer energi

Både nye og traditionelle brændstoffer, som kan levere energi til køretøjer, får plads i tankene på energiselskabets tankanlæg på Prags Boulevard på Amager. Ind til nu har tankanlægget blot haft gas i tankene, men fremover vil man også kunne tanke almindelig dieselolie, HVO-biodiesel, tilsætningsstoffet AdBlue og brint

- Vi ser ikke, at denne type station bliver fremtidens station på landsdækkende plan, men vi vil ikke afvise, at der kommer flere lignende energi-stationer for at imødekomme vores kunders behov, siger Henrik Dehn, der er markedschef for Transport i OK.

- Stationen på Prags Boulevard ligger velplaceret i København, og der er god mulighed for at følge produkterne og den efterspørgsel, der er på dem, samt høste erfaring i forhold til, om det er en god idé at samle flere typer drivmidler på samme adresse, siger han videre.

Løsning i fællesskab

Det har været nødvendigt for energiselskabet OK at indlede et nyt samarbejde for at kunne tilbyde alle produkterne på stationen på Prags Boulevard.

- Vores kunder kan bruge deres OK Truck Diesel kort, når de tanker Truck Diesel, HVO, AdBlue og biogas på stationen, mens vi har indledt et samarbejde med virksomheden Everfuel, der vil stå for salget af brint på stationen, siger Henrik Dehn.



- Disse tre grønne busser er resultatet af, at alle fynske kommuner og regionen har tilsluttet sig klimasamarbejdsaftaler med regeringen, sagde transportminister Benny Engelbrecht (S), inden han klippede den grønne snor i Otterup.

Danmarks første regionale el-busser kører på Fyn

Transportminister Benny Engelbrecht (S) var mandag i Otterup på Nordfyn for at klippe snoren til Danmarks første regionale el-busser. De tre busser skal give trafikkselskabet FynBus og busoperatøren Tide Bus erfaringer med el-drift på de længere ruter, inden alle regionalbusserne skal skiftes til en mindre CO2-belastende drift inden for de kommende år

Mandagens indvielse betyder, at der fra tirsdag kører tre nye el-busser på FynBus' Rute 140 mellem Otterup og Odense. Men de skal også ud at køre på flere af de længere regionale ruter, så FynBus og Tide Bus kan få erfaringer med, hvordan el-busser fungerer i praksis over længere afstande.



- Det er helt afgørende for vores CO2-mål at vi hurtigst muligt omstiller den regionale kollektive trafik. Målet i løbet af få år er helt emissionsfri busser, sagde Poul Andersen, der er medlem af rådet for regional udvikling i Region Syddanmark og næstformand i FynBus' bestyrelse.

Odense Kommune og FynBus indsatte tidligere på året 20 el-busser som bybusser i Odense, og de klarer sig bedre end forventet. Mens bybusserne kører på relativt korte ruter, vil busserne på de regionale ruter køre længere, hurtigere og med færre stop, hvilket stiller højere krav til bussernes batterikapacitet.

Staten støtter omstillingen til mindre CO2-belastende drift

Region Syddanmark har sammen med de to regionale trafikselskaber FynBus p Fyn og Sydtrafik i Syd- og Sønderjylland søgt penge i den statslige pulje "Grøn buspulje til regionale busser og øer". Staten har bevilget 10 millioner kroner fra puljen, hvoraf de 6 millioner kroner er gået til biodiesel i regionalbusser hos Sydtrafik, mens 4 millioner kroner bruges på det el-bus-forsøg, der mandag blev sat i gang på Fyn.

Mindre støj og mere behagelig kørsel

De nye busser er eCitaro-busser fra Mercedes-Benz. Passagererne vil opleve, at de er meget støjsvage sammenlignet med dieselbusser, og at de kører mere behageligt.

Busserne er 12,1 meter lange og har 37 siddepladser og 33 ståpladser.



Direktør Steen Rügge fra Tide Bus Danmark A/S kan som operetør se frem til at høste elektriske erfaringer med batteri-elektriske el-busser.

De nye elbusser har, som de øvrige fynske regionalbusser, el-ramper, der gør det nemmere for eksempelvis kørestolsbrugere at komme ombord. De er desuden udstyret med USB-stik til opladning af blandt andet telefoner.

Busserne har en batterikapacitet på 396 kWh, hvilket giver en forventet rækkevidde på mellem 330 og 350 kilometer pr. opladning. De bliver ladet op på Tide Bus' garageanlæg på Toldbodgade i Odense.

FynBus har indgået aftale med Tide Bus Danmark om indkøb af busserne. De er klima- og miljøvenlige, da de hverken udleder CO₂, partikler eller kvælstof. Det er med en klar ambition om at udskifte alle de regionale busser, at de tre nye busser indsættes nu. Den regionale kørsel på Fyn skal udbydes med driftsstart i 2026, og der kan de resterende dieselbusser udskiftes.

Region Syddanmark arbejder for en grøn klimaneutral transport og har i december 2020 indgået en klimasamarbejdsaftale med regeringen, hvori det fremgår, at alle nye udbud af busser på regionale ruter fra 2021 skal være CO₂-neutrale eller nul-emissionsbusser.



Direktøren for FynBus, Carsten Hylborg (tv) var også med ti at sende de nye el-busser godt af sted.

De tre batteri-elektriske busser er leveret af Evobus i Køge, som er den danske importør og forhandler af busser fra tyske Mercedes-Benz. Førerpladsen er godt indrettet, så chaufførerne får et godt arbejdsmiljø.





Borgmester i Nordfyn Kommune, Morten Andersen (V) sagde også et par ord - og kunne sammen med de kommende passagerer i busserne glæde sig over de elektrisk betjente ramper til kørestolsbrugere og andre passagerer med køretøjer.



De officielle gæster tog busserne i øjesyn. Busserne har rummelige flexområder med plads til kørestole og barnevogne - og stående passagerer.

Miljø



Kaffe og kage - både fra jorden og lidt fra oven.



Miljø



Busserne bliver parkeret på Tide Bus' anlæg tæt ved havnen i Odense, hvor der er opsat ladestandere.

Miljø



De tre el-busser er af mærket eCitaro fra Mercedes-Benz. Der er tale om 12,2 meter busser med plads til 35 siddende og 27 stående.



Busserne har en rækkevidde på 330-350 km og er udstyret med regenerativ bremsning, hvilket betyder, at bussernes drivlinje kan opsamle energi fra nedbremsning - energi, der oftest går til spilde som varme i bremserne. Kørestilen er dermed en vigtig faktor for at opnå aktionsradiusen, derfor har chaufførerne også været sendt på et kursus i betjening og kørsel.



Den hollandske producent af batteri-elektriske busser - Ebusco, som hidtil har fået produceret sine busser i Kina, men som her i efteråret åbnede et produktionsanlæg i Holland, skal levere 22 Ebusco 2.2 til busoperatøren Nobina, som vil sætte dem i drift i Hoedstadsområdet i løbet af 2022. (Illustration: Ebusco)

Nordisk busoperatør køber 22 el-busser i Holland

Den hollandske producent af el-busser, Ebusco, der blev grundlagt i 2010 og hidtil har fået sine el-busser bygget i Kina, skal levere 22 to-akslede batteri-elektriske busser til Nobina Danmark. Busserne, der er fra Ebusco's 2.2-serie, skal sættes ind på ruter i Hovedstadsområdet i slutningen af næste år

Sammen med busserne skal Ebusco også stå for den tilhørende ladeinfrastruktur. De 22 el-busser ventes at komme til at køre over 110.000 kilometer årligt. Når de erstatter tilsvarende dieselbusser, vil det udløse en CO2-reduktion på omkring 22.000 ton og en reduktion af NOx-forbindelser set over kontraktperioden.

Med den seneste kontrakt har Nobina samlet bestilt 79 batteri-elektriske busser hos Ebusco. Ud over ovennævnte busser er Nobina i gang med at producere 29 Ebusco 2.2-busser, som Nobina skal bruge i Kolding. Dertil kommer 15 Ebusco 2.2, som Nobina skal bruge i Roskilde og Frederikssund.

