

Magasinet Bus

Mandag 28. februar 2022 - nummer 2 - 10. årgang

Busvognmand kører ud med 25 tyske el-busser

Læs mere side 21 - 24

Dieselolien er svinget med godt fem kroner op og ned de seneste år

Læs mere side 16

Fladså Turist:

Serviceniveau og troværdighed er forankret i navnet

Læs mere side 28 - 31

Fjernbusruterne er ved at komme i gang efter corona-tiden

Læs mere side 5

Fortællingen fra Lanzarote flyver videre

Læs mere side 44 - 51

Hvem vil være chauffør?

Transporterhvervet - specielt den del, der arbejder med at flytte gods fra A til B, har gennem en del år peget på, at der er mangel på chauffører. Manglen har efterhånden også bredt sig til persontransportområdet i sådan en grad, at det er kommet helt op øverst på den politiske dagsorden.

Men hvem vil være chauffør? Hvem vil arbejde i et erhverv, som i mange år har bragt mange negative historier frem om underbetaling, dårlige arbejdsforhold - og måske kørsel på den forkerte side af loven?

Og hvis man som ung på knap 18 år endda får at vide af en butikschef, der lige har skældt ud over en lastbilchauffør, at chauffør, skal du aldrig blive, så er det opad bakke, selvom den unge mand tør kunne konstatere, at hans far havde arbejdet som chauffør i mange år og i dag var journalist.

Det er sørgeligt at se og opleve, at det i omgivelsernes lys er så lidet glørværdigt at være chauffør.

Vi har sagt det før - og vi siger det igen.

Hvad vil landmandens mælk være værd, hvis der ikke kom en mælebil og kørte den til mejeriet? Hvordan vil skoler landet over kunne arrangere udflugter uden en bus med chauffør, der kom og hentede børn og voksne - eller hvordan vil vi kunne komme på arbejde, hvis der ikke kørte busser - og tog - med chauffører og lokoførere bag rat og styrepult.

Derfor kommer der fra dette sted endnu en gang en opfordring til at tale positivt om transporterhvervet. Ikke blot i de sædvanlige transportcirkler, men i alle andre sammenhænge - især i situationer, hvor omgivelserne taler negativt om erhvervet - især om de chauffører, som hver eneste dag bidrager til, at samfundet hænger sammen.

Transporterhvervet er grundlæggende for, at vores samfund fungerer.

God læselyst

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

NEW CROSSWAY NATURAL POWER

BÆREDYGTIG INTERCITY-TRANSPORT

BTS



MILJØVENLIG

Færre partikler, mindre 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



Pulje til bedre busfremkommelighed er sendt i høring frem til først i marts

Snart får trafikselskaber og kommuner mulighed for at søge tilskud fra en pulje på 100 millioner kroner, som er øremærket til projekter, der skal sikre at busserne kommer hurtigere frem.

Trafikstyrelsen administrerer puljer, der dels har til formål at forbedre den kollektive trafik, dels støtter grønne initiativer.

Styrelsen har sendt en bekendtgørelse angående en ny pulje i høring. Puljen skal sikre bedre busfremkommelighed i hele landet. Puljen er del af den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 fra sommeren 2021.

Der er afsat i alt 100 millioner kroner, med to ansøgningsrunder i 2022 og 2023.

Ansøgere kan søge om tilskud til:

- Fremkommelighedsprojekter herunder ændring af vejanlæg og busbaner, eksempelvis i eget traché (BRT)
- Trafikinformativsløsninger for at sikre bedre busfremkommelighed
- Busprioritering og tiltag i og ved signalkryds
- Forbedringer af trafikale knudepunkter og skiftemuligheder, herunder terminaler og fremrykkede stoppesteder

Ansøgerkredsen er kommuner, trafikselskaber og andre offentlige myndigheder, og ansøger skal selv bidrage med minimum 50 procent af udgifterne til projektet.

Ansøgningsfristen for indsendelse af ansøgninger til puljen er 1. september 2022 og 1. september 2023.

Høringen om bekendtgørelsen varer frem til 4. marts 2022.

Fjernbusruterne er ved at komme i gang efter corona-tiden

I forbindelse med ophævelse af coronarestriktionerne oplever busselskabet FlixBus et stigende billetsalg. Stigningen skete allerede i dagene efter regeringens meddelelse om, at restriktionerne skulle ophøre, og at pandemien nu ansås for at være ovre. Siden da er de rejsende lige så stille begyndt at vende tilbage

Sammenlignet med sidste år er der betydeligt flere bookinger, og når vinterferien starter, har FlixBus udvidet netværket til at omfatte 20 destinationer. FlixBus tror, at den positive bookingsituation vil vare ved, og at passagerantallet vil stige, efterhånden som samfundet vender tilbage til normalen efter pandemien.



- Under pandemien var vi tvunget til at nedskalere netværket og antallet af destinationer. I den senere tid er vi blevet spurgt, om vi begynder at køre til destinationer, som blev sat på pause under pandemien. Svaret er ja. Vi planlægger at åbne op og udvide vores netværk, efterhånden som vi ser, at der er behov for det. Det kommer til at tage lidt tid, inden vi er tilbage på samme niveau som før pandemien, men hvis vi fortsat ser positive passager-tal, vil vi kunne udvide netværket, fortsætter Kajsa Ekelund, kommunikationschef i FlixBus.

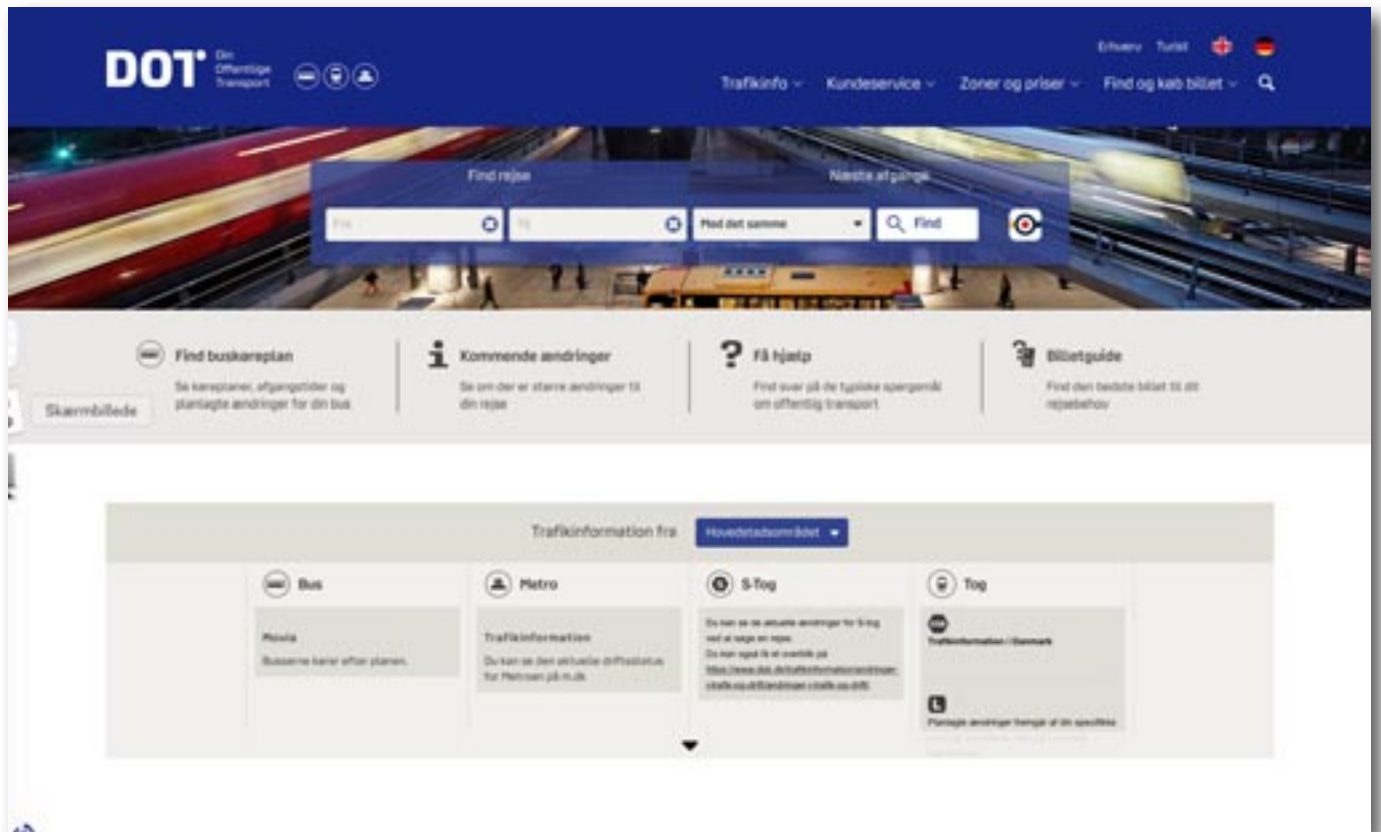
Cykler kan komme med året rundt

En anden positiv nyhed, som FlixBus kan berette om, er, at man nu har udvidet muligheden for at booke cykelpladser ombord året rundt.

Disse FlixBuslinjer er i gang:

- 622: Thisted-Nykøbing-Skive-Holstebro-Herning-Vejle-Odense-KBH
- 627: Sønderborg-Aabenraa-Haderslev-Odense-KBH
- 628: Rudkøbing-Svendborg-Ringe-Odense-Nyborg-KBH
- 633: Horsens-Vejle-Middelfart-KBH
- 620: Aarhus-Odense-KBH
- 621: Aalborg-Randers-Aarhus-Odense-KBH
- 632: Viborg-Silkeborg-KBH

Kollektiv transport



Ny web-side skal give overblik over gode skift mellem tog, bus og metro

Det skal være lettere for passagerer i Østdanmark at skifte mellem bus, tog og metro og hurtigt få et overblik over, om der er elevator på stationen og nem adgang med barnevogn eller cykel eller gode parkeringsmuligheder. Derfor lancerer DOT, Din Offentlige Transport, i en ny hjemmeside, der giver et hurtigt overblik over faciliteterne på stationerne og mulighederne for at skifte til og fra bus og metro. Hjemmesiden skal også gøre det nemmere for personer med et handicap at planlægge rejser med bus, tog og metro

- Vi ved, at mange af vores kunder - især dem med særlige krav til tilgængelighed - gerne vil være godt forberedte, når de skal rejse med offentlig transport. Den nye hjemmeside er designet til de kunder, som har brug for at planlægge deres rejse i god tid med udgangspunkt i, hvordan stationerne ser ud og hvilke skiftemuligheder der er, siger Rune Jon Jensen, der er sekretariatschef i DOT, Din Offentlige Transport, som dækker Sjælland med Hovedstadsområdet, Lolland-Falster og øer.

- Hjemmesiden er tænkt til en meget bred målgruppe. Nogle kunder rejser måske med meget bagage eller en barnevogn. Andre vil gerne være sikre på, at der god parkering til cyklen eller bilen, mens nogle passagerer har helt særlige krav til tilgængelighed, når de rejser med kollektiv transport. Med den nye hjemmeside kan alle vores passagerer før rejsen få et godt overblik over faciliteterne på en station og mulighederne for at skifte til bus og metro, siger Rune Jon Jensen.

Kollektiv transport

Hjemmesiden - www.dinoffentligetransport.dk/ditoverblik - lanceres tirsdag og viser i første omgang faciliteterne på 50 udvalgte stationer og skiftsteder i Hovedstadsområdet. Der er gennemført en række brugertest for at sikre, at kunderne kan finde frem til den information, de har brug for. Hjemmesiden er testet af kunder i forskellige aldre og med forskellige behov - også af personer med særlige krav til tilgængelighed.

- Mange af vores medlemmer er vant til at tjekke tilgængeligheden på forhånd, inden de begiver sig ud på tur eller rejse. Derfor er det en rigtig god forbedring, at alle relevante oplysninger om tilgængeligheden på de enkelte stationer bliver præsenteret ét sted, så det er nemt at finde. Det kan vi kun bakke op om, siger Susanne Olsen, der er landsformand i Dansk Handicap Forbund, som repræsenterer godt 8.000 mennesker med bevægelseshandicap.

Den nye hjemmeside er et pilotprojekt og viser i første omgang faciliteterne på 50 udvalgte stationer og skiftsteder i hovedstadsområdet.

Baseret på tilbagemeldingerne fra kunderne er det tanken, at hjemmesiden skal udbygges med yderligere skiftsteder på hele Sjælland. Hjemmesiden skal evalueres om 12 måneder.