Ebusco kan levere batteri-elektriske busser med batteripakker på 500 kWh, der giver en rækkevidde på omkring 500 kilometer mellem hver opladning.

Ebusco har været på det danske marked siden marts, hvor kunden også hed Nobina. Den gang lød ordren på 13 batteri-elektriske busser, som vil blive leveret inden for kort tid. Sidst i april fik Ebusco endnu en ordre i Danmark - denne gang var det DitoBus, som bestilte to 12-meter busser til at betjene passagerer i Holbæk.



33 lynladestanderer fra E.ON kan lade 66 elbusser op samtidig.

Danmarks største ladeanlæg kan lade 66 el-busser op på samme tid

Ladeoperatøren - energiselskabet E.ON - har sammen med busoperatøren Umove åbnet Danmarks hidtil største lade-anlæg, hvor 66 busser kan få hævet energiniveaueet i deres batterier på samme tid. De 66 busser, som busoperatøren Umove skal fylde pladserne på anlægget op med, skal køre for Movia på ruter i Storkøbenhavn

Det store lade-anlæg rummer 33 lynladere på hver 150 kW, der kan lade to elbusser op samtidig på tre-seks timer. Dermed er der sikret elektrisk busdrift til 66 busser i Storkøbenhavn, hvilket svarer til omkring en femtedel af Movia's planlagte el-busser frem til 2022.

Umove, Movia, E.ON og GodEnergis investering betegnes som et stort skridt på vejen til en elektrificering af busserne i Storkøbenhavn. Movia står for busdriften, der varetages af busoperatøren Umove. De har samarbejdet med E.ON og GodEnergi, som håndterer etablering og drift af ladestanderne på det nye ladeanlæg i Bagsværd.

Med indsættelsen af de nye elbusser vil Movia ved udgangen af 2022 have sat 336 elbusser i drift på Sjælland. Det svarer til 24 procent af alle busser, der kører for Movia. Busoperatøren Umove vil med de nye busser i alt komme til at køre med 76 elbusser for Movia.

- Med Movias mobilitetsplan har vi sammen med kommuner og regioner på Sjælland sat et meget klart fælles mål for den grønne omstilling. Vores busser skal være CO2-neutrale i 2030, og mindst halvdelen skal køre på el. Alle vores flexbiler skal også køre på el, ligesom vores nye tog skal være eldrevne. Havnebusserne er allerede 100 procent eldrevne. En vigtig forudsætning for at nå vores mål er selvsagt, at der så også er tilstrækkelig ladekapacitet, siger administrerende direktør i Movia Dorthe Nøhr Pedersen.

Busser samler energi om natten

Et af de vigtigste parametre for det nye ladeanlæg i Bagsværd er driftssikkerhed. Busserne vil typisk kunne lade om natten, men der vil også være behov for opladning i løbet af dagen for visse linjer.

- Vi er stolte over sammen med Movia at være den busoperatør i landet, der satte el-busser i drift i stor skala i Roskilde. For os som selskab har det været en stor succes, og vores chauffører er meget glade for de el-drevne busser. Derfor er vi også glade for, at vi nu mønstrer landets største el-drevne flåde og ladeanlæg, siger Johnny Hansen fra Umove og fortsætter:

- Vi glæder os meget til at byde alle de nye medarbejdere i de nye busser velkomne.

E.ON er klar til at bygge flere kæmpe-anlæg i Danmark

Med det nye lade-anlæg har E.ON markeret sig som leverandør og operatør af lynladere til transportsektoren, hvor skridtet efter busser bliver tunge lastbiler, der også er eldrevne. E.ON forventer, at der inden for en relativ kort årrække vil være behov for langt flere af den type lade-hubs - ikke blot til busser, men også langs motorvejsnettet, så fremtidens elektriske lastbiler kan understøttes.

- Elbilerne er virkelig trådt ind på scenen i år blandt de almindelige danskere. Men elbusserne er lige så godt på vej i de danske storbyer, fordi aktører som Umove og Movia går foran og skifter til el. I løbet af to-tre år vil vi for alvor se elektrificeringen af den kommercielle, tunge lastbiltrafik. Og når det sker, så vil det gå langt hurtigere end med elektriske personbiler, fordi det økonomiske og miljømæssige incitament er så meget større for transportbranchen, siger Pär Möller, der er Nordisk direktør for eMobility i E.ON.

Ladeanlægget i Bagsværd blev indviet søndag 28. november, hvor transportminister Benny Engelbrecht (S) satte strøm til den første bus sammen med Gladsaxe Kommunes borgmester Trine Græse (S) og repræsentanter fra Movia, Umove, E.ON og GodEnerg. Samtidig fejrede Umove dagen med åbent hus for alle nuværende og kommende medarbejdere med blandt andet prøveture i de nye el-busser.



Vi strækker os laaaangt for at finde den helt rigtige bus til vore kunder



... skal vi også hjælpe dig?

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

CEO: Dan B. Pedersen • Tlf. +45 4035 6252 • E-mail: dbp@busimport.dk

Svend K. Pedersen • Tlf. +45 4017 4791



Projektet "Brande Hydrogen" kobler en eksisterende vindmølle sammen med et elektrolyse-system og åbner for adskillige test og eksperimenter - og viser, at grøn brint kan produceres uden brug af energi fra det eksisterende el-net.

Vindmøller ved Brande bringer brint videre

Et projekt og brintproduktion ved Brande i Vestjylland er kommet så langt, at produktionen er i gang. Bag pilotprojektet står vindmøllekoncernen Siemens Gamesa, mens virksomheden Everfuel står for distributionen

Pilotprojektets anlæg er det første, der producerer brint ved hjælp af vindmøllestrøm i "island mode", hvilket vil sige, at vindenergien kommer fra en vindmølle på stedet, så brintproduktionen ikke er afhængig af energi fra det eksisterende el-net. Brint-anlægget kan dermed betragtes som en ø. Brinten fra anlægget i Brande bliver transporteret videre med tankvogn til de brint-anlæg, som Everfuel driver.

- Det at kunne demonstrere hele værdikæden for lokalt produceret grøn brint er noget, vi har set meget frem til, siger Jacob Krogsgaard, der er administrerende direktør i Everfuel.

Vindmøllen, der indgår i projektet i Brande, ligger tæt på Everfuels hovedsæde i Herning.

- Det betyder, at den vind, der blæser her i dag, driver taxierne i København i morgen, siger Jacob Krogsgaard og fortsætter:

- Siemens Gamesa har lang erfaring med vindkraft. Og at være partner med dem i distribution af grøn brint fra projektet er en dedikation til energi-omlægningen. Det er ikke længere nok af have fornybar energi. Vi skal være i stand til at koble produktionen af fornybar energi fra forbruget for at nå målet om nul-emissions mobilitet.

Når produktionen af vedvarende energi kobles af forbruget, kan overskudsenergi fra eksempelvis vindmøller omformes til brint og lagres til senere brug.

Hos Siemens Gamesa peger Poul Skjærbæk, der er Chief Innovation Officer, Service, hos Siemens Gamesa på, at der ikke er nogen vej uden om grøn brint.

Han kalder grønt brint for en "game changer" i spørgsmålet om at gøre energiforsyningen CO2-neutral og løse klimakrisen og betegner Siemens Gamesa brintproducerende vindmølle som et eksempel på, hvordan man kan hjælpe til med at skabe et marked for ren energi og accelerere skiftet til grøn energiforsyning.

- Vi er meget stolte af at have nået endnu en milepæl i arbejdet med at gøre denne vision til virkelighed - at få vores første 100 procent grønne brint ud til forbrugerne, siger Poul Skjærbæk.