Københavns havnebusser sejler til to nye stoppesteder

Fra 27. februar binder havnebussen byen sammen på tværs af den sydlige del af Københavns Havn. Der sker, når havnebussen fremover lægger til kaj ved de to nye stoppesteder Islands Brygge Syd og Enghave Brygge.

Mellem Bryggebroen og Slusebroen ved Sjællandsbroen har det indtil nu ikke været muligt at krydse Københavns Havn som gående eller kollektiv trafik bruger. Søndag den 27. februar ændrede Movia og Københavns Kommune den tilstand ved at åbne to nye stoppesteder for havnebusserne ved Islands Brygge Syd og Enghave Brygge.

Stoppestederne ligger tæt ved nye bykvarterer, hvor der i disse år bliver bygget mange nye boliger. Det giver de mange københavnere, som vil bo her, mulighed for at krydse havnen med offentlig transport og eksempelvis tage i Amager Fælled, som ligger få hundrede meter fra stoppestedet Islands Brygge Syd. Til april 2022 vil havnebusruten også dække Nordhavn, når det nye stoppested ved Orientkaj åbner.

Når de to nye stoppesteder Islands Brygge Syd og Enghave Brygge tages i brug, vil havnebusserne 991 og 992 gå fra at have fem til syv havnebusser. Ligesom de nuværende fem havnebusser sejler de to nye havnebusser på el. De er også rummelige med plads til 80 passagerer. De har store vinduespartier, som skaber lys og luft og mulighed for at opleve havnefronten bedre. Endelig er der plads til otte cykler og fire kørestole eller barnevogne på hver havnebus.

Det er Arriva, som driver el-havnebusserne for Movia.

Trafikselskab i Syd- og Sønderjylland har fået ny bestyrelse - og ny formand

Den nye bestyrelse i Sydtrafik efter kommunal og regionsrådsvalget er faldet på plads i sin nye form med 13 medlemmer i stedet for tidligere 9 medlemmer. Fredag i sidste uge blev posterne som formand og næstformand besat, og der blev budt velkommen til 5 nye medlemmer

Preben Friis-Hauge, der sidder i Sydtrafiks bestyrelse for Region Syddanmark, fik formandsposten. Preben Friis-Hauge er valgt ind i Regionsrådet for Venstre, og han kommer med en stor erfaring inden for kollektiv trafik og Sydtrafik. Han har siddet på næstformandsposten i Sydtrafiks bestyrelse siden 2014.

- Jeg er rigtig glad for at blive valgt som formand for Sydtrafik's bestyrelse. Vi har gennem de sidste par år arbejdet tæt sammen med Sydtrafik om at udvikle og fremtidssikre det regionale rutenet, der forbinder de største byer i alle 11 kommuner med hinanden. Processen har illustreret, at Sydtrafik som trafikselskab er langt fremme i forhold til at indsamle og bruge data til at optimere den kollektive trafik, siger den nye formand, som fremhæver, at sydtrafik er med i front på centrale dagsordner som den grønne omstilling og bæredygtig udvikling af den kollektive transport.

- Det glæder jeg mig til fortsat at spille en rolle i, siger han.

Næstformandsposten gik til den socialdemokratiske borgmester fra Sønderborg Kommune, Erik Lauritzen, der også sad i Sydtrafiks bestyrelse i sidste periode.

Med udvidelsen af bestyrelsen har alle 11 kommuner, der er medejere af Sydtrafik, nu en plads i bestyrelsen sammen med to repræsentanter fra Region Syddanmark. I den nye bestyrelse er der 5 gengangere fra sidste periode, 3 medlemmer som tidligere har siddet i repræsentantskabet for Sydtrafik samt 5 nye medlemmer.

Den nye bestyrelse består af:

Formand:

- Preben Friis-Hauge, Region Syddanmark

Næstformand:

- Erik Lauritzen, Sønderborg Kommune

Medlemmer:

- Karsten Uno Petersen, Region Syddanmark
- Jan Riber Jakobsen, Aabenraa Kommune
- Majbrit Rasmussen, Billund Kommune
- Karsten Degnbol, Esbjerg Kommune (Ny)
- John Nyborg, Fredericia Kommune
- Cecilie Haaland, Haderslev Kommune (Ny)
- Jakob Ville, Kolding Kommune
- Bjarne Lund Henneberg, Tønder Kommune (Ny)
- Finn Ladegaard, Varde Kommune (Ny)
- Vagn Sørensen, Vejen Kommune
- Gerda Haastrup Jørgensen, Vejle Kommune (Ny)

Kollektiv transport



Trafikselskab i Nordjylland har fået ny bestyrelse

Som følge af kommunalvalget og valget til regionsrådene har landets trafikselskabet fået nye bestyrelser. Bestyrelsen i Nordjyllands Trafikselskab, NT, består de kommende fire år af ni repræsentanter fra de nordjyske kommuner og Region Nordjylland

Den nye bestyrelsen i NT ser således ud:

- Søren Kusk, Aalborg Kommune (formand)
- Per Larsen Region Nordjylland (næstformand)
- John Christiansen, Morsø Kommune
- Niels Krebs Hansen, Vesthimmerlands Kommune
- Niels Christian Hem, Jammerbugt Kommune
- Jørgen Rørbæk Henriksen, Region Nordjylland
- Mikael Klitgaard, Brønderslev Kommune
- Jørgen Pontoppidan, Mariagerfjord Kommune
- Leon Sebbelin, Rebild Kommune

Det første bestyrelsesmøde afholdes som et seminar midt i marts, hvor den nye bestyrelse får en grundig introduktion til den kollektive trafik. Derefter mødes bestyrelsen med ca. en måneds mellemrum.



Nyt inspirationskatalog viser muligheder for mindre trængsel med BRT-løsninger

Køge Kommune og trafikselskabet Movia har med inspiration fra det internationale BRT-koncept udarbejdet en række forslag til, hvordan borgerne kan få kortere rejsetid og nemmere adgang til kollektiv transport. Samarbejdet har resulteret i et inspirationskatalog, som vil kunne anvendes i fremtidig planlægning.

BRT-konceptet (Bus Rapid Transit) handler om, hvordan man kan transportere mange mennesker på en hurtig og effektiv måde.

Studiet peger på løsninger, som ville kunne forbedre eksempelvis linje 101As fremkommelighed i en korridor mellem Køge Gymnasium og Ølby Station over Køge Station, så det kunne blive lettere at komme til og fra stationen.

Med løsninger som særlige busbaner og signalprioritering af busserne på udvalgte strækninger, vil busserne kunne komme uden om den trængsel, der ellers er medvirkende til længere transporttid og forsinkelser i den kollektive transport.

Inspirationskataloget viser også, at en opgradering af stoppestedsmiljøerne medvirker til at synliggøre den kollektive transport, forbedre adgangsforhold og give bedre ventefaciliteter for passagererne med god sammenhæng til det omkringliggende bymiljø i forhold til stiforbindelser og placering af stoppestederne. God sammenhæng mellem byrum, stoppesteder og byudvikling omkring stoppestederne kan tiltrække flere kunder til den kollektive transport. Hvis flere transporterer sig sammen er det til gavn for klimaet, og kan give mindre trængsel på vejene.

- Samarbejdet med Køge Kommune om at udvikle mulige løsninger i den kollektive transport med inspiration fra BRT-konceptet viser, at vi kan rykke rigtig meget i fællesskab og oveni købet med et bidrag til den grønne omstilling. Og det viser helt konkret, hvordan et tæt samarbejde mellem kommuner og regioner og Movia potentielt kan føre til mere effektiv og let tilgængelig mobilitet til borgere overalt på Sjælland, siger Dorthe Nøhr Pedersen, der er administrerende direktør i Movia.

Formand for Teknik- og Ejendomsudvalget i Køge Kommune, Lene Møller Nielsen (S), er glad for den inspiration, der er at hente i det nye katalog.

Kollektiv transport

- BRT er et spændende koncept, som bestemt kan være værd at skele til i udviklingen af den kollektive transport i fremtiden. Der ligger ikke konkrete planer i den retning endnu, men vi er blevet klogere og har fået et idékatalog, som kommer med interessante konkrete anvisninger til, hvordan en del af den trængsel, som præger Køge Kommune mange steder, kan løses. Idekataloget vil naturligt kunne indgå i en muligt kommende mobilitetsplan for Køge Kommune, siger hun.

Interesserede kan læse mere om de BRT-inspirerede løsninger i Køge **her**:

De BRT-inspirerede tiltag i Køge er et af flere BRT-inspirerede samarbejder med sjællandske kommuner om at forbedre fremkommeligheden ved at få flere til at benytte kollektiv transport. Movia har også etableret samarbejder med kommunerne i Helsingør, Ringsted, Hillerød og Holbæk.

Interesserede kan læse mere om BRT **her**:

Fyns trafikselkab har fået ny bestyrelse

Regionsrådet har udpeget to af medlemmerne, mens kommunerne på Fyn og Langeland har udpeget de øvrige ni bestyrelsesmedlemmer i trafikselkabet FynBus. De elleve bestyrelsesmedlemmer skal stå i spidsen for trafikselkabet FynBus de næste fire år

FynBus' bestyrelse har på sit konstituerende møde den 27. januar 2022 tillige valgt nyt formandskab, således at bestyrelsen herefter ser ud som følger:

- Formand for bestyrelsen, Morten Andersen (V), Nordfyns Kommune
- Næstformand for bestyrelsen, Kim Johansen (S), Region Syddanmark
- Anne Fiber (K), Kerteminde Kommune
- Ole Tyrsted Jørgensen (SF), Nyborg Kommune
- Jesper Kiel (Enhedslisten), Svendborg Kommune
- René Larsen (S), Langeland Kommune
- Kristian Nielsen (V), Faaborg-Midtfyn Kommune
- Jim Staffensen (K), Assens Kommune
- Regitze Tilma (V), Middelfart Kommune
- Claus Skjoldborg Larsen (S), Odense Kommune
- Lars Erik Hornemann (V), Region Syddanmark

Der var således genvalg til borgmester Morten Andersen, Nordfyns Kommune, der dermed er valgt til formand for FynBus' bestyrelse for tredje gang, mens Kim Johansen, Region Syddanmark afløser Poul Andersen, som næstformand.

Morten Andersen glæder sig til samarbejdet med FynBus' nye bestyrelse:

-Det er en spændende tid, vi går i møde. Vi skal have kunderne sikkert og trygt tilbage i den kollektive trafik efter Covid-19 og forude venter hele arbejdet med implementering af den grønne omstilling. Jeg glæder mig over, at bestyrelsen både består af gamle kendinge og nye ansigter. Det lover godt i forhold til at fortsætte den gode kurs, samtidig med at vi fortsat skal udvikle den kollektive trafik til glæde for de fleste.



Volvo-koncernen har efterhånden mange års erfaring fra batteri-elektriske som eksempelvis bybusser. Her en af de første i ordinær drift i Göteborg i 2015. Volvo-koncernen har også arbejdet med at genbruge udtjente bus-batterier til energilagring i bolig-komplekser. (Foto_ Jesper Christensen)

Svensk producent af elektriske køretøjer: **Elektriske batterier er renere end man umiddelbart tror**

Volvo Trucks, der ind til videre er den lastbilproducent, der har fået flet elektriske lastbiler registreret, forklarer, at elektriske batterier er renere end man umiddelbart skulle tro. Det skyldes blandt andet alternativer til grundstoffet kobolt og øget genbrug af brugte batterier

Volvo Trucks forklarer mere om produktion og genanvendelse af elektriske batterier i følgende artikel:

Et elektrisk batteri produceres med råstoffer, der udvindes ved hjælp af minedrift. Batterierne findes i forskellige udgaver, helt afhængigt af de egenskaber, som brugeren kræver. En vigtig komponent, der er almindeligt forekommende i de meget diskuterede litium-ion-batterier, er kobolt. Anskaffelsen af dette materiale har skabt en del kontroverser de seneste par år på grund af rapporter fra Amnesty International om krænkelse af både arbejdstager- og menneskerettigheder i Den Demokratiske Republik Congo. Hos Volvo er anskaffelsen af kobolt genstand for strenge indkøbsprocedurer. Det er dog vigtigt at huske, at der findes både renere og mindre kontroversielle alternati-

ver, når det drejer sig om anskaffelsen af kobolt. Litium-jern-fosfat (LiFe) er sandsynligvis det mest kendte alternativ, når vi taler om batterikemi. I Kina, hvor der sidste år blev solgt flere elbiler end noget andet sted i verden, er LiFe-batterier den mest dominerende batteritype.

Genbrug eller genvinding?

Diskussionerne går også meget på, hvad der skal ske med batterierne efter endt levetid. Er det bedst at genbruge batteriet eller at genvinde dets bestanddele? Genbrug er åbenlyst positivt set fra et bæredygtighedsmæssigt synspunkt. Elektriske køretøjsbatterier har stadig 70-80 procent af deres originale kapacitet, når de fjernes. Selvom den langsigtede værdi af et sådant batteri muligvis er begrænset for lastvognsindustrien, kan de stadig indgå i forskellige andre scenarier. Ved anvendelse i køretøjer er batterikapaciteten afgørende vigtig, mens det ved visse stationære anvendelser, f.eks. som reserveenergi, er vigtigere at sikre lokal tilgængelighed til brug for kritiske funktioner i samfundet. Genbrugte batterier kan f.eks. installeres på hospitaler, hvor de måske bliver aktiveret en gang hvert 5. år. Det betyder, at et batteri, der nærmer sig afslutningen på sin primære levetid, stadig kan være at værdi for samfundet.

Vi hører fra mange akademiske kilder, at det er vigtigt at genvinde. Det anslås, at vi inden 2025 vil være oppe på ca. tre fjerdedele af alle brugte elektriske batterier, som først genanvendes og derefter genvindes for at høste genanvendelige materialer såsom litium, kobolt og nikkel. Men det er først, når batteriet nedbrydes i separate elementer, at det bliver relevant at tage denne diskussion. Nogle af elementerne i elektriske lastbilbatterier kan betragtes som rigelige. Det rejser spørgsmålet om, hvorvidt genvinding virkelig er den bedste mulighed for anskaffelse, og om det altid er bedre for miljøet. Selvom genanvendelse har mange åbenlyse fordele, så er det vigtigt at bemærke, at der i denne debat også er kommercielle interesser på spil. Når alt kommer til alt, så ønsker genvindingsfirmaer, at folk skal bruge og betale for deres produkter, og at materialer som litium skal udvindes, når og hvor det giver økonomisk mening.

Kilden til den strøm, som de elektriske lastbilbatterier indeholder, er endnu et punkt i diskussionen om, hvor grøn den eldrevne mobilitet kan blive. Og her er der grund til optimisme, da den faldende pris på grøn energi betyder, at flere kilder som vind og sol kan blive en del af strømnettet. I Europa er der for andet år i træk blevet produceret mere strøm fra vedvarende energi end ved hjælp af fossile brændstoffer i første og andet kvartal af 2019. Også i Kina og Indien er bæredygtigstanken på fremmarch, idet myndighederne er i færd med at rykke det energipolitiske langsigtede fokus væk fra fossile brændstoffer.

Gode resultater for miljøet

Den samlede indvirkning af nutidens batteriproduktion på miljøet kan siges at være ret beskeden, idet den i øjeblikket ligger på et niveau, der er 80-90 procent renere end produktionen af dieselolie. Og med elektriske køretøjer er den nuværende miljømæssige "tilbagebetalingstid" mindre end et år, når vi taler erhvervskøretøjer. Det er den tid, der kræves for at generere så meget energi, som der forbruges ved produktion og levetidsdrift af systemet.

Miljøaspektet ved den eldrevne mobilitet er et af de hotteste emner i lastbilindustrien i dag. Mens debatten fortsætter med uændret hast, er det vigtigt at tage et øjeblik til at reflektere over fakta og myter omkring elektriske lastvogne og deres grønne profil.

(Kilde og tekst: Volvo Trucks)





Tankstationer får flere ladestandere

Med ladeløsninger til private hjem og virksomheder plus et stort netværk af lynladere på Shell-tankstationerne sætter DCC Energi fart på en stor satsning på el-biler. Energiselskabet går dermed ind i konkurrencen om at tilbyde el-bilister en samlet pakke af lade- og betalingsløsninger, der skal gøre det trygt og nemt at være elbilist. I første fase åbner hen over de næste uger lynladere på fem københavnske tankstationer, og i løbet af 2022 rykker lynladere ind side om side med benzin og diesel på tankstationer i flere af landets største byer

DCC Energi, der blandt andet står bag landets 240 Shell-tankstationer, lancerer med afsæt i en ny eMobility-forretning en komplet pakke af løsninger til el-bilister i Danmark.

Første skridt er åbningen af 300 kW lynladere på fem københavnske tankstationer. Herefter følger lanceringen af ladebokse til både private og virksomheder samt nye betalingsløsninger og roaming-aftaler, der skal forbedre lademulighederne for el-bilister - herunder et nyt samarbejde med Shell, der på sigt giver bilisterne adgang til over 300.000 ladestandere i Europa.

- Lige nu er den største udfordring for el-bilerne, at vi får opbygget en ladeinfrastruktur, der følger med det stigende salg. Med vores netværk af tankstationer har vi en unik infrastruktur også for fremtidens mobilitet, der, i samspil med

Miljø og energi

ladeløsninger til husstande og virksomheder, kan bidrage til, at det bliver lige så ukompliceret at køre elbil, som det er at køre benzin- eller dieselbil, siger Christian Heise, der er administrerende direktør i DCC Energi.

Nem betaling og nye roaming-muligheder

Fundamentet for DCC Energis eMobility-koncept er, at el-bilister skal kunne benytte ladestanderne med samme betalingsformer som i dag. Og prisen for at "tanke" el-bilen skal være gennemsigtig på tværs af de tilgængelige lademuligheder. Eksempelvis vil prisskiltet ud mod vejen på de københavnske Shell tankstationer, der vil tilbyde lynladning, vise dagsprisen på en kWh sammen med prisen på diesel og benzin.

- I takt med, at de nuværende ca. 140.000 hybrid- og elbiler i løbet af de næste fem-syv år bliver til 700.000, er det afgørende, at forbrugerne får nem adgang til den samlede ladeinfrastruktur gennem vores betalingsløsning. Populært sagt samler vi alt til bilen i et betalingskort uanset om det er benzin, diesel, el, bilvask eller kaffe, fremhæver Christian Heise.

Fra start får erhvervskunder og firmabilister, der har et Shell Card Erhverv, mulighed for at få et nyt hybrid-kort til både brændstof og el. Kortet kan også bruges til betaling på andres ladestanderne. I løbet af 2022 kommer også et almindelig Shell Card Privat med samme mulighed for betaling hos andre udbydere. Det samme gælder betaling på ladestanderne i Danmark og udlandet, der vil være klar senere på året.

De første fem lynladere på Shell tankstationer i København findes på Lyngbyvej, i Brøndby, Brønshøj, Kastrup, og Vasbygade. Men ifølge Christian Heise ligger planen for den videre udbygning af netværket af lynladere klar med fokus på henholdsvis Aarhus, Odense og Aalborg. Hertil kommer udvalgte tankstationer langs trafikale knudepunkter og ved udvalgte, større turistdestinationer for også at imødekomme efterspørgslen fra et stigende antal turister, der kører elbil.



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!](#)



Brændstofpriser:

Dieselolien er svinget med godt fem kroner op og ned de seneste år

Ved årsskiftet 2019-2020 skulle man betale omkring 12 kroner for en liter dieselolie. Et par måneder efter var prisen gået omkring 3,50 kroner ned til omkring 8,50 kroner. Kigger man tilbage på prisudviklingen de seneste ti år får man et billede af en kraftigt svingende kurve

Energiselskabet er et af de selskaber, der har en service, hvor man kan følge med i prisudviklingen. Her i Magasinet Bus er det nærliggende at se på, hvordan dieselpriserne har udviklet sig.

Tallene fra OK viser, at prisen har svinget mellem 8,18 i januar 2016 som det laveste og 13,69 fredag 25. februar som det højeste. Men oversigten viser også, at udsvingene har været markante i både antal og udsving i perioden.

Sætter man tallene i forhold til den generelle prisudviklingen er den aktuelle pris ikke oppe på et højere niveau, end den har været tidligere.

Nedenfor og på næste side bringer vi med energiselskabet som kilde tre grafer, der viser prisudviklingen på dieselolie de seneste 15 år.

Miljø og energi





Japansk bilproducent:

Batterier holder mindst 70 procents kapacitet i 10 år - eller op til 1.000.000 kilometer

Når den japanske Toyota-koncern introducerer sin første dedikerede elbil, bZ4X, i Danmark til juni, lover koncernen, at batteriet efter 10 års brug eller op til 1 million kilometers kørsel - alt efter, hvad der kommer først - som minimum stadig har 70 procent af sin oprindelige kapacitet til rådighed. Dermed er man som ejer af en Toyota-elbil sikret en god rækkevidde selv efter adskillige års og kilometers opladninger.

Toyota kører den nye bilmodel ud på det danske marked i juni umiddelbart før sommerferien. Modellen er den første af flere fuldt elektriske biler under Toyota's nye el-bilmærke, bZ, der er en forkortelse af "beyond Zero". Toyotas nye el-bilmærke skal bidrage til koncernens mål om ingen CO2 i hele bilens livscyklus.

Toyota har i udviklingen af bZ4X kunnet læne sig op af 25 års praktisk erfaring med elektrificering, der for alvor tog fart med introduktionen af verdens første serieproducerede hybridbil, Toyota Prius, i 1997. Netop denne mangeårige erfaring skaber grobund for en el-bil i vanlig Toyota kvalitet, holdbarhed og pålidelighed.

Toyotas tiltro til teknologien

Tiltroen til teknologien er stor hos Toyota, der lover, at batteriet i den nye elbil efter op til 10 års brug eller efter 1 million kilometers kørsel - alt efter, hvad der kommer først - som minimum stadig har 70 procent af sin oprindelige kapacitet til rådighed.

Maxus e-Deliver 9 - NY

Elbus - 72 kw - 7+1+1
Fartpilot, bakkamera

Pris: ring og hør



Isuzu Grand Toro - NY

Automat gear - 31+1 pass.
Fartpilot, toilet, armlæn, fodstøtte, magasinet

Pris: ring og hør



Irizar i6 13,35 - 2018

Km. 344.273 - Euro 6, Automat gear - 53+1 pass.
Retarder, toilet, bakkamera, armlæn, fodstøtte

Pris: 975.000 kr.



MAN Lions Coach L - 2015

Euro 6 - Km. 857.902 - Automat gear - 51+1 pass.
Fartpilot, retarder, aircon., toilet, kaffemaskine, borde, magasinet

Pris: 700.000 Kr.



Mercedes Tourismo - 2015

Euro 6 - Automatgear - 57+2+1 pass.
Fartpilot, toilet, aircon., retarder, armlæn

Pris: 850.000 Kr.



MAN Lions Coach L - 2016

Euro 6 - Automatgear - 55 pass.
Fartpilot, bakkamera, armlæn, anhængertræk

Pris: 950.000 Kr.



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

Materiel

Det betyder, at man som ejer af den nye bZ4X altså ikke skal bekymre sig om større kapacitetstab i batteriet og dermed heller ikke om en markant lavere rækkevidde med tiden.

Det eneste krav for at sikre sig denne batteritryghed på Toyota bZ4X er, at man lægger vejen forbi et autoriseret Toyota-værksted og får udført service efter forskrifterne. Så får man samtidig automatisk foretaget et batterihelbredstjek, hvilket sker uden meromkostninger.

Op til ti års serviceaktiveret garanti

Meldingen om batteritrygheden for Toyotas nye elbil kommer kun få måneder efter introduktionen af et helt nyt garantikoncept for alle Toyota-modeller, uanset om det er benzin, diesel, hybrid, plug-in hybrid, el eller brint. Konceptet bærer navnet Toyota Relax og giver op til ti års serviceaktiveret garanti eller 160.000 km – alt efter, hvad der kommer først.

Toyotas el-bil, bZ4X, kan fås med enten forhjulstræk med en 150 kW elmotor på 204 hestekræfter og et drejningsmoment på 265 Nm eller firehjulstræk med to separate 80 kW elmotorer på for- og bagakslen med en samlet systemydelse på 218 hestekræfter og et drejningsmoment på 336 Nm. Det giver en acceleration fra 0 til 100 km/t. på 6,9 sekunder. Alle tallene er foreløbige, da bilen fortsat venter på den endelige typegodkendelse.

Rækkevidde på over 450 km

Rækkevidden er et vigtigt parameter for elbilskunder, og det 71,4 kWh store lithium-ion batteri giver en forventet rækkevidde på over 450 km ifølge WLTP-målemetoden. Den præcise rækkevidde offentliggøres, så snart bilen er endelig typegodkendt.