Olieselskab indgår samarbejde og udvider netværk i Sverige

Et nyt samarbejde mellem YX Erhverv og Biofuel Express giver YX Erhverv-kunder mulighed for at tanke på Biofuel Express' ni egne stationer i Sverige ud over Preem-stationerne. Olieselskabet YX Erhverv, der i dag har egne anlæg i Danmark og Norge, har allerede en aftale med Preem. Med aftalen med Biofuel Express op-ruster YX Erhverv sit netværk i Sverige

Søren Lund Nielsen, der er salgschef i YX Erhverv, fremhæver i forbindelse med aftalen, at sikkerhed er i højsædet hos YX Erhverv, og at YX Erhverv's sikre to-kortsløsning vil være tilgængelig i både Danmark, Sverige og Norge.

- Vi ved, at sikkerhed betyder meget for vores kunder. Vi er derfor glade for, at vores 2-kortsløsning nu er tilgængelig i både Danmark, Sverige og Norge. Den giver vognmanden færre bekymringer, da man altid skal bruge begge kort for at tanke og dermed mindskes risikoen for dieseltveri, siger han.

Udover to-kortsløsning har YX Erhverv tidligere indført sikkerhedstiltag som for eksempel kortløs tankning, geo-spærring, købsmaksimum, tidsspærring og kilometeralarm.

Aftalen med Biofuel Express trådte i kraft i uge 43.



Bybusserne i Herning kører allerede i dag med elektrisk betjente kørestolsramper. I fremtiden skal de elektroniske kørestolsramper være fast inventar i de fleste af Midttrafiks busser til glæde for kunder med et fysisk handicap.

Fremtidens midtjyske busser bliver mere handicapvenlige

Trafikselskabet Midttrafik, der står for den kollektive transport med busser, lokal- og letbaner i Region Midtjylland, indfører krav om elektroniske kørestolsramper i fremtidige bus-udbud. Det skal gøre busserne mere tilgængelige for kørestolsbrugere. De elektroniske ramper vil komme i busserne i takt med udskiftning af de nuværende kontraktbusser

Midttrafiks bestyrelse har besluttet, at der er i fremtidige udbud, skal være krav om, at fabriksnye busser med lav indstigning også skal være monteret med elektrisk betjente ramper i.

- Midttrafik er løbende i dialog med handicaporganisationer. Vi ved, at det har stor betydning for kørestolsbrugere at være selvhjulpne og uafhængige af hjælpere, når de skal med bussen. Derfor er bestyrelsens beslutning i dag et stort skridt i Midttrafiks arbejde for at gøre bussen tilgængelig for alle, siger Claus Wistoft (V), der er bestyrelsesformand i Midttrafik.

Elektrisk betjente ramper bliver indfaset efterhånden, som de nuværende kontrakter sendes i udbud. Først i 2035 kan kørestolsbrugere i hele Midttrafik være sikre på, at der er en elektrisk betjent rampe i den bus, det skal med.

Materiel

Midttrafik vil derfor informere lokalt og på ruteniveau, så passagerne ikke er i tvivl, om de kan tage bussen selv med hjælp fra de elektrisk betjente ramper eller, om der skal en hjælper med.

De elektrisk betjente ramper fungerer ved, at der både udvendigt og indvendigt i bussen er monteret en knap med et kørestolslogo. Når en passager trykker på knappen, bliver chaufføren orienteret om, at den elektroniske rampe skal aktiveres. Rampen aktiveres direkte fra chaufførens plads, så chaufføren ikke skal forlade bussen. Ved behov kan chaufføren også sænke bussen til kantstensniveau, så rampens hældning bliver mindre stejl.



Busvognmanden hentede selv den nye turistbus

Carsten Baggers fra busselskabet Edelskov Bus A/S hentede fornyligt selskabets nye MAN Lions Coach R10 hos MAN Truck & Bus Danmark A/S i Greve

Den nye MAN Lions Coach R10 er en moderne turistbus på 13 meter med 52 Kiel Deluxxosæder, som sikrer bussens kommende passagerer komfort på et højt niveau på rejsen.

Bussen er indrettet med eksempelvis to køleskabe, køkken, 220 V udgange og USB stik ved alle sæder.





Producent af nye dæk:

Regummierede dæk skal tilbage på landkortet

Mindre råstofforbrug, færre udgifter og lavere CO₂-udslip. Fordelene ved regummierede dæk er mange, men alligevel er det kun hver fjerde lastbil i Danmark, der kører på regummierede dæk. Det skal ændres, lyder budskabet fra Euromaster, der er et datterselskab i Michelin-koncernen, der producerer nye dæk til de fleste typer af køretøjer

Man har regummieret dæk i mange år. Og det er med god grund, for det har en række fordele - også når det gælder miljø-påvirkning og klimabelastning.

Dækspecialisten Euromaster har derfor gennem sit moderselskab Michelin sluttet sig til Fabrikantforeningen for Regummierede Dæk, der arbejder for at få flere transportfirmaer til at genanvende deres dæk fremfor blot at købe nye.

- Hvor transportbranchen tidligere i vid udstrækning benyttede sig af muligheden for at genbruge og genanvende deres brugte dæk, er mange i dag i stedet tilbøjelige til at købe billigere dæk, som kun holder til ét dæktilv. Og det er synd og skam, for regummiering af nedslidte dæk er sund fornuft både for miljøet og økonomien, siger formand for Fabrikantforeningen for Regummierede Dæk, Erik Neuberg Rasmussen.

- Derfor er det vigtigt for os i Fabrikantforeningen at have fået en spiller med Michelin's kaliber på holdet. De vil kunne være med til igen at sætte regummiering på dagsordenen og udbrede budskabet om, at regummierede dæk har samme kvalitet som nye dæk, og at sikkerheden og holdbarheden er i top.

En langt grønnere løsning

Processen ved regummiering består i, at det brugte dæks karkasse gennemtestes. Når den er godkendt, fjernes det nedslidte mønster. Herefter udbedrer man eventuelle skader fra sten og rust i dækkets øverste bæltelag, og til sidst lægges der et tyndt lag bindegummi og en ny slidbane på karkassen, inden den vulkaniseres, og dækkets egenskaber dermed genskabes og forbedres.

- De bedste karkasser kan regummieres to gange. På den måde genskaber man et anvendeligt dæk, der kvalitetsmæssigt lever op til højeste standard, og hvor råvareforbruget er væsentligt lavere end ved produktionen af helt nye dæk, siger Lars Skov Andersen, der er ansvarlig for lastbildæk hos Euromaster i Danmark.

Med regummiering kan landtransporten give endnu et bidrag til den grønne omstilling og sætte ind på et område, der giver både økonomisk og miljømæssig mening. Når man regummierer dæk, anvendes der 70 procent mindre olie og 20 kilo mindre stål. Det svarer til en besparelse på cirka 50 kilo råmateriale. Samlet udledes der 40 procent mindre CO₂ ved regummieringsprocessen, end ved produktionen af helt nye dæk.

- Der er en markant besparelse i klimaregnskabet for landtransportbranchen, når man regummierer med lokale dæk frem for at producere nye dæk, der nogle gange bliver transporteret hertil helt fra Fjernøsten, hvilket også udleder CO₂, fremhæver Lars Skov Andersen.

Myter om regummiering

Lars Skov Andersen mener, at der findes myter om, at regummierede dæk er mindre sikre, men det er ifølge Lars Skov Andersen og Euromaster ikke tilfældet. Han peger på, at en britisk undersøgelse af dæk har vist, at der ikke er nogen forskel på, om det er nye eller regummierede dæk, der oftest eksploderer. Undersøgelsen underbygger et tilsvarende studie, som Fabrikantforeningen foretog for en del år tilbage i Danmark. Dog er det ikke alle dæk, der kan regummieres, da kvaliteten af dækket er afgørende.

- Det er langt fra alle i branchen, der er opmærksomme på, at regummiering i længden er billigere. Lavkvalitetsdæk er billigst nu og her, men de kan ikke genanvendes, fordi kvaliteten af karkassen er for dårlig. Kvalitetsdæk er dyrere, men til gengæld kan de regummieres, og dermed bliver det faktisk billigere i længden. Vi vil gerne udbrede de mange fordele ved regummiering, og det er derfor, Michelin er blevet medlem af Fabrikantforeningen, siger Lars Skov Andersen.



Chauffører kan afhjælpe manglen på buschauffører

Turistbusbranchen mangler chauffører. Ifølge organisationen Dansk PersonTransport mangle branchen chauffører til knap en femtedel af arbejdspladserne på området. Chaufførmanglen får Dansk PersonTransport ti at slå til lyd for politisk fokus, der kan udvide arbejdsstyrken. - Vi kan med fordel lade 18-årige blive chauffører i branchen og indlemme seniorer i sektoren, lyder det fra Dansk PersonTransport's direktør Michael Nielsen som med Jesper Kronborg, der er branchedirektør i Dansk Erhverv, skriver nedenstående:

"Turistbussen leverer mobilitet til danskerne, når de rejser i grupper. Lige fra den lokale pensionistforening, der skal afsted på sommerudflugt, til fodboldholdet på vej til stævne, til når virksomhederne skal have kørt deres medarbejdere sikkert til julefrokost, er turistbussen den mest effektive transportform.

Hvad mange måske ikke er så opmærksomme på, er, at turistbussen også løser vigtige opgaver i den offentlige servicetrafik som for eksempel at køre samfundets mindste borgere ud til skovbørnehaverne, at betjene skolebuskørslen og sågar at hjælpe DSB, når der er brug for ekstra togbusser. Men hvis ikke der bliver sat hurtigt ind fra politisk side i forhold til den kritiske chaufførmangel, risikerer vi, at der om få år ikke er nok turistbuschauffører til at sikre danskerne den kollektive mobilitet, som de hidtil har nydt godt af.

Mangel på arbejdspladser

Grundene til chaufførmanglen skal findes i, at en stor andel af branchens chauffører har nået pensionsalderen, og at branchen ikke oplever en tilsvarende tilgang af unge chauffører til at besætte de ledige chaufførstillinger, som de ældre chauffører efterlader. Under corona-pandemien har mange turistbuschauffører også fundet beskæftigelse uden for turistbuserhvervet.

Dansk PersonTransport vurderer, at der mangler cirka 1.000 turistbuschauffører ud af en arbejdsstyrke på cirka 5.500.

Turistbussektoren gør selv alt, hvad den kan for at tiltrække chauffører og er netop i gang med at lancere en ambitiøs, landsdækkende kampagne for at tiltrække turistbuschauffører.

Turistbussektoren er et inkluderende erhverv, og alle kan i princippet blive chauffør uanset køn, alder, etnicitet og erhvervsmæssig baggrund, så længe man er klar på at tage ansvar for sig selv og de rejsende. Derfor rækker turistbussektoren med nogen succes ud til en række forskellige grupper som for eksempel pensionister, indvandrere og veteraner.

Ministeren bør fremlægge plan

Branchen nyder godt af den nuværende støtte til buskørekort og håber, at denne støtte fortsætter. Branchen er desuden villig til at give yderligere økonomisk støtte til uddannelsen af turistbuschauffører, da det er erfaringen, at mange oplever den udgift som en betydelig hindring for at blive turistbuschauffør.

Men de få, som turistbussektoren kan tiltrække via disse kanaler, er langt fra nok. Der er derfor behov for, at regerin-

Busrejser

gen drejer på nogle af de store håndtag, som der er til rådighed. Her har Dansk Erhverv og Dansk PersonTransport et par konkrete forslag, der både på kort og lang sigt kan bidrage til at løse problemstillingen:

- For det første skal sektoren have mulighed for at benytte seniorerne i langt højere grad, end det er tilfældet nu. Derfor skal pensionister og efterlønnere have mulighed for at tjene betydeligt mere, inden de bliver trukket i deres folkepension og efterløn. Ideelt set vil branchen lade det være op til den enkelte folkepensionist og efterlønner selv at beslutte hvor meget ekstra, som de ønsker at tjene ved siden af
- For det andet er det en kæmpe hæmsko for sektoren, at den ikke kan rekruttere unge mennesker til branchen i årene mellem 18 og 21 år, hvor de unge normalt beslutter sig for karrierevej. Vi kan se, at lastbilbranchen, hvor man kan blive chauffør som 18-årig, har denne kritiske tilførsel af unge chauffører til erhvervet

Hvorfor ikke give turistbusbranchen, der i dag har en aldersgrænse på 21 år, samme mulighed? Erfaringen fra vores nabolande Sverige og Norge, der har implementeret de muligheder, EU-direktivet giver, er, at turistbus og alt buskørslen med 18-årige chauffører sagtens kan ske på en tryk og ordentlig måde.

Turistbusbranchen håber derfor på, at transportminister Benny Engelbrecht (S) vil være med til i samarbejde med turistbusbranchen at fremlægge en plan for, hvordan man kan løse problemet med chaufførmangel på både kort og langt sigt.

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



DI Transports formandskab: næstformand Jan Hessellund, der er administrerende direktør i Billund Lufthavn A/S, formand Jess Abildskou, der er administrerende direktør i Abildskou A/S og næstformand til Peter B. Jepsen, der er direktør i Danske Fragtmænd A/S.

Brancheorganisation har fået ny formand

DI Transports bestyrelse har konstitueret sig med nyt formandskab. Den hidtidige formand Anne Kathrine Steenbjerge, der er administrerende direktør hos Ancotrans A/S, fratrådte efter eget ønske. Hun har været formand for DI Transport siden 2012. Hun fortsætter i bestyrelsen for DI Transport

Som ny formand for DI Transport valgte bestyrelsen den hidtidige næstformand Jess Abildskou, der er administrerende direktør i Abildskou A/S, der beskæftiger sig med både godstransport og persontransport.

Bestyrelsen valgte også ny næstformand i form af Jan Hessellund, der er administrerende direktør i Billund Lufthavn A/S.

Derudover var der genvalg som næstformand til Peter B. Jepsen, der er direktør i Danske Fragtmænd A/S.

Ny praksis for dokumentation af egenkapital skal mindske sagbehandlingstid

Færdselsstyrelsen vil fremover først behandle ansøgninger på vejtransportområdet, når alle oplysninger - herunder dokumentation for egenkapital - er indsendt. Den ændrede praksis er et forsøg på at mindske sagbehandlingstiden

Virksomheder skal dokumentere et egenkapitalskrav, når de ansøger om tilladelser til godskørsel for fremmed regning i lastbil eller varebil, ansøger om tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring i bus samt ansøger om tilladelse til erhvervsmæssig persontransport i bil. Den ændrede praksis hos Færdselsstyrelsen, der står for udstedelsen af de ovennævnte tilladelser, forklarer, at praksisændringen betyder, at ansøgere fremover skal kunne dokumentere egenkapitalskravet allerede ved ansøgningstidspunktet.

Egenkapitalskravet har hidtil været et af de sidste sagsskridt i forbindelse med sagsbehandlingen. Ansøgere har derfor ikke skullet have dokumentationen for egenkapitalskravet klar ved ansøgningstidspunktet.

Den nye praksis betyder, at ansøgningen ikke vil blive sagsbehandlet, før dokumentationen for egenkapitalskravet er indsendt. Færdselsstyrelsen forventer, at praksisændringen vil mindske sagsbehandlingstiden for ansøgninger om tilladelser.

Praksisændringen træder i kraft 15. december i år.

De ansøgninger, der er indgivet og taget under behandling inden 15. december, bliver viderebehandlet efter den tidligere praksis. Ansøgninger indsendt inden 15. december, men som først tages under behandling efter 15. december, vil følge den nye praksis.