Det vandkølede batteri i bZ4X kan ved hjælp af en 150 kW lynoplader oplades fra 0 til 80 procent på 30 minutter, hvis man ikke lige har tid til at benytte sig af den indbyggede, tre-fasede, 11 kW oplader.



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!



Busvognmand i Hvidovre kører ud med den hidtil største ordre på tyske el-busser

- Hvad vi ikke dør af, gør os stærkere. Sådan sagde administrerende direktør Poul Anchersen fra Anchersen A/S, da MAN i Danmark leverede 25 spritnye elektriske MAN Lion's City 12E bybusser, som skal køre på rute 7A mellem Ny Ellebjerg Station i Valby og Rødovrehallen. Med udsagnet henvisede Poul Anchersen til de udfordringer, der følger med driftsstart på en helt ny type busser på en ny rute

- Jeg er dog sikker på, at vi ikke dør, men tværtimod bliver stærkere af leveringen af disse nye MAN-busser, for de er ganske enkelt de bedste, elektriske busser, jeg nogensinde har kørt, fastslog han.

Og Poul Anchersen har noget at have sin mening i, for Anchersen A/S har siden 2019 haft op imod et halvt hundrede elektriske kinesiske BYD-busser i sin flåde og ved, hvad der skal til for at omstille fra dieseldrevne busser til elektriske ditto.

Også MAN Truck & Bus' danske direktør Malthe Kauert gav de nye busser nogle ord med på vejen.

Materiel

- At sælge nye busser, er én ting. At sikre problemfri drift efterfølgende er en anden ting. Den nye Lion's City 12E er et nyt produkt for alle her i Danmark - for MAN-organisationen og for Anchersen A/S. Jeg er dog sikker på, at produktet i sig selv i kombination med den grundige og intensive klargøring af de polsk-byggede busser vil blive en succes på rute 7A, sagde Malthé Kauert.

Hårdt arbejdet at klargøre så mange nye busser

På MAN's busværksted i Greve har der gennem de seneste par måneder været stor travlhed. Når busserne leveres fra fabrikken, går et større logistikarbejde i gang. Alle busser skal gennemgås og tilpasses de danske kundeønsker, og der skal foretages en masse lokale monteringer og tilpasninger. Blandt andet skal samtlige busser have monteret Rejsekortudstyr, inden de københavnske passagerer kan stige på busserne

- Med leveringen af de mange el-busser til Anchersen A/S har vi nået en milepæl. Vi får vi nu vores første 25 el-busser ud at køre i København. Vi har i forvejen leveret ni lignende el-busser til Odder og to til Skander-





borg kommuner. Nye el-busser på vejene rundt omkring i Danmark er jo den bedste reklame, vi kan få for vores præmierede el-busser, saagde Jesper Mathiesen fra MAN.

Han er Fleet & PTA Tender Manager Citybus hos MAN i Danmark og har stået for forhandlinger og tilbudsgivning i forbindelse med Anchersen A/S' ordre. Den er i øvrigt den foreløbigt største, samlede ordre på den nye Lion's City 12E i hele Europa.

Rigelig plads sikrer komfort og bekvemmelighed

De nye københavnske MAN-bybusser har plads til op til 76 passagerer. Større sædeafstand, ryglænsenhøjde og ekstra komfortable polstrede sæder sikrer, at passagerer får en behagelig oplevelse. At give tilstrækkelig plads bliver i øjeblikket meget vigtigere i Corona pandemiens tidsalder. I Lion's City 12E skyldes dette primært det optimerede siddeområde bagerst, hvilket er muliggjort, da det traditionelle "motortårn", som kendes fra diesel-busserne, nu ikke længere er nødvendig.

Milepæl for MAN

Med København på landkortet er endnu en milepæl nået for MAN, der for alvor er ved at få den nye MAN Lion's City 12E-bus ud i mange europæiske storbyer. Det gælder blandt andet Hamburg, Nürnberg og Malmø. Med MAN Lion's City E rullende i flere europæiske storbyer viser MAN med al tydelighed, at man er klar til at tage kampen op med de øvrige både europæiske men også kinesiske busproducenter, hvoraf sidstnævnte fra starten fik sat sig på en stor del af det danske marked for elektriske bybusser.

Materiel

- Jeg er glad for, at MAN har været villig til at tage kampen op og kan levere et konkurrencedygtigt produkt her i Danmark. Vi glæder os til at sætte busserne i drift, og vores passagerer kan se frem til en rigtig god rejseoplevelse, sagde Poul Anchersen.

De første københavnske MAN Lion's City 12E forlod Anchersen A/S' garageanlæg på Avedøre Holme i Hvidovre på søndag aften efter overdragelsen, så de var klar til at åbne de elektriske døre for passagererne på rute 7A klokken 0.00 natten mellem søndag og mandag.



Energiselskab fandt ny salgschef i egne rækker

Olieselskabet YX Erhverv ansatte sidst i 2021 Keld Østergaard, som ny salgschef i YX Erhverv. Keld Østergaard, der har godt 15 års erfaring fra branchen, er hentet i YX-koncernens egne rækker

57-årige Keld Østergaard kommer som ny salgschef til at få ansvaret for Sydsjælland og Lolland-Falster. Keld Østergaard kommer senest fra en stilling som salgschef hos YX Smøreolie.

- Det er med stor begejstring, at jeg har sagt ja til jobbet i YX Erhverv, og jeg er spændt på yderligere at skulle styrke vores tilgang i den sydlige del af Sjælland. Det ligger i mit DNA at sætte kunden i centrum, og jeg ser frem til at arbejde med at sikre den gode oplevelse for både nuværende og potentielle kunder i YX Erhverv, siger han.

Keld Østergaard har over 15 års erfaring fra olie- og transportbranchen, hvor det seneste halvandet år er foregået internt i koncernen og førhen hos et konkurrerende selskab.

Keld Østergaard har siden oktober 2021 været hos både YX Smøreolie og YX Erhverv. Fra 1. januar vil han udelukkende være hos YX Erhverv.

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

Politiet fandt flere typer af overtrædelser i busser med skiturister

Tungvognscenter Øst kontrollerede fredag og søndag i ugen op til vinterferien skibusser ved motorvejsrasteplassen ved Karlslunde på Motorvej E20 om fredagen og ved Transportcentret i Køge om søndagen. Ved de to kontroller konstaterede politiet flere typer af overtrædelser relateret til både køretøjer og chauffører

I alt 35 busser blev kontrolleret, og mandskabet fra Tungvognscenter Øst kunne konstatere overtrædelser både inden for Færdselslovens område, men også inden for lovgivningen for busområdet, idet fredagens kontrol i Karlslunde gav følgende sager:

- I to tilfælde blev udenlandske busser med tilkoblet påhængsvogn målt med en hastighed over det tilladte, hvor den ene blev målt til at køre mindst 97 km/t mod højst tilladt 80 km/t for vogntoget
- En dansk bus opfyldte ikke betingelserne for syn og godkendelse, da bussen var monteret med en skikasse uden, at bussen efterfølgende var blevet godkendt med sin forøgede vægt og længde efter denne tekniske ændring af køretøjet
- To chauffører i en tom, udenlandsk bus med tilkoblet påhængsvogn havde ikke overholdt køre-/hviletidsbestemmelserne, idet de manglede 1 time 20 minutter i at have overholdt den daglige hviletid på ni timer, ligesom sikkerhedswiren til den tilkoblede påhængsvogn ikke var monteret korrekt

Ved søndagens kontrol i Køge var tungvognscentrets bremseprøvestand også i brug. Resultaterne af kontrollen blev følgende:

- Tre påhængsvogne tilkoblet busser kunne ikke bremse tilstrækkeligt. Bremseevnen på en af påhængsvognene var nede på 5 procent, hvilket medførte nummerpladeinddragelser og sigtelse mod de respektive buschauffører for overtrædelse af færdselsloven
- Hverken chaufføren og medføreren på en dansk bus med tilkoblet påhængsvogn havde den rette kørekortkategori til vogntoget, idet de begge manglede kørekortkategorien D/E
- I en udenlandsk bus blev det konstateret, at den registrerede bruger af køretøjet ikke var i overensstemmelse med tilladelsesindehaveren
- To danske busser havde ikke fået tilset deres ildslukker inden for det seneste år

De to kontroller kom efter, at Tungvognscenter Øst i januar måned 2022 afviklede et online orienteringsmøde for ca. 30 medlemmer af brancheforeningen Dansk PersonTransport, hvor netop fokuspunkter for politiets kontroller af busser blev gennemgået sammen med et uddrag af gældende regler inden for busområdet.

- Kontrollerne blev udført efter det afholdte informationsmøde og netop nu, hvor det er højsæson for bustransport af skiturister til destinationer ofte langt væk. Sikkerheden for passagererne skal være i orden på disse lange køreture, siger politikommissær Steen Bischof, der er leder for personalet i Tungvognscenter Øst under Midt- og Vestsjællands Politi.

I sagerne med påhængsvognene, der blev frakoblet af forskellige årsager, blev busserne pakket om, således at bagagen kunne tages med videre under hensyntagen til, at godset ikke spærrede for udgangene i køretøjerne. De frakoblede påhængsvogne blev stående og måtte afhentes på anden måde.



Toldere og politi finder 40.000 ulovlige piller i to busser

- Hen over juleferien var Toldstyrelsen til stede ved grænsen i Rødbyhavn, og i løbet af to dage fandt toldere i alt 40.000 piller, som ikke må tages med ind i landet. Ulovlige lægemidler kan udgøre en decideret sundhedsrisiko, siger Michael Lund, der er kontroldirektør i Toldstyrelsen.

Kort før nytår kontrollerede Toldstyrelsen og Sydsjællands og Lolland-Falsters Politi rejsende ved grænseovergangen i Rødbyhavn. Tolderne havde i forbindelse med indrejsekontrol fokus på, om de rejsende overholdt reglerne for, hvad der må tages med til Danmark, og om der er forsøg på smugleri

Ved kontrollerne stoppede myndighederne busser på vej ind i Danmark ved grænseovergangen i Rødbyhavn. Efter alle passagerer havde taget deres bagage i bussernes lastrum var der i to tilfælde en kuffert uden ejermand. I begge tilfælde viste kufferterne sig at indeholde 20.000 piller med det virksomme stof tramadol, der er et smertelindrende stof i gruppen af opioider.

Politiets efterforskning er stadig i gang, og en person er forsat varetægtsfængslet i den ene sag.



Mathias Andersen leder i dag Fladså Turist, som blev grundlagt af hans far Per Andersen i 1986 - med opbakning fra hustruen Lykke.

Fladså Turist:

Serviceniveau og troværdighed er forankret i navnet

Historien om Fladså Turist i Lov ca. 10 km syd for Næstved er klassisk for en dansk busvirksomhed. En arbejdsom buschauffør med ambitioner springer ud som lokal vognmand med én brugt bus, og derfra ser han sig ikke tilbage. Virksomheden vokser stille og roligt med flere og flere busser, nye aktiviteter og stabil vækst trods bump på vejen og en branche i konstant forandring.

Buschaufføren var Per Andersen, der med stor opbakning fra hustruen Lykke fik hjulene til at rulle. Året var 1986, og i dag - godt 35 år senere - står der Fladså Turist på 25 busser - fra mini- og midibusser over store skolebusser til moderne 4-stjernede turistbusser og to dobbeltdækkere.

I dag er det 2. generation Andersen i form af Mathias Andersen, der sidder i direktørstolen - og indimellem også i førerstolen på en af virksomhedens busser. Han prøver dog at begrænse køreriet mest muligt, for der er masser at lave på kontoret, der stadig ligger i forældrenes landejendom i Lov.

Busrejser

Magasinet Bus har sat Mathias stævne for at høre lidt om, hvordan en traditionel, lokal busvirksomhed klarer sig i en tid med efterveer fra Corona, konsolideringer i branchen og knaphed på chauffører gennem flere år.

- Tak, det går faktisk fornuftigt, svarer Mathias Andersen på vores spørgsmål om situationen for Fladså Turist.
- Vores højsæson starter om en god måneds tid, og vi er klar med både materiel og medarbejdere. Faktisk har vi fyldt godt op i ordrebogen på trods af - eller måske snarere på grund af - at vi er kommet ud af Coronaens skygge. Der er opsparet et behov for at komme ud og opleve noget, og kunderne er ikke længere usikre på, om de kan komme af sted på tur. Der bliver fart på i den kommende sæson, fastslår Mathias Andersen.