Få transportnyheder dagligt direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

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

Politikere besøgte skånsk havn med bornholmske forbindelser

Mandag 8. november besøgte flere medlemmer af Folketingets Transportudvalg og Sveriges tilsvarende udvalg - Riksdagens Trafikudvalg - Ystad Havn, som eksempelvis har forbindelse til Bornholm. Formålet med mødet var at diskutere, hvordan transportkorridorer over grænsen kan sikres, så Bornholm ikke bliver afskåret fra København og fastlandet, og så man fra Sverige stadig forsat har adgang til Københavns Lufthavn. Værterne for besøget var Ystads kommune og Ystad Havn

- Det er en ære at have besøg af trafikudvalgene fra begge landes parlamenter for at kunne vise dem de udfordringer, som vi står over for. Diskussionen har været meget konstruktiv, og jeg er glad for at opleve den interesse, som medlemmerne har vist for den store investering, som kommunen for nylig har lagt i Ystad Havn, sagde Björn Boström, der er direktør for Ystad Havn, efter mødet.

En af mødets deltagere var Bornholms borgmester, Thomas Thors (S), som argumenterede for en øget færgetrafik til Bornholm samt en udvidelse af E65, så der kommer til at være motorvej hele vejen til Ystad. Thomas Thors understregede vigtigheden af, at landene garanterer, at der for fremtiden altid vil være åbne transportkorridorer gennem Sydsverige, mellem Bornholm og resten af Danmark, også i krisetider.

Mange af de besøgende politikere deltog i diskussion, heriblandt også Peter Juel-Jensen, der er Venstres bornholmske folketingsmedlem.

- Det er gennem denne type besøg, at udvalgene får et konkret og fælles billede af de problemer, som mennesker og virksomheder står over for i deres hverdag. Forbindelsen via Ystad Havn er Bornholms vigtigste forbindelse til det danske fastland, sagde Peter Juel-Jensen og fortsatte:

- Det er tydeligt, at ruten til Bornholm ikke har fungeret under pandemien og ligeså har svenskerne haft svært ved at komme til Kastrup. Der er meget læring at tage med til fremtidige kriser. Vi skal skabe en større forståelse mellem landene, så Øresundsregionen og Bornholm kan udvikle sig til deres fulde potentiale.

Elin Gustafsson, der svensk rigsdagsmedlem for Socialdemokraterne, og repræsenterer Skånes sydlige län, som blandt andet omfatter Ystad, er medlem af den svenske Riksdags transportudvalg - Riksdagens Trafikudvalg, fremhævede, at hun havde haft det



Medlemmer af det svenske og danske transportudvalg på besøg i Ystad Havn.

privilegium at få sine svenske og danske kollegaer på besøg i sin valgkreds og i Øresundsregion med det formål at undersøge nogle af de fælles udfordringer.

- Jeg er især glad for, at mine svenske kolleger har haft mulighed for at få et indblik i den rolle, som Ystad Havn spiller for Skåne og for hele Sverige, og et indblik i behovet for forbedringer af infrastrukturer, især gennem havnens forsatte udvikling og ved at føre E65 til Ystad, sagde Elin Gustafsson.

De to transportudvalgs besøg i Ystad Havn var en del af en studiedag, der havde til formål at styrke det politiske samarbejde på tværs af grænsen, at få et indblik i de faktiske forhold i Øresundsregionen og diskutere en række transportpolitiske spørgsmål. Udover besøget i Ystad Havn var Øresundsbroen også et emne for diskussion, hvor blandt andet kapaciteten, godstransport og flere faste forbindelser over Øresund blev diskuteret.

Lavere fartgrænser dæmper støj fra motorvej ved København

Et pilotprojekt viser, at lavere fartgrænser sparer naboer for en smule trafikstøj. Transportminister Benny Engelbrecht (S) fastholder derfor de nuværende hastigheder på motorvejen mellem Folehaven og Motorring 3 i Hovedstadsområdet

Vejdirektoratet har siden efteråret 2020 haft et pilotforsøg med nedskiltning af hastigheden på den inderste del af Holbækmotorvejen - Rute 21 - mellem Folehaven og Motorring 3. Forsøget viser, at den lavere hastighed reducerer støjen for naboerne. De fleste støjreduktioner ligger i spændet 0-1 dB, mens enkelte naboejendomme opnår reduktioner på knap 2 dB.

- Støj er et stort problem for naboerne til de store veje. Derfor har et bredt flertal i Folketinget også afsat tre milliarder til en støjpulje til blandt andet opsætning af et stort antal støjskærme. Men der skal arbejdes på mange fronter, og fart er et af værktøjerne. Hastighedsforsøget viser, at vi kan dæmpe støjen en smule, og det skal vi tage med, siger Benny Engelbrecht og tilføjer:

- Forsøget viser også, at der er brug for at håndhæve hastighedsgrænserne, og derfor er jeg også glad for, at der i infrastrukturaftalen er besluttet at lave forsøg med støjstærkasser. For den fulde effekt får vi først, når hastigheden kommer ned på det tilladte.

Forsøget viser, at selvom den faktisk kørte hastighed er gået ned, er den stadig over hastighedsgrænserne. På delstrækningen, hvor der er nedskiltet til 60 km/t, er gennemsnitshastigheden for eksempel blot faldet fra 89 til 76 km/t, og støjmålingen viser en støjreduktion på 0,5-0,7 dB.

Den faktisk kørte hastighed har medført en støjreduktion på 0-1 dB for størstedelen af naboejendommene (i alt 3.200), mens de øvrige i alt 392 har fået en støjreduktion på ca. 1-2 dB. Hvis det i stedet forudsættes, at trafikkanterne overholder de skilte hastigheder, er det beregnet, at ca. halvdelen af naboejendommene (1.713) vil opnå en reduktion på over 1 dB, hvoraf 211 af boligerne får en reduktion på 2-3 dB, mens 37 af boligerne får en reduktion på 3-4 dB.

Interesserede kan læse mere **her**:

Afgørelse i arbejdsretten:

Pålagt covidtest i fritiden tæller som arbejdstid

Hvis en arbejdsgiver beordrer medarbejdere til at tage coronatest i fritiden, tæller det som arbejdstid. Det viser en sag, som FH - Fagbevægelsens Hovedorganisation har ført i Arbejdsretten og vunder for Dansk Sygeplejeråd

Baggrunden for sagen var, at en gruppe raske og symptomfrie sygeplejersker på Sjællands Universitetshospital i Roskilde i sommeren 2020 fik et tjenstligt pålæg om at lade sig teste i fritiden for covid19, da der var konstateret smitte på deres afdeling. I beskeden fik sygeplejerskerne besked om, hvornår de skulle lade sig teste som led i smitteopsporing.

Arbejdsgiveren disponerede over medarbejdernes fritid

Arbejdsretten finder, at Region Sjælland som arbejdsgiver har disponeret over medarbejdernes fritid på en måde, der gør, at den tid, sygeplejerskerne har brugt på test, skal anses som arbejdstid.

Pålægget om test var en udmøntning af Sundhedsstyrelsens retningslinjer, men det ændrer ikke ved, at der var tale om et tjenstligt pålæg, fastslår Arbejdsretten.

Offshore-medarbejdere pålagt test

FH fører i øjeblikket en lignende faglig voldgiftssag om honorering for pålagte test i fritiden. Denne sag handler om offshore-medarbejdere, der blev pålagt at lade sig teste og gå i selvisolation indtil afrejse. Medarbejderne vil have tiden til test og isolation medregnet som arbejdstid, der honoreres efter overenskomsten. Arbejdsgiveren mener omvendt ikke, at medarbejderne skal honoreres for tid brugt på test og isolation.

38-årig mand blev sigtet for vold mod buschauffør

Østjyllands Politi fik onsdag morgen 10. november lidt før klokken 7 en anmeldelse om, at en passager i en bus på Vesterbro Torv i Aarhus' Midtby havde slået buschaufføren i ansigtet med en knytnæve

Da politiet kom frem til stedet, traf de buschaufføren, der havde et mærke efter slaget, men umiddelbart ikke var kommet alvorligt til skade.

Ifølge vidner i bussen havde passageren virket påvirket og meget aggressiv. Han råbte gentagne gange af chaufføren, der til sidst havde bedt ham stå af. Det havde gjort manden så vred, at han havde slået chaufføren i ansigtet, inden han gik ud af bussen.

Nogle vidner havde set gerningsmanden gå ind i en anden bus, og patruljen fik derfor kort tid efter fat i en 38-årig mand, som virkede opfarende og påvirket af stoffer. Han blev anholdt og sigtet for vold mod en person i offentlig tjeneste, og da han havde en mindre mængde hash på sig, blev han også sigtet for besiddelse af euforiserende stoffer.

Skadebeløbet er nået op på 9,6 millioner kroner

3F Københavns Chauffører har skaffet 186.091 kroner ind til sine medlemmer i sager om arbejdsskader i løbet af oktober

Dermed er det samlede beløb, som fagforeningen har fået hjem til sine medlemmer i sager om arbejdsskader i løbet af årets første ti måneder oppe på 9.851.017.

Faglige sager har udløst betaling på 2,3 millioner kroner

3F Københavns Chauffører har i løbet af oktober fået 84.328,62 kroner ind til sine medlemmer i faglige sager - eksempelvis om manglende overtidbetaling

Dermed er det samlede beløb, som fagforeningen har fået hjem til sine medlemmer i faglige sager i løbet af årets første ti måneder oppe på 2.317.428,29 kroner

Trepartsaftale skal hjælpe arbejdspladser med mange corona-syge

S-Regeringen og arbejdsmarkedets parter har indgået en aftale, som både skal hjælpe lønmodtagere og arbejdsgivere, hvis ansatte må blive hjemme på grund af corona. Aftalen omfatter refusion af sygedagpenge til virksomheder fra første sygedag, hvis den ansatte er smittet med corona og barseldagpenge til forældre, der skal passe et barn, som er hjemsendt fra skole eller daginstitution på grund af corona

Aftalen, der er indgået mellem S-Regeringen, arbejdsmarkedets parter, kommunerne og regionerne. Ordningerne gælder fra onsdag 23. november frem til mandag 28. februar 2022. Aftalen omfatter også selvstændige. S-Regeringen vil nu bede Folketinget om at hastebehandle et lovforslag, der skal føre aftalen ud i virkeligheden.

Formålet med aftalen er at give en økonomisk håndsrækning nu, hvor der er et stigende antal corona-smittede i befolkningen. Det har givet et stigende pres på virksomheder, som oplever flere corona-sygemeldinger og fravær, fordi de ansattes børn er sendt hjem.

Ordningerne ligger i tråd med dem, der tidligere var i brug under pandemien, og som udløb torsdag 1. juli i år. Til forskel fra sidste gang kan man dog i tilfælde af hjemsendt barn få barseldagpenge fra første dag uden først at skulle bruge omsorgsdage eller første og anden "barns sygedag".

Politiet advarer mod at bruge kreditkort i pirattaxier - og pirattaxier

På det seneste har Københavns Politi set flere sager, hvor borgere har fået stjålet og misbrugt deres kreditkort i forbindelse med, at de har taget en pirattaxi.

- Vi vil kraftigt opfordre til, at man ikke benytter sig af pirattaxier, som både er ulovlige og - som vi har set på det seneste - indebærer en risiko for, at man får sit kreditkort stjålet, siger politikommissær Nicklas Poulsen, der leder tyverisektionen hos Københavns Politi, der er i gang med at efterforske sagerne.

Nicklas Poulsen peger på, at det først og fremmest er unge mænd i alderen 18-35 år, der efter en tur i byen har taget en pirattaxi hjem fra den indre by eller Nørrebro.

Efter endt tur skal de betale med kreditkort på en dankortterminal i bilen, og når de forsøger at betale, bliver deres kode afluret og transaktionen slår fejl. Herefter skabes der forvirring fra den eller de gerningsmænd, der sidder i bilen, og den forurettede får stjålet sit kreditkort. De forurettede vågner typisk op næste dag til en besked om, at deres kreditkort er misbrugt - ofte for ret store beløb.

- Det er især gået ud over unge mænd, der har været berusede efter en bytur. De er måske fristet af et billigt lift hjem med en pirattaxi, men det kan hurtigt gå hen og blive en meget dyr tur, siger Nicklas Poulsen, som derfor kommer med følgende opfordring:

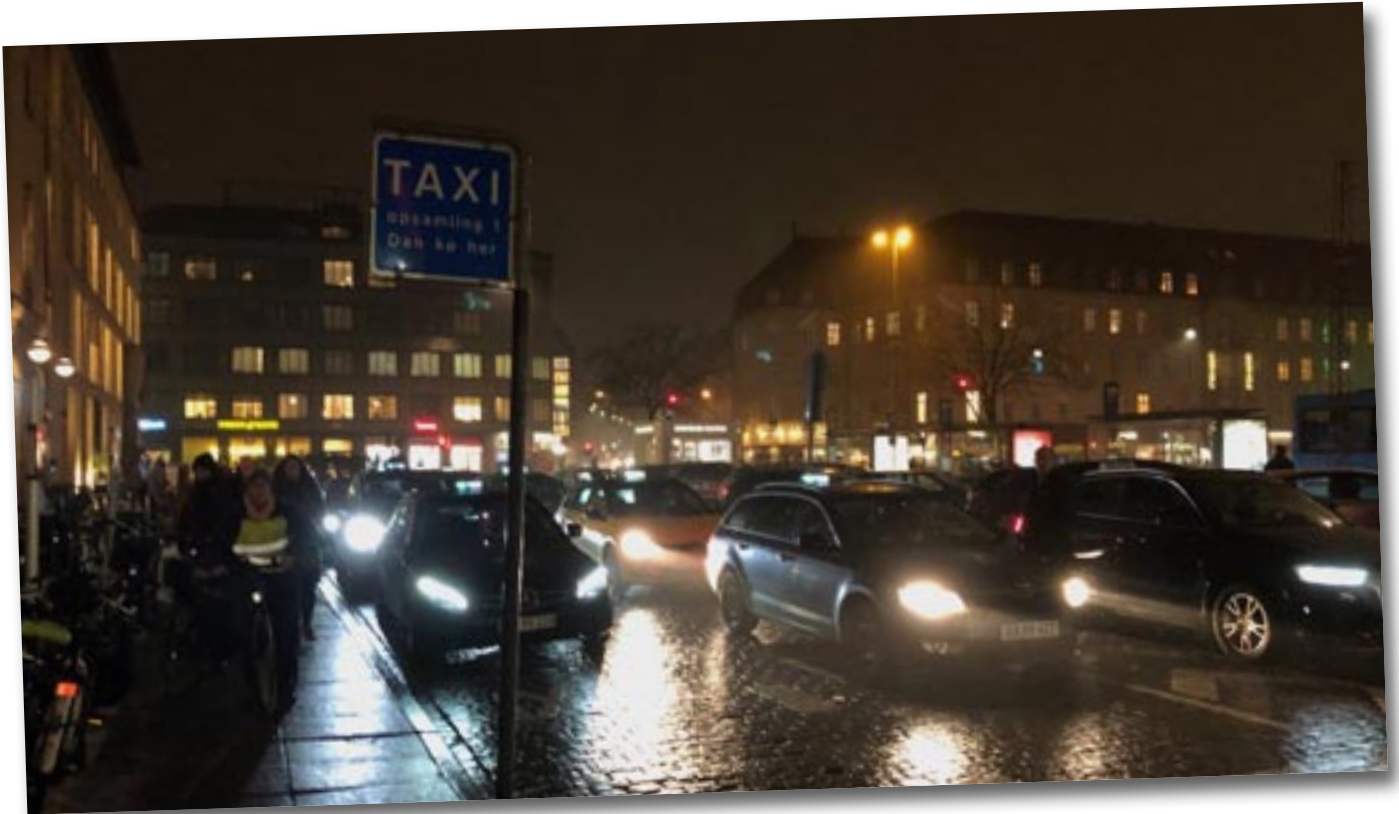
- Hvis du skal hjem fra en bytur, så tag en autoriseret taxa, benyt offentlig transport eller lav en aftale med en ven eller et familiemedlem, som kan hente dig.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Taxi-kørsel



Ændringer i taxibekendtgørelsen er sendt i høring

Færdselsstyrelsen har sendt et udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om taxikørsel i høring. Høringsfristen er fredag 3. december. Formålet med bekendtgørelsesudkastet er først og fremmest at foretage de nødvendige ændringer som følge af forslag til lov om ændring af taxiloven - Dokumentationskrav til brug for tilsyn og dansk kundskaber for chauffører, gebyrer samt overenskomstkrav for tilladelser i henhold til tidligere gældende lov om taxikørsel med videre

I bekendtgørelsesudkastet foretages der med afsæt i lovforslaget ændringer vedrørende sprogkrav, dokumentation til brug for tilsyn og dispensation fra tidspunktet for opfyldelsen af taxilovens paragraf 10 om løn- og arbejdsvilkår.