Står solidt på to ben

Fladså Turist står solidt på to dominerende aktiviteter. Den ene er skolebuskørsel for Vordingborg kommune, og den anden er traditionel, lokal kørsel for virksomheder, idrætsforeninger, pensionistklubber og private. Halvdelen af flåden på de 25 busser er fast beskæftiget med skolebuskørsel og den anden halvdel - fordelt på en minibus, en midibus og 11 store turistbusser - betjener det store og varierede marked for bestillingskørsel, udflugter og endags-ture.

- Som så mange andre blev vi hårdt ramt af corona-restriktionerne, og som så mange andre måtte vi også ty til hjemsendelse af medarbejdere med lønkompensation. Nu er vi tilbage på fuldt aktivitetsniveau og kan glæde os over, at det også er lykkedes at skaffe chauffører til alle vores busser. Det har holdt hårdt, men med god hjælp fra bl.a. de lokale jobcentre er det lykkedes, fortæller Mathias Andersen.

Som så mange andre busvirksomheder ser han dog også mørke skyer, når det gælder chauffør-situationen. Fladså Turist har ikke de helt store udfordringer, når det gælder fastholdelse af chauffører - bortset fra, at gennemsnitsalderen ligger i den høje ende. Til gengæld kniber det med at rekruttere nye chauffører, når de gode, gamle chauffører stopper for at gå på pension eller efterløn.



Busrejser



Fladså Turist er ved at indkøre et nyt design af selskabets busser.

(Foto: Fladså Turist)

- Vi skal have talt buschaufførjobbet op. Der er mange fordomme om jobbet - bl.a. at lønniveauet er for dårligt. Mange henviser til, at lastbilchauffører tjener betydeligt mere, men det gør de kun i kraft af mange flere arbejdstimer. Både som lastbil- og chauffør skal man være fleksibel og servicemindet, men i de gode busvirksomheder kommer chaufførerne hjem til fyraften og kan planlægge deres fritid, fastslår Mathias Andersen..

Hos Fladså Turist er man ikke bleg for at tage yngre og uerfarne chauffører ind og investere i oplæring og uddannelse. Det kræver bare, at de har den rigtige indstilling og evner.

God fremtid for branchen

- Jeg er overbevist om, at busrejser har en god fremtid foran sig. Flere og flere gæster - også blandt de yngre - ønsker at opleve og rejse komfortabelt i et roligt tempo med nærvær og samvær, siger Mathias Andersen.

Hos Fladså Turist er man overbevist om, at skræddersyede produkter er vejen frem. Man skal kunne tilbyde unikke oplevelser, som ikke kan lade sig gøre i egen bil, og hvor kunderne ikke skal bekymre sig om andet end at bestille, betale og møde op til tiden. Derfor arbejder Fladså Turist intenst på at udvikle og markedsføre nye produkter, hvor man er totalleverandør af både udvælgelse af destinationen, bustransporten, bespisning undervejs, lokale udflugter med guidning osv. Det kan f.eks. være for en lokal pensionistforening, som dermed ikke behøver at bekymre sig om andet end at udvælge rejsemålet og tilmelde et bestemt antal gæster. Så klarer Fladså Turist resten.

- Vi arbejder også med at kunne tilbyde udflugter og oplevelser "i løssalg", hvor vi markedsfører en pakkedøsning og selv tager risikoen for at få solgt tilstrækkeligt med billetter. Det vil kræve et helt andet fokus på markedsføring, men vi tror, at der er et marked for kvalitetsoplevelser, der er let tilgængelige, bekvemme, sikre og grønne.

Busrejser

Apropos grønne, så har Fladså Turist gennem de senere år gennemført en målrettet opgradering af hele turistbusflåden. Der køres nu kun med Euro 6, og i starten af næste måned ruller der endnu en spritny turistbus ind i flåden.

- Vi har i rigtig mange år stort set kun kørt med Volvo-busser og været godt tilfredse. Det gælder både vores skolebusser, selv om de er lidt oppe i årene, og vores nyere, store turistbusser. Vi blev ærlig talt meget skuffede, da Volvo trak sig fra det danske turistbusmarked for nogle år siden og efterlod os lidt med fletningerne i postkassen, så nu har vi sadlet om til MAN/Neoplan. Vi har allerede fået leveret tre MAN-produkter, og har nu en Neoplan Tourliner på vej, fortæller Mathias Andersen.

Faktisk har Fladså Turist undersøgt markedet for mere grønne løsninger meget grundigt. Der er blevet kigget på bæredygtigt HVO som brændstof og sågar elektriske busser for at skærpe miljøprofilen, men ifølge Mathias er markedet bare ikke parat endnu.

Ikke klar til el-busser endnu

- El-busser ser ud til at fungere fint i de store byer, og der er allerede fuld fart på elektrificeringen af kollektiv trafik. Vores hovedaktiviteter, skolekørslen samt bestillingskørsel med bl.a. udflugter og én-dages ture, egner sig simpelthen ikke til elektrificering endnu. 80 % af vores ture foregår på Sjælland, og mange af turene kunne måske godt gennemføres med f.eks. en Yutong batteribus, men ladeinfrastrukturen er ganske enkelt ikke tilstrækkeligt udbygget til, at det på nogen måde kunne løbe rundt for os, fastslår han.

Men apropos nye produkter og nyt materiel, så er Fladså Turist også i fuld gang med et grafisk stilskifte. Den velkendte grafik med gule og blå farver i firmanavn og dekoration af busserne vil løbende blive udskiftet med nyt firma-logo og nye farver på busserne.

- Nogle har drillet os med at vi kørte i svenske farver eller lignede IKEA-busser. Det har vi taget med et smil, men det er nu ikke derfor, vi skifter stil. Lige som med vores produkter og materiel skal vi hele tiden udvikle os til det bedre, og vores velkendte høje troværdighed og serviceniveau sidder ikke i farverne. Det er forankret i vores navn Fladså Turist, og det laver vi ikke om på, forsikrer Mathias Andersen.



Men det nuværende design er stadig i brug på eksisterende busser som disse to fra Volvo.

Chaufførjobbet er præget af dårligt image, "latterligt lille løn" og bureaukratiske hindringer

Problemer var der nok af på bordet ved Transportministeriets høring om chaufførmanglen, men ingen nemme løsninger. Der skal tages fat både på de umiddelbare hindringer og på de langsigtede problemer, hvis ikke transportbranchen skal sande til i mangel på chauffører

Af Niels Bak Henriksen

Når en arbejdsgiver stiller sig op og siger, at han synes, lønnen er latterligt lille, så ved man, at der er et seriøst problem.

Konstateringen om det latterlige lønniveau kom fra fragtmand og ejer af Slagelse Transportcenter, Jens Ole Larsen. Som mange andre i branchen kæmper han med at skaffe folk til at køre sine lastbiler. Og et af problemerne er, at lønniveauet i branchen ikke er attraktivt nok.

- Det giver ingen mening, at det er sådan. Der er ingen anden branche, hvor investeringer og materiel er så dyrt, og lønningerne så lave, sagde han. Og tilføjede at lønninger og fragtrater må følges ad op.

Enhedslistens transportordfører Henning Hyllested havde ellers lidt polemisk givet udtryk for, at når nogle af parterne talte om mangel på arbejdskraft, så skinnede det lidt igennem, at det var mangel på billig arbejdskraft.

Men den stod han ret alene med.

For blandt de forskellige branchefolk på høringen var der en bred erkendelse af, at løndumping og dårlige arbejdsvilkår i hvert fald ikke tiltrækker den manglende arbejdskraft. Jens Ole Larsen blev for eksempel bakket op af administrerende direktør i vognmændenes brancheorganisation DTL Erik Østergaard.

- Det er vigtigt, at der er fokus på at holde ordentlige løn og arbejdsvilkår i vores branche. Det er dét, der er vejen frem, sagde han.

Men en ting er organisationernes holdning. Formand for transportgruppen i 3F Jan Villadsen pegede på, at dårlige arbejdsforhold er det, alt for mange unge oplever, når de vil starte i branchen.

- Når vi taler med unge, som har søgt, så hører vi tit, at de får at vide, at der mangler arbejdskraft - og så får de tilbudt et 0-timers job.

Arbejdsforhold

Altså en ansættelse uden noget garanteret timetal, men hvor man blot skal stå til rådighed for forefaldende arbejde.

For nylig kunne Fagbladet 3F også afsløre endnu en sag om løndumping, hvor chauffører fra et firma i Kolding kørte for helt ned til 25 kroner i timen. Og det er et problem, som rækker langt ud over de underbetalte chauffører.

- Jeg kan godt forstå med debatten, at unge ikke vil ind i branchen, lød det direkte fra de konservatives transportordfører Niels Flemming Hansen.

Dermed satte både Jan Villadsen og Niels Flemming Hansen fingeren på et af de ømme punkter, som gik gennem debatten på høringen: Transportbranchen har et seriøst imageproblem.

- Det har ikke været attraktivt at søge ind i erhvervet, for forholdene har været for ringe, sagde transportminister Trine Bramsen (S) allerede i sine indledende bemærkninger.

Det dårlige image er især et problem, når man skal tiltrække de unge.

- Hvis man står nede på Craisy Daisy og siger, man er buschauffør, så får man nok ikke nogen med hjem den aften, lød det fra direktør i busvognmændenes organisation Dansk PersonTransport Michael Nielsen, der fortsatte:

- Det skal vi bare have ændret på.

Det er dog lettere sagt end gjort. Flere talte om at forsøge at få de gode historier ud, så det ikke altid er historier om dårlig løn eller manglende toiletter på rasteplasserne, man hører fra branchen, og havde også hæftet sig ved den meget succesfulde kampagne, som den maritime branche har gennemført.

- Det tager tid at gøre op også med mange af de myter, sagde transportministeren. - Og tid har vi ikke for meget af.

Akut problem

Problemet med at tiltrække arbejdskraft i transportbranchen er akut. Ifølge Beskæftigelsesministeriet har virksomhederne i branchen svært ved at skaffe folk i en fjerdedel af deres forsøg på rekruttering. Halvdelen af DTL's medlemmer siger, at manglen på arbejdskraft er en begrænsning på deres aktivitet.

Og selvom bedre image og højere løn kan få flere ind i branchen på sigt, så løser det ikke nogen problemer her og nu.

Her pegede deltagerne i høringen i stedet på en række bureaukratiske problemer.

På den helt korte bane gælder det lange ventetider på både køreprøver og chaufførbeviser

- De unge mister modet, lød det fra en af deltagerne.

Desuden slog flere til lyd for at fjerne kravet om, at man skal være 21 for at få chaufførbeviser i en række kategorier på transportområdet. Og det fandt lydhørhed hos i hvert fald Venstres transportordfører Kristian Pihl Lorentzen.

- Jeg synes det er svært at sige til et ungt menneske, at når nu alle de andre vælger et job, så skal du vente tre år endnu, sagde han.

Der var dog også en bred erkendelse af at problemet med rekruttering ikke bare kan løses blandt de unge.

Flere pegede på, at branchen har haft succes både med at inkludere international arbejdskraft og blandt nydanskere,

og branchedirektør i DI Transport, tidligere V-minister Karsten Lauritzen, pegede på, at mange af de nyuddannede faktisk er over 50.

- Det er en mulighed for nedslidte i andre brancher, sagde han.

Forslag på stengrund

På høringen gjorde Karsten Lauritzen sig også til bannerfører for et af de forslag, som faldt helt på stengrund på den politiske side af bordet. Nemlig at fjerne Arne-pensionen, som han mente præcis fjernede mange af dem, som søgte ind i erhvervet, fordi de var nedslidte i deres oprindelige job.

Han blev dog imødegået af Jan Villadsen fra 3F.

- Jeg har lige ringet og talt med vores A-kasse. Ud af 60.000 i transportbranchen har 201 søgt Arnepension - heraf 32 chauffører, sagde Jan Villadsen.

Og så blev der også brugt en del krudt på at diskutere de bøder, som mange chauffører oplever at få. Især P-bøder for små forseelser, bøder for eksempelvis at glemme at logge ud på køre-/hviletids registreringen eller store bøder for at køre rundt med et sygt dyr, som man reelt ikke har haft nogen chance for at opdage.

- At skulle betale en månedsløn for at kunne gå på arbejde - det kan simpelt hen ikke være rimeligt, sagde vognmand Knud Laursen.

Men debatten om bødeniveauerne fik ikke et ord med på vejen fra nogle af de tilstedeværende politikere.

Hvad end det var Arne-pensionen eller bødeniveauet, hun havde tænkt på, havde transportministeren da også allerede, da hun indledte debatten, manet til at finde løsninger de steder, hvor det var muligt.

- Jeg tror, det er vigtigt, at vi alle er indstillet på at bøje af - og så afskrive muligheder, der hvor der ikke er enighed, sagde hun.

Ved høringens afslutning efterlyste Venstres Kristian Pihl Lorentzen en plan for hvad der nu skal ske.

- Den her dag kan ikke ende med, at vi siger farvel. Der skal jo følges op på de her ting. Det er jo ikke raketvidenskab, sagde han.

Og stak så ellers hovederne sammen med de konservatives Niels Flemming Hansen, som sluttede med at bebude et par spørgsmål i Folketingets Transportudvalget om en tidsplan.

Herefter kunne mødelederen lukke høringen 11 minutter over den fastsatte tid.

- Det koster 2.000 kroner i bøde, råbte en eller anden, og forsamlingen opløste sig i almindelig latter.



Persontransportorganisation sætter chaufførmangel på den politiske dagsorden

Organisationen for bus- og taxivognmænd - Dansk PersonTransport deltog sidst i februar i en politisk høring i Transportministeriet om den kritiske chaufførmangel

Efter høringen fremhæver Dansk PersonTransport, DPT, at det for organisationen er vigtigt at skabe politisk bevågenhed om chaufførmanglen i persontransportsektoren, hvor mange oplever at må sige nej til nye ordrer, fordi der ganske enkelt ikke er nok chauffører til at køre taxier, busser og minimusser.

På høringen hvor alle Folketingets partier er inviteret, fremlagde DPT fire konkrete forslag, der efter organisationens mening kan bidrage til at få flere chauffører beskæftiget i branchen.

For det første skal det kunne betale sig for de mere erfarne chauffører - de såkaldte seniorer - at arbejde mere ved siden af deres folkepension og efterløn. DPT kvitterer for afskaffelsen af modregningen af egen indkomst, som nu bliver gennemført i 2023, men branchen mangler hænder nu, og derfor bør dette initiativ fremrykkes, så det gælder allerede fra dette forår.

For det andet foreslår DPT sammen med 3F, der organiserer mange buschauffører, TUR, Dansk Erhverv og Dansk Industri at nedsætte aldersgrænsen for buschauffører fra 21 til 18 år, forudsat at de unge starter på erhvervsuddannelsen til buschauffør. Det vil potentielt kunne tilføre op mod 400 unge chauffører om året, og bidrage til en fornyelse af medarbejderskaren.

For det tredje foreslår DPT, at Jobcentrene skal have bedre mulighed for at anvise ledige til persontransportsektoren og finansiere deres uddannelse.

For det fjerde foreslår DPT at nedbringe ekspeditionstiden for udstedelse af chaufførkort som i øjeblikket er seks uger, så man kan få de uddannede chauffører hurtigere ud bag rattet.

DPT peger på, at alle fire forslag alle er løsninger, der relativt hurtigt vil kunne gavne en persontransportsektor, der har behov for mange flere dygtige chauffører.



Færdselsstyrelsen har udsendt nye bekendtgørelser om gods- og buskørsel

Færdselsstyrelsen udsteder nye bekendtgørelser om gods- og buskørsel. Samtidig er der ændringer til bekendtgørelse om visse former for kombineret godstransport. Ændringerne sker som led i gennemførelsen af EUs Vejpakke.

Ny godskørsels- og buskørselsbekendtgørelse

Færdselsstyrelsen har som følge af EUs udstedelse af ændringsforordning 2020/1055 udarbejdet en ny godskørsels- og buskørselsbekendtgørelse.

De nye bekendtgørelser indeholder ændringer af markedsadgangsreglerne (vandelskravet, egenkapitalkravet, etableringskravet, kravet til økonomisk ansvarlighed og kravet om faglig kvalifikation).

Reglerne indebærer blandt andet:

- Indsættelse af vandelskravet på bekendtgørelses-niveau
- Lempelse af egenkapitalkravet
- Fjernelse af 10-årskravet for kursusbevis for faglig kvalifikation
- Krav til dokumentation til opfyldelse af etableringskrav.

Ændring af bekendtgørelse om visse former for kombineret godstransport

Med vedtagelsen af forordning 2020/1055 har medlemsstaterne fået mulighed for at anvende cabotagereglerne i forbindelse med kombinerede godstransporter i Danmark.

Ændringerne indebærer:

- I bekendtgørelsen indsættes der en bestemmelse om, at cabotagereglerne, der fremgår af artikel 8 i forordning nr. 1072/2009, skal iagttages, når der udføres godstransport, der indledes og/eller afsluttes som en kombineret transport i Danmark.

Bekendtgørelserne træder i kraft den 21. februar 2022.

Interesserede kan se bekendtgørelserne **her**:



Arbejdstilsynet har undersøgt arbejdsmiljøet blandt lønmodtagere

Arbejdstilsynets nye rapport "National Overvågning af Arbejdsmiljøet blandt Lønmodtagere" giver et billede af arbejdsmiljøet i Danmark i foråret 2021. Undersøgelsen er baseret på omkring 30.000 besvarelser fra lønmodtagere

Undersøgelsen afløser den tidligere undersøgelse "Arbejdsmiljø og Helbred", som blev gennemført af Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø hvert andet år i perioden 2012-2018. Undersøgelsen er baseret på et spørgeskema, som er besvaret af ca. 30.000 lønmodtagere.

De først resultater, der nu offentliggøres, viser lønmodtagernes svar på en række spørgsmål om kemisk og biologisk arbejdsmiljø, ergonomisk arbejdsmiljø og krænkende handlinger i det psykisk arbejdsmiljø.

Arbejdstilsynet vil senere i 2022 offentliggøre de resterende resultater om lønmodtagernes rapporteringer af faktorer i arbejdsmiljøet.

Formålet med undersøgelsen er at belyse udbredelsen og udviklingen i væsentlige negative og positive faktorer i arbejdsmiljøet samt bidrage til datagrundlaget for forskning i blandt andet helbredskonsekvenser af risikofaktorer i arbejdsmiljøet. Undersøgelsen skal også anvendes til at følge op på de prioriterede nationale mål for arbejdsmiljøindsatsen i "Trepartsaftale om prioriterede nationale mål for arbejdsmiljøindsatsen" indgået mellem S-Regeringen og arbejdsmarkedet i december 2020.

Et enkelt udpluk fra undersøgelsen:

På spørgsmålet, om man inden for det seneste år har oplevet at blive chikaneret af kunder, klienter, patienter, elever eller pårørende i forbindelse med sit arbejde, svarer 33,6 procent af lønmodtagerne i branchen transport af passagerer, at de har oplevet chikane fra eksterne.

Interesserede kan læse Arbejdstilsynets rapport [her](#):

"National Overvågning af Arbejdsmiljøet blandt Lønmodtagere"

I tre korte tema-notater giver Arbejdstilsynet et overblik over de væsentligste resultater i rapporten.

- **Kemisk og biologisk arbejdsmiljø**
-
- **Ergonomisk arbejdsmiljø**
-
- **Psykisk arbejdsmiljø: Krænkende handlinger, herunder sexuel chikane, vold og trusler**

Transportbranchen kan høste afledte gevinster af ny bogføringslov

En ny bogføringslov stiller nye krav til digitalisering af regnskabsmateriale. Ifølge en fintech-direktør kan de lovkrav, der ved første øjekast ser besværlige ud, imidlertid ende med at blive til gavn for mange transportvirksomheder. - Nye lovkrav bliver sjældent mødt med begejstring af de virksomheder, de omfatter, men min klare vurdering er, at i transportbranchen vil rigtig mange ende med at få gavn af den nye bogføringslov. Loven stiller nogle ret omfattende krav til digitalisering af regnskabsmateriale, og det forhold tror jeg ret hurtigt kan resultere i en række meget kontante gevinster for vognmændene, siger Henrik Kruse, der er direktør i it-virksomheden Digisense

Til foråret forventes Folketinget at vedtage en ny bogføringslov om digital opbevaring og backup af regnskabsmateriale. Loven betyder, at de fleste danske virksomheder snart skal i gang med at justere systemer eller procedurer for at stå klar til de nye regler. I første omgang kan det måske lyde dyrt og besværligt, men ifølge Henrik Kruse kan resultatet meget vel blive det stik modsatte.

- Min klare vurdering er, at i transportbranchen vil rigtig mange ende med at få gavn af den nye bogføringslov, siger Henrik Kruse og peger på, at selvom loven vil stille nogle ret omfattende krav til digitalisering af regnskabsmateriale, kan det efter hans vurdering ret hurtigt resultere i en række kontante gevinster for vognmændene.

Digitaliseringen fjerner dyre fejl

Ifølge Henrik Kruse er der i første omgang to områder, hvor transportvirksomhederne vil kunne mærke gavnlige effekter, når de begynder at digitalisere de ting, loven kræver.

- Ofte har man inden for transport en stor mængde ekstra bilag, som skal dokumenteres i forbindelse med fakturaen. Det giver nogle tunge og tidskrævende processer, som naturligt medfører omkostninger, man i meget vidt omfang kan skære væk, når man digitaliserer området, siger Henrik Kruse og fortsætter:

- Samtidig giver digitaliseringen af bilag mulighed for automatisk at kontrollere for fejl i priser og aftaler, som kan koste virksomheden dyrt. På den måde vil der ikke blot ligge en administrativ besparelse, men også en kontant besparelse i, at man for eksempel undgår fejl i betalinger. Vi ved fra mange kunder, at den slags fejl kan rumme store skjulte omkostninger, som virksomhederne ofte ikke ville have opdaget uden en digital kontrolmekanisme.

Ikke svært at digitalisere

It-virksomheden Digisense har arbejdet med digitalisering af regnskab og bogføring i elleve år og leverer i dag løsninger til en stor mængde små og mellemstore virksomheder. For at gøre det let for virksomhederne at tilpasse sig den nye bogføringslov uden større omkostninger, har de skåret deres eksisterende løsning til, så den rummer en såkaldt "Lovpakke", der stemmer præcis med de nye krav, der kommer. Værktøjet har blandt flere features en app, som gør det nemt at digitalisere alle relevante fysiske bilag og journalisere dem automatisk.

Revisor: De fleste vil få brug for software

I forbindelse med sit udviklingsarbejde har Digisense været i dialog med flere revisorer. En af dem er statsautoriseret revisor hos Deloitte, Gert Rasmussen. Han ønsker ikke at anbefale specifikke systemer, men er enig i analysen af digitaliseringens gevinster, og han ser det som en generel del af sin rådgivning at hjælpe kunderne ud på både en digi-

taliserings- og effektiviseringsrejse, også i forhold til bilagshåndtering. Samtidig vurderer han, at en manuel løsning på efterlevelse af den nye lovgivning næppe vil være vejen frem for flertallet.

- De fleste i den del af SMV-segmentet, jeg taler om, vil formentlig få behov for software, der kan bakke det op. Her kan lovpakken fra Digisense godt være et bud, siger Gert Rasmussen.

Høringsfristen for den nye bogføringslov er afsluttet, og loven forventes godkendt i foråret med ikrafttrædelsen 1. juli. Det vil i praksis betyde, at loven får virkning for regnskabsmateriale, der vedrører økonomiske transaktioner, der finder sted fra 1. januar næste år.

Om løsningen fra Digisense:

- Mulighed for digitalisering af kreditor- og udlægs-/kassebilag
- Mulighed for tilføjelse af øvrige eksterne bilag
- App til foto af fysiske bilag
- Værktøj til dataløft af mails med PDF-fakturaer
- EAN/GLN-nummer til modtagelse af e-fakturaer
- Automatisk journalisering
- Kontrolspor fra modtagelse til bogføring
- Digital opbevaring af bilag i minimum fem år
- Daglig sikkerhedskopi af bilag
- Online revisor-adgang
- Direkte link fra ens økonomisystem til det omhandlende bilag i arkivet (kun ved integration til ERP)
- Dokumentation til den obligatoriske beskrevne bogføringsprocedure

Fakta om den nye bogføringslov:

- De væsentligste ændringer i forhold til den gældende bogføringslov er:
- Krav om digital opbevaring af regnskabsmaterialet samt en sikkerhedskopi heraf. Kravet gælder ikke virksomheder med personlig hæftelse med nettoomsætning, der i de seneste to seneste indkomstår ikke har overskrevet 300.000 kroner
- Hjemmel til, at Erhvervsstyrelsen kan gennemføre en risikobaseret bogføringskontrol af virksomheder, der ikke har indsendt deres første årsrapport, og virksomheder, der har fravalgt revision
- Forenklede krav til virksomheders beskrivelse af deres procedurer for registrering af transaktioner og opbevaring af regnskabsmateriale
- Definitionen af regnskabsmateriale udvides til at omfatte dokumentation for faktuelle oplysninger i ledelsesberetningen i virksomhedens årsrapport
- Indførelse af et markant forhøjet bødeniveau med mulighed for bøder op til 1,5 millioner kroner, hvis virksomheden hverken kan stille det originale, digitale regnskabsmateriale eller den digitale sikkerhedskopi til rådighed for myndigheder, der har hjemmel til indsigt heri

(Kilde: Deloitte)



Foto: Jonas Legarth/Visit Odense

Letbane-selskab ændrer direktion frem mod driftsstart

Fungerende administrerende i Odense Letbane, direktør Steen Lykke, fratræder efter eget ønske for at gå på pension. Økonomidirektør Michael Jalking overtager posten frem til driftsstarten her i foråret

Med virkning fra tirsdag 1. marts ændrer Odense Letbane P/S sammensætningen af selskabets direktion. Årsagen er, at fungerende administrerende direktør, Steen Lykke, ønsker at træde tilbage for at gå på pension.

Det betyder, at økonomidirektør, Michael Jalking, udnævnes til fungerende administrerende direktør i den resterende del af anlægsselskabets periode. Samtidig udnævnes nuværende chef for Transportation System, Thomas Sjøgren, til teknisk direktør, hvor han afløser Steen Lykke. Endelig udnævnes chef for Drift og Vedligehold, Dan Ravn, til direktør for Drift og Vedligehold.

Michael Jalking, Thomas Sjøgren og Dan Ravn vil herefter udgøre selskabets direktion.

- Vi har som anlægsselskab været gennem en kritisk periode over de seneste måneder, og det har været afgørende for dialogen med vores entreprenør, COMSA, at Steen Lykke med sin store erfaring og autoritet sad med ved bordet. Nu er vi nået til et punkt, hvor dialogen er mere afklaret, og vi kan se målstregen forude. Derfor kan vi nu imøde-

komme en for længst indgået aftale med Steen Lykke om, at han træder tilbage fra selskabets direktion ved udgangen af februar, siger Odense Letbane P/S' formand, Jesper Rasmussen, om ledelsesrokaden.

Han takker på bestyrelsens vegne Steen Lykke for en enestående indsats med at realisere det ambitiøse og komplekse anlægsprojekt tværs gennem landets tredjestørste by.

- Steen ønskede oprindeligt at træde tilbage ved udgangen af 2020 - men på grund af udfordringerne i projektet overtalte vi ham til at tage en ekstra tørn. Det skylder vi ham en særlig tak for, siger Jesper Rasmussen.

Selv om Steen Lykke nu fratræder, så vil Odense Letbane også efter 1. marts have mulighed for at trække på hans indsigt og erfaring, idet han fortsat er til rådighed for selskabet som ekstern rådgiver.

Ny direktion

Fra 1. marts indtræder Michael Jalking som fungerende administrerende direktør. Han suppleres i direktionen af Thomas Sjøgren som teknisk direktør og Dan Ravn som direktør for Drift og Vedligehold.

- Vi har heldigvis et stærkt ledelsesteam med alle de kompetencer og erfaringer, der skal til for at føre selskabet det sidste stykke frem mod driftsstart. Derfor er det en ukompliceret øvelse at justere direktionens sammensætning. Michael Jalking har været med ved letbanen næsten fra begyndelsen, og i denne her situation er han det oplagte valg som fungerende administrerende direktør, siger Jesper Rasmussen.

Politikere sætter planlægningsarbejdet med en ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg i gang

I Infrastrukturplan 2035 er der afsat 2,2 milliarder kroner til en ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg. Formålet med den nye jernbane er at forbedre den kollektive trafikbetjening i Midt- og Vestjylland ved at reducere rejsetiden i størrelsesordenen 14 minutter fra Herning og Silkeborg til Aarhus. Det politiske flertal har nu sat gang i planlægningsarbejdet med den nye jernbane i form af en undersøgelse af mulige linieføringer

Undersøgelsen starter med en indledende fase, hvor der på et overordnet niveau blandt andet sker en vurdering af mulige linieføringer. Efter den indledende undersøgelsesfase vil forligskredsen blive forelagt et oplæg med én til tre linieføringer, som Banedanmark indstiller videre undersøgt sammen med blandt andet miljøkonsekvensvurderinger af projektet.

Som en del af projektet med den nye jernbane skal overkørsel 56 i Silkeborg opgraderes med henblik på at løse de trafikale udfordringer, der allerede i dag eksisterer i området. Der er afsat 256 millioner kroner til opgraderingen.

Fakta:

- Den nye jernbane skal designes til passagertog med en tophastighed på 160 km/t.
- Det forudsættes, at det bliver et batteritog
- Undersøgelsen, der foretages af Banedanmark, forventes færdig i tredje kvartal 2025

Interesserede kan læse kommissoriet, der danner grundlaget for undersøgelsen, [her](#):



Øresundsrederi gennemførte 998 ud af 1.000 planlagte overfarter

Færgerederiet ForSea kan på trods de mange udfordringer i kølvandet på Corona-pandemien se tilbage på 2021 som et positivt år, hvor 99,81 procent af alle planlagte overfarter i sejlplanen blev gennemført, og hvor færgerne lagde dæk til 8,5 procent flere fragttransporter, end det var tilfældet i 2020. Sammeholdt med "normal-året" 2019 var der tale om en fremgang på 3,5 procent

Et år som har vist nye forbrugs- og rejsemønstre, og som har bevist, at ForSea og alle medarbejdere har været i stand til at tilpasse sig to landes bestemmelser, sundhedsanbefalinger og regler uden at gå på kompromis med et højt serviceniveau. Det har været muligt at fastholde fokus på færggæsterne; deres rejseoplevelse, behov og sikkerhed. 2021 var også året, hvor ForSea fortsatte sin grønne rejse mod større bæredygtighed, som også giver passagererne mulighed for at træffe aktive miljøvalg.

ForSea fremhæver også, at 2021 har været et år, hvor rederiets miljø- og bæredygtighedsarbejde har givet en væsentlig reduktion af CO₂-udledningen. Det betyder, at rederiet allerede i 2022 opfylder de mål, som Danmark og Sveriges har sat op for 2030.

I hele 2021 har ForSea sejlet mellem Helsingør-Helsingborg efter den normale sejlplan. I starten af 2021 oplevede ForSea dog en større tilbageholdenhed og generel frygt for corona-smitte, som kunne ses på antallet af både fodgængere, bilpassagerer og turister. Senere på året vendte udviklingen sig dog positivt.

Flydende forbindelser

Antallet af fagtransporter med lastbil steg jævnt i løbet af 2021 (selv når man sammenligner med et normal-år). Det kan ifølge ForSea ses som en effekt af et ændret forbrugsmønster, hvor flere og flere handler online og mange varer skal ud til forbrugerne. For ForSeas vedkommende har det betydet en stigning på 8,5 procent flere fragttransporter i forhold til 2020, og 3,5 procent flere sammenholdt med normal-året 2019.

ForSea kan også konstatere, at flere og flere valgte at tage på korte ture med bil eller tog fremfor flyrejser. ForSea oplevede en stigning på 12 procent flere passagerer i forhold til 2020.

De langsigtede CO2-mål bliver indfriet i 2022

Parallelt med corona-pandemien har ForSea fortsat arbejdet med at skabe en overfart og et udbud ombord med så lille et miljøaftryk som muligt. Færgeren Aurora sejler på batterier, og opgraderingen af Tycho Brahes batterier afsluttes inden længe. Beregninger for 2022 viser en forventet reduktion på 71 procent CO2-udslip i forhold til 2016. En reduktion fra 37.800 ton CO2 til 11.000 ton.

De forventede reduktioner betyder, at de langsigtede mål for Danmark (år 2030) og Sverige (år 2030) nås i 2022.

- Sammenligner vi 2021 med 2019, som var et normal-år for os, så når vi ikke helt op på samme resultat. Dog gav sommeren og efteråret os en tiltrængt omsætning. Vi kan stort set følge samfundets udvikling i vores tal. Øgningen af fragttransporter er blandt andet et resultat af øget internethandel. Vores øgede passagertal og omsætningen ombord i 2021 (i forhold til 2020) viser, hvordan vi allesammen har fundet nye måder at leve, rejse og omgås hinanden på – trods pandemien. Vi går ud af 2021 med en god følelse og ser frem imod 2022, siger Kristian Durhuus, der er administrerende direktør for ForSea.

Fakta om ForSea og trafikken Helsingør-Helsingborg i 2021:

- 99,81 procent af alle planlagte overfarter i sejlplanen blev gennemført. 8,5 procent flere fragttransporter sammenlignet med 2020 og 3,5 procent flere sammenlignet med normal-året 2019
- 12 procent flere passagerer sammenlignet med 2020
- 13 procent øget omsætning i butikker ombord sammenlignet med normal-året
- ForSea sejler mellem Helsingør-Helsingborg med de fem færger Aurora, Tycho Brahe, Hamlet, Mercandia IV og Mercandia VIII
- Færgerne er miljøvenlige og udstyrede med katalysatorer. Derudover er Aurora og Tycho Brahe begge konverterede til batteridrift for en samlet
- investering på ca. 300 millioner svenske kroner
- INEA, der er et forvaltningsorgan for innovation og netværk i EU, har støttet investeringen med ca. 120 millioner svenske kroner
- I 2019 transporterede ForSea 7 millioner passagerer samt 1,3 millioner personbiler, 440.000 lastbiler og 16.000 busser. Dette svarer til 20 procent af de køretøjer, som passerede Øresund i 2019
- Overfarten drives af 600 medarbejdere og bidrager derudover til at skabe ca. 2.000 arbejdspladser i regionen
- Kristian Durhuus er administrerende direktør for ForSea AB, som ejes af investeringsselskabet First Sentier Investors

Tilbageblik



OY-NUA på Lanzarote, flyet var en 6 sæders udstyret med en 275 hk med turbo, det havde en fortid på Grønland hvor den havde pontoner på. Flyet endte faktisk sine dage i Spanien ved et crash i 1999.

Fortællingen fra Lanzarote flyver videre

I beretningen om min tidligere beskæftigelse indenfor transport i Magasinet Bus 12 - 2021, som sluttede lidt rodet på grund af hastværk og snakken forbi hinanden - redaktøren og jeg - var jeg stoppet som guide og videomand ved Jeep Safari. Her kommer så en fortsættelse

Teks og foto: Rolf Brems

Jeg fik nu job i en reception med ca. 100 lejligheder, dog kun som afløser for en italiensk pige, som af familiemæssige årsager måtte tage hjem i et par måneder. Ejeren af komplekset var Señor Björg. Han var en yderst behagelig svensk mand, som behandlede sine ansatte ordentligt og respektfuldt, hvilket ikke altid var almindeligt på de kanter.

Han var også pilot og havde sit eget fly. Og da jeg som før nævnt hjalp nogle danskere - Kim og Peter - med at etablere et lille rundflyvefirma og faldskærmsklub - sidstnævnte i tilknytning til Club La Santa, mødte jeg ofte Señor Björg i lufthavnen og var også med ude på en flyvetur.

Tilbageblik

Da den italienske pige endelig kom tilbage uger senere end aftalt, sagde Señor Björg, at jeg bare kunne fortsætte i jobbet. Jeg valgte dog at lade italieneren komme tilbage i sit gamle job, hvilket hun var ovenud taknemmelig for.

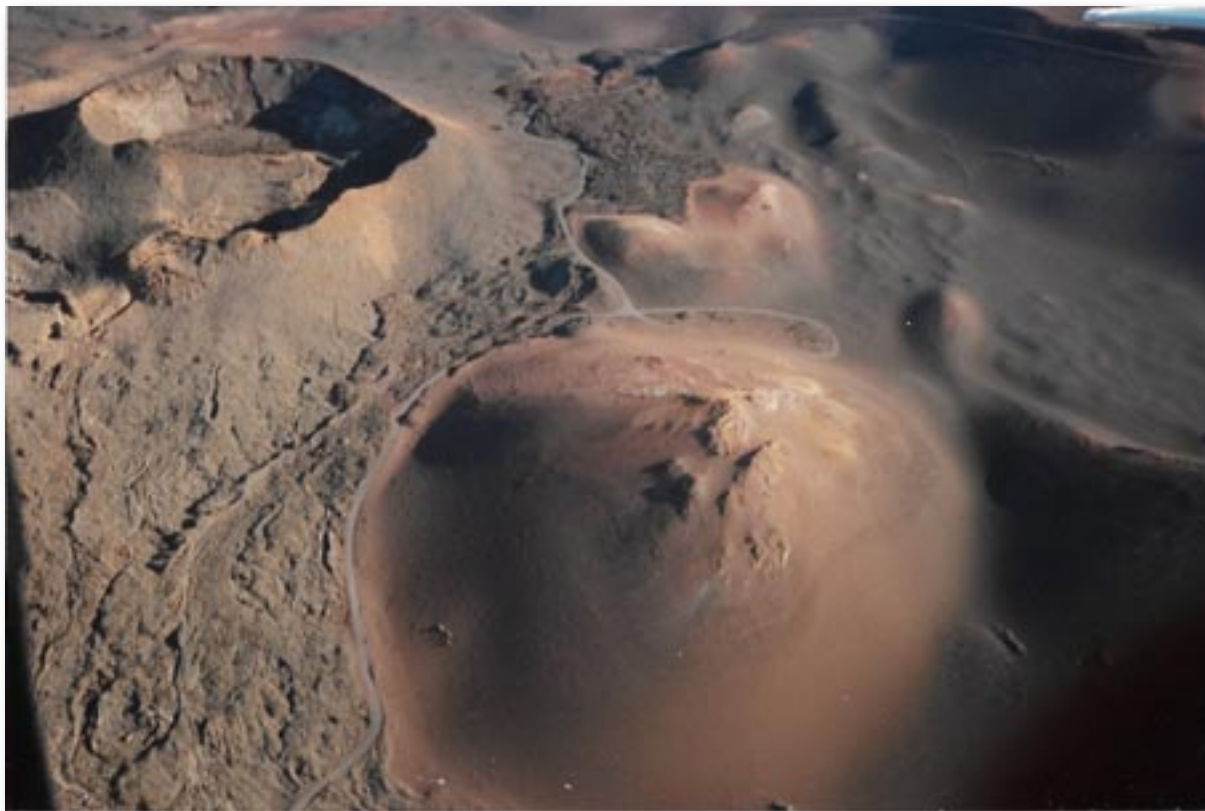
Men én ting tog jeg med mig - siestaen. Arbejdstiden var som ved de fleste firmaer i Spanien fra 9-13 og 16-19 - det vi sige tre timers siesta, hvor man som regel spiser et større varmt måltid - og tager sig en ja - siesta. Det har jeg gjort lige siden og har endda forfinet den, så jeg i en pause i bussen på for eksempel syv minutter kan nå at falde i søvn og vågne, og ikke ane hvor jeg er.

Scenic flights

Men det med flyvning var måske også mere spændende end en reception. Jeg brugte en del tid på at hjælpe Kim og Peter i gang med firmaet, men det var svært.

Spaniere var meget protektionistiske. Landet var først blevet medlem af EU i 1986 og var på mange områder langt bagud - også i tankegangen. Efter borgerkrigen i Spanien fra 1036 til 1939 havde diktatur frem til 1975, hvor Generalísimo Francisco Franco døde. Så i mange mennesker lå der en dyb frygt for at tage ansvar suppleret med et uoverskueligt bureaukrati, som jeg senere mødte for fuld kraft.

I Spanien møder man folk med mistillid, man stoler ikke på hinanden. Min ekskone var fuld af beundring over, at jeg kunne ringe til en boghandler og få tilsendt en bog, og vedlagt var der et girokort. Eller at man i Danmark kunne opsætte vejboder, som i den grad bygger på tillid. Hvis man opsatte en vejbod i Spanien ville først pengene forsvinde, dernæst varerne og til sidst hele boden. Grundholdningen i samfundet er, at du ikke har rent mel i posen. Borgerne stoler heller ikke på staten, men ser den lidt som en modstander og fjende. Det afspejles blandt andet i, at man overalt møder sikkerhedsvagter.



Nationalparken Timanfaya på Lanzarote skal ses fra luften, her er der ellers kun adgang for gæster i nationalparkens egne busser...

Tilbageblik

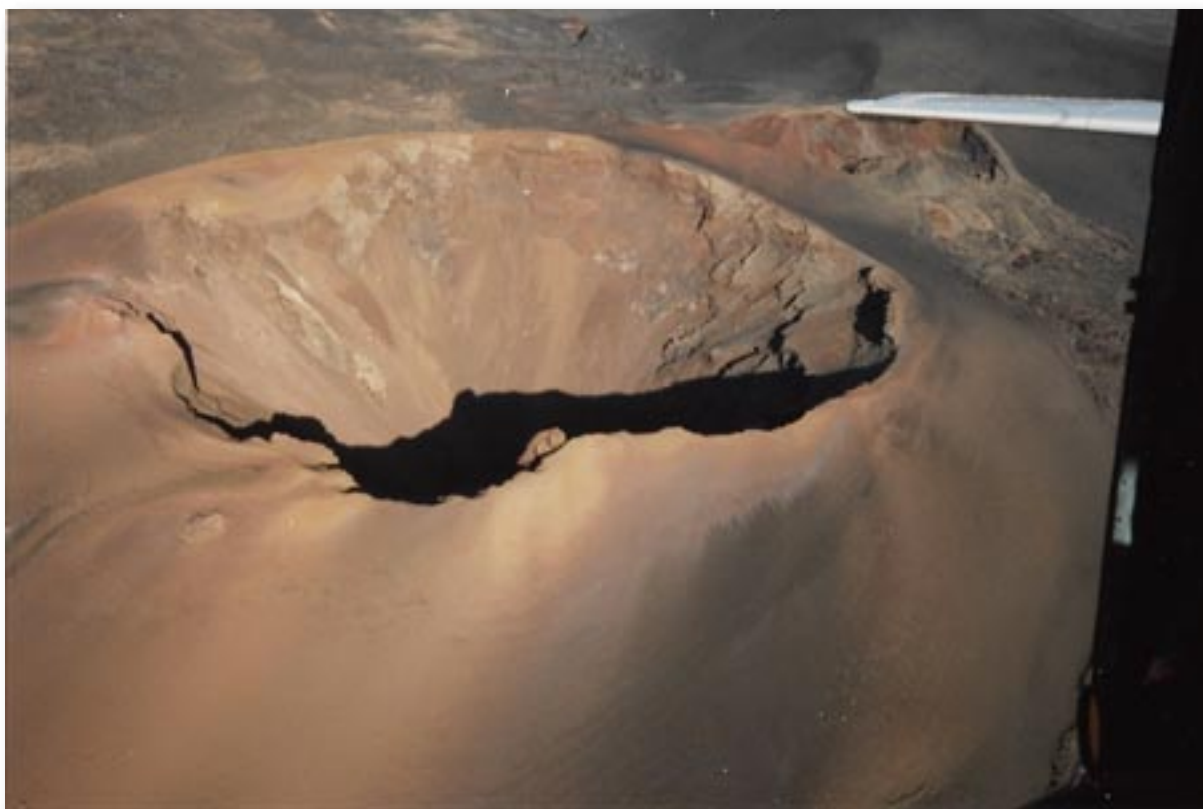
Men der var også på det tidspunkt en stor forskel på rig og fattig. Min eks-svigerfar var som mange ældre spaniere pro Franco, der mente at landet efter demokratiets komme, var dekadent og i forfald. Han mente, at under Franco var der orden, for her behøvede man ikke at låse sin dør - men der var heller ikke noget at stjæle, ville de unge sige.

I midten af 1980'erne havde der eksisteret et rundflyvefirma på Lanzarote, og selvom Kim og Peter med datidens hurtige kommunikationsform, faxmaskinen, havde fået de behørigt tilladelser hos de spanske luftfartsmyndigheder, AENA, var det mere end svært at få lov til at benytte lufthavnens faciliteter.

Vi fik opsnuset ejeren af det tidligere firma, som nu var pilot i Iberia - det spanske statsejede luftfartsselskab - og som var meget villig til at øse ud af sin viden. Men han sagde også, at det var svært.

Han fortalte blandt andet, at under Franco var der Gud, Iberia og Guardia Civil, sidstnævnte Francos eget betroede militærpoliti. Så lufthavnens mentalitet byggede ofte på, at der kun var plads til Iberia eller andre spanske firmaer - ikke nogle unge drenge fra det kolde nord. De skulle holde sig til at komme som turister.

Efterhånden begyndte de at lære os at kende på lufthavnens havnekontor, men der var absolut ingen service og man følte sig ikke velkommen. Det lykkedes os dog at få afsat nogle flyvninger, men faldskærmsflyvning var umuligt at få afviklet. Vi havde endda fået etableret en officiel faldskærmsklub, fået alle godkendelser med undertegnede som præsident, og var sågar i nyhederne, hvor jeg måtte stå og lyve om, hvordan det føltes at hoppe ud af en flyver, det havde jeg nemlig aldrig turdet.



...men det er absolut et "must" at besøge nationalparken, og stege kyllinger direkte over et hul i jorden hvor varmen fra den rødglødende undergrund stiger op.

Tilbageblik



STOP... på arabisk, vejskilt fra Marrakesh

Mentaliteten hos flyveledelsen hos var meget forskellig og stor i forhold til, hvordan det afvikles i Danmark. Det lykkedes kun få gange at smide "kødbomber" ud, som de kaldes. Jeg døbte for sjov klubben "rend og hop".

Vand og sand

Udover rundflyvning - som ikke var en daglig foreteelse - var der flyvninger med opgaver for folk og firmaer, som kunne bruge noget individuel lufttransport. En forfatter hyrede os en hel dag med en fotograf til at tage billeder af de nyeste vulkaner inde over nationalparken. Der var også lidt eftersøgning - blandt andet af en formodet druknet person, og taxifyvning til de andre canariske øer samt Marokko.

Den farligste tur var nok til El Aaiún, som ligger i Vest Sahara, og som på det tidspunkt var et konfliktområde. Her fløj vi en højtstående englænder ind, som havde fået de krævede tilladelser. Jeg var ikke selv med, men piloten sagde, at det var som at lande i en krigszone.

Mere fornøjelig til det afrikanske kontinent var en taxitur Marrakesh i Marokko - ca. to timers flyvning fra Lanzarote. Det var med fire tyskere, som ville på en forlænget weekend. Helt udramatisk var det dog ikke, da flyets vakuum-pumpe gik i stykker, idet vi satte hjulene. Det betød, at nogen af instrumenterne ikke virkede, men da flyet har to systemer - det andet er elektrisk - kunne man stadig flyve og navigere. Den lufthavnsansatte, som anviste parkering, startede ud med at fortælle, at han havde syv børn, underforstået vi skulle slippe nogen penge. Og det var så stilen de næste fire dage i Marrakesh, hvor man overalt blev konfronteret med tiggeri i forskellige grader.

Efter vi havde sat passagererne i en taxi, spurgte vi, om der var en mekaniker i lufthavnen. Men det blev hurtigt for bøvlet - og helt sikkert dyrt, så det droppede vi. Og da vejrudsigten på de kanter næsten altid er sol, var det ikke noget problem at flyve den hjem. Der blev jeg siden klogere.

Tilbageblik



Forfatteren før en flyvning.

Vi boede på samme hotel, som vores passagerer. Jeg kendte i forvejen den ene, Werner, en tidligere tysk racerkører. Ved morgenbordet kom han og spurgte, om flyveren var i stykker, for han og de øvrige gæster var blevet kontaktet af nogle ansatte på lufthavnen, som fortalte, at de skulle skifte en reservedel på flyet - og at denne kostede 100 dollar. De undrede sig, men betalte.

Men mage til frækhed for vi havde jo ikke lavet nogen aftale. Nu måtte vi jo så snakke problemet ned, Werners kone var i forvejen ikke særlig glad for at flyve.

Da vi skulle hjem, blev vi på lufthavnen præsenteret for en regning uden sidestykke, håndskrevet på bagsiden af et eller andet papir skrevet på arabisk. Da vi nægtede at betale, ville de se vores pas og flyets papirer, og en eller anden højtstående embedsmand kom og tog det hele med sig. Vi argumenterede længe, vores passagerer sad og ventede, og vi bad flere gange om en regning skrevet på et stykke officiel papir. Det fik vi til sidst, og nu var regningen halveret.

Det drejede sig om bestikkelse, det vidste vi godt, og da vi gik ud til flyveren, smilede ham med de syv børn og sagde "time is money sir"

Hjemturen

Og tid er penge. Desværre var der for mange omkostninger i at holde gang i en flyver. Eftersyn kunne for eksempel kun foretages på Gran Canaria, en lille times flyvning fra Lanzarote. Og selv om hele konceptet for Kim og Peter byggede på at opbygge flyvetimer, var det begrænset, hvor meget de kunne hive op af egne lommer.

Tilbageblik

Det blev Peter og jeg