Ændringerne forudsætter, at lovforslaget vedtages og træder i kraft med virkning fra lørdag 1. januar 2022.

Herudover ønsker Færdselsstyrelsen at præcisere en række bestemmelser i taxibekendtgørelsen. Det gælder eksempelvis, hvilke oplysninger Færdselsstyrelsen kan indhente fra politiet og skatteforvaltningen til brug ved bedømmelsen af taxilovens krav til vandel, god skik og gæld til det offentlige.

Herudover præciseres kørselskontorets pligter og strafbestemmelsen, og der foretages ændringer i helbredskravene i taxibekendtgørelsens bilag 1.

Endelig er der med bekendtgørelsesudkastet foretaget en række redaktionelle ændringer og opdateringer.

Høringsfristen er fredag 3. december 2021 og bekendtgørelsen forventes at træde i kraft lørdag 1. januar 2022.

Interesserede kan læse mere om udkastet til den nye bekendtgørelse på Høringsportalen **her**:

Virksomheder kan kræve coronapas af ansatte

Fra midnat natten til fredag 26. november har virksomheder kunnet kræve, at ansatte fremviser coronapas. Loven, der skal hjælpe med til at skabe tryghed på arbejdspladserne, blev med bred politisk opbakning vedtaget i Folketinget dagen før. Loven gælder, så længe corona kategoriseres som en samfundskritisk sygdom

Med loven får virksomhederne også mulighed for at kræve, at ansatte bliver testet for corona og oplyser testens resultat. Virksomhederne skal dog sagligt kunne begrunde, at en test er nødvendig for at begrænse smittespredning med corona. Ansatte med coronapas vil som udgangspunkt kunne undgå at blive testet for corona.

Loven skal hjælpe med til at skabe større tryghed på arbejdspladserne og give virksomhederne mulighed for at mindske risiko for spredning af coronasmitte blandt de ansatte og tab af omsætning.

Efter hastebehandling i Folketinget blev loven vedtaget med stort politisk flertal torsdag. Forslaget kom i forlængelse af trepartsaftalen, som S-Regeringen, Fagbevægelsens Hovedorganisation og Dansk Arbejdsgiverforening indgik 12. november.

- Regeringen har et klart mål om, at Danmark kommer gennem vinteren så godt som muligt. Det gælder både sundhedsmæssigt og økonomisk. Hvis virksomheden gør brug af de nye regler, så kan de ansatte være mere trygge ved at tage på arbejde. Virksomheden er mindre sårbar for stor smittespredning og kan mindske risikoen for, at mange sygemeldinger betyder mindre produktion og tab af omsætning. Det, synes jeg, er rigtig fornuftigt, siger fungerende beskæftigelsesminister Mattias Tesfaye (S).

Han er tilfreds med, at reglerne kan træde i kraft allerede træder fra midnat natten til fredag.

- Mange statslige arbejdspladser vil blive omfattet af reglerne i morgen. Jeg vil gerne opfordre andre arbejdsgivere til at overveje, om reglerne også skal indføres hos dem, siger han og fortætter:

- Med stigende smittespredning i befolkningen, så skal vi huske at passe på hinanden. Vi skal ikke ind i en ny bølge med mange syge og mange hjemsendelser, der giver virksomheder udfordringer med at kunne tage ordrer ind. Jeg vil desuden gerne opfordre til, at man følger sundhedsmyndighedernes anbefalinger og lader sig vaccinere, hvis man ikke har gjort det endnu.

Interesserede kan læse det vedtagne lovforslag [her](#):





To ministre tog første spadestik på tysk side til Femern-forbindelsen

Transportminister Benny Engelbrecht (S) og transportminister i Slesvig-Holsten, Dr. Bernd Klaus Buchholz (FDP) tog mandag første spadestik på tysk side. Det skete efter, at de tyske myndigheder har givet grønt lys for, at byggeriet på tysk side kunne gå i gang. Flere klager har forsinket byggeriet i en halv snes år. Efter de første planer skulle den faste forbindelse mellem Tyskland og Danmark have stået færdig i 2018. Nu ventes forbindelsen at åbne for trafik - både tog og biler - i 2029

Fredag 1. januar i år blev første spadestik til Femern Bælt-forbindelsen taget virtuelt på dansk side. Mandag 29. november kunne første spadestik på tysk side gå i jorden. Den danske transportminister Benny Engelbrecht var med i Puttgarden for at deltage i markeringen af anlægsprojektet.

- Femern Bælt-forbindelsen er et utrolig vigtigt anlægsprojekt for både Danmark og Tyskland, ja for hele Europa. Det er en milepæl i den efterhånden mangeårige historie om Femern Bælt-forbindelsen, og jeg er glad for, at vi i dag har sat spaden i jorden i Puttgarden, så vi nu arbejder på begge sider mod det fælles mål, siger Benny Engelbrecht.

Faste forbindelser

Dr. Bernd Buchholz, der er minister for økonomi, transport, beskæftigelse, teknologi og turisme i Slesvig-Holsten, har set frem til i dagen.

- Den nye højhastighedsforbindelse vil ikke kun bringe København tættere på Hamborg, men også Lübeck tættere på Fehmern. Det vil fremover kun tage 49 minutter at komme fra Burg til arbejdspladsen eller uddannelsesstedet i Hamburg, siger Dr. Bernd Buchholz og fortsætter:

- Med den betydelige tidsreduktion inden for både international og regional transport vil salgsmarkedene vokse betydeligt. Modelberegninger har vist, at der kan forventes en vækst i beskæftigelsen i regionen Ostholstein på 600 til 1.110 arbejdspladser som følge af den forbedrede trafikinfrastruktur.



Vel er Femern Bælt ikke den romerske flod Rubicon, som Cæsar ville over for et par tusinde år siden. Og det er heller ikke terninger, der bliver kastet - men jord. Det er heller ikke krig, men forhandlinger og samarbejde, der i 2029 vil resultere i, at Femern Bælt i 2029 kan passeres via en tunnel - hvis byggeriet forløber planmæssigt.

Faste forbindelser



Byggeriet på Lolland gik for alvor i gang ved årsskiftet 2020/2021.





Nye lamper skal skære i energiforbrug og omkostninger

Når godt 4.500 lysstofrør bliver udskiftet med LED-lysrør i Øresundsbrons tunnel vil energiforbrug og omkostninger blive skåret ned, da LED-lysrørene har en længere levetid end tilsvarende lysstofrør. Udskiftningen vil ske i løbet af otte nætter og vil tage fire minutter pr. armatur

- Udskiftningen af lysstofrørene vil give os en mere energieffektiv LED-belysning på hele forbindelsen. Vi forventer, at energiforbruget reduceres med cirka 50 procent i forhold til de gamle lysstofrør, siger anlægsdirektør Bengt Hergart.

Øresundsbro Konsortiet har i over ti år arbejdet målrettet på at reducere energiforbruget - for eksempel ved omfattende udskiftninger i vejbelystningen og pylonbelystningen. Nu er det tid til at modernisere tunnelbelystningen ved hjælp af LED-lysrør, hvilket vil ske uden at de 20 år gamle armaturer skal udskiftes.

Armaturerne i Øresundstunnelen blev installeret, da forbindelsen blev gjort færdig i 1999-2000. Armaturerne er stadig brugbare og kan derfor blive siddende, men de vil fremover lyse med LED-lysrør i stedet for traditionelle lysstofrør. Udskiftningen forventes at give en energibesparelse på 9,6 MW i løbet af den elleveårige estimerede levetid. Det svarer til et forbrug på hele forbindelsen på 1,5 år eller 50 villaers varmepumpeforbrug i 11 år.

- Udover en stor energi- og omkostningsbesparelse er det også et cirkulært og bæredygtigt projekt ikke at skulle skrotte armaturerne og købe nye, da de stadig er i god stand. Vores leverandør har præsenteret en smart måde at tilpasse armaturerne til moderne belysning på, siger Bengt Hergart.

Faste forbindelser

Siden 2009 er kun hvert sjette lysstofrør i tunnelen tændt om natten, og tre år senere begyndte man at slukke hvert andet lysstofrør i dagtimerne. Og sådan vil det også være fremover for at opretholde et lavt energiforbrug.

- De første år havde tunnelen en unødvendig stærk belysning, så der er gode muligheder for at begrænse belysningen uden at sætte sikkerheden over styr, siger Bengt Hergart.

Udskiftningen gennemføres over otte nætter mandag til torsdag mellem klokken 20.00 og 05.30 i uge 48 og 49. Først skiftes lysstofrørene i det nordlige tunnelrør i retning mod Danmark og ugen efter i retning mod Sverige.

Når belysningen er udskiftet, forventes hver lampe at brænde i 100.000 timer, hvilket er 30.000 mere end de lysstofrør, der blev installeret i 2013 og dengang også bidrog til en betydelig energibesparelse.

- Vi regner med, at vi ikke behøver udskifte belysningen igen før om elleve år, hvilket gør det her til endnu en bæredygtig investering på forbindelsen set fra flere perspektiver, siger Bengt Hergart.

Fakta om tunnelbelysningen:

- I forbindelse med færdiggørelsen af Øresundsforbindelsen installeredes cirka 8.500 armaturer i den 3,5 kilometer lange tunnel. Siden 2009 er kun hver sjette lampe tændt om natten for at reducere energiforbruget
- Ved udskiftningen udskiftes lysstofrørene i hvert andet armatur, men på enkelte steder i tunnelen sidder der armaturer i dobbelte rækker. I alt er der tale om cirka 4.500 armaturer.
- Lysrørene i tunnelen skal lyse effektivt om natten og ikke blænde om dagen. De skal give et jævnt lys, og de må ikke blinke eller flimre, fordi det kan forstyrre forbipasserende.
- De nye LED-lysrør har en brændetid på 100.000 timer. Nuværende lysstofrør har en brændetid på 70.000 timer.
- Tunnelbelysningsprojektet skønnes at koste knap 5 millioner kroner. Øresundsbron har et vedligeholdelses- og investeringsbudget, der dækker omkostningerne
- Hver udskiftning af lysstofrørene anslås at tage fire minutter. I alt skal 12 elektrikere arbejde med udskiftningen. Hvert armatur skal åbnes og tilpasses til LED-lysrørene, lysrøret skal monteres, glasset skal renses og monteres
- Lysteknologivirksomheden TopRight Nordic vandt sammen med installationspartneren Kemp & Lauritzen A/S udbuddet

To statslige færgeruter skal sejle mere bæredygtigt

Transportministeriet er i gang med at skrive udbudsmaterialet til de to statslige færgeruter Ballen-Kalundborg og Bøjden-Fynshav, hvor der vil være stort fokus på at sikre tilbud, der understøtter grønne færger på ruterne. Ruterne drives i dag af Molslinjen

Transportministeriet har afsluttet en branche- og interessentdialog med både private og offentlige aktører, der har givet input til både den fremtidige drift på færgeruterne og den grønne omstilling.

I forlængelse af den dialog og med udgangspunkt i resultaterne fra færgenanalysen forventes det, at der fra kontraktstart vil være grønne - altså mindre miljøbelastende færger - på de to ruter. Transportministeriet har stor fokus på omstilling af færgerne i forbindelse med udarbejdelsen af udbudsmaterialet.

- Regeringen arbejder målrettet med at reducere Danmarks CO2-udslip og komme i mål med at reducere vores udledninger med 70 procent i 2030. Her kan færgerne også bidrage, og derfor er det vigtigt, at den grønne omstilling tænkes ind fra start i nye udbud og at der indhentes input både om den fremtidige drift på ruten og den grønne omstilling. Derfor vil der være fokus på den grønne omstilling i det kommende udbudsmateriale, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

Den nuværende kontrakt om færgebetjeningen af Bøjden-Fynshav udløber 30. april 2024 og den nuværende kontrakt om færgebetjeningen af Ballen-Kalundborg udløber 31. december 2024.

Udbudsmaterialet til færgeruterne Ballen-Kalundborg og Bøjden-Fynshav forventes at blive offentliggjort i slutningen af i år.

Interesserede kan læse mere om omstilling af færgeruter i Danmark [her](#):

Færgerederier viser stor interesse for mere klimavenlige færger

24 kommunalt drevne indenrigsfærger og 8 kommercielt drevne indenrigsfærger har sendt ansøgning om støtte til mere klimavenlig sejlads. Transportministeriet oplyser, at interessen har været markant fra alle dele af landet. Der er afsat i alt 285 millioner til kroner til grøn omstilling af indenrigsfærger

I de 24 ansøgninger fra kommunalt drevne indenrigsfærger og 8 fra kommercielt drevne er der samlet ansøgt for 853,2 millioner kroner.

Flydende forbindelser

- De mange indenrigsfærger kan spille en vigtig rolle i den grønne omstilling, og derfor er jeg utrolig glad for den store interesse, der har været for puljen. Det betyder efter alt at dømme, at vi får hele puljen ud og gøre gavn for både klimaet, lokalsamfundet og de mange passagerer, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

Der er søgt 568,7 millioner kroner til kommunalt drevne indenrigsfærger og 284,5 millioner til kommercielt drevne indenrigsfærger. Tilskuddet udgør 25 procent, og der er derfor udsigt til mere klimavenlige færger for over en milliard kroner.

Ifølge Transportministeriet var det ikke givet, at interessen ville være så stor, og derfor besluttede forligskredsen at hæve tilskudsprocenten til 25 fra de oprindelige 15 procent.

- Det afgørende er, at vi får kickstartet den grønne omstilling, og derfor var det vurdering, at vi ikke skulle risikere, at der ikke blev søgt ind på puljen. Især fordi en del af pengene så blot ville gå tilbage til EU, og jeg er overbevist om, at den ændrede tilskudsprocent har sikret, at der er kommet ansøgninger nok. Derfor vil jeg også takke forligskredsen for stor fleksibilitet, siger Benny Engelbrecht.

Fakta om aftalerne:

- Med de politiske aftaler af henholdsvis 19. april 2021 om grøn transportpulje II (S-Regeringen, R, SF, Enhedslisten og Alternativet) og 25. juni 2021 om grøn transportpulje I (S-Regeringen, V, Dansk Folkeparti, SF, R, Enhedslisten, K, LA og Alternativet) er der samlet afsat puljer på 285 millioner kroner til grøn omstilling af indenrigsfærger. Der skal udmøntes 235 millioner kroner i 2021 (kommunalt og kommercielt drevne) og 50 millioner kroner i 2022 (kommunalt drevne). Tilskudsprocenten er 25, uanset om der afskaffes nye færger eller foretages retrofit af eksisterende færger

Trafikstyrelsen går nu i gang med at gennemlæse og vurdere de indkomne ansøgninger, så der kan meldes en endelig fordeling ud inden nytår.



Magasinet Bus

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

Odder har fået sine el-busser

Læs mere side 24 - 29

24 på

Læs

Neoplan er kåret

"Coach of the Year 2022"

Læs mere side

Opdatering: Så hent det her! Ivecos nye busser er velkørende

Læs mere

Skolibusser 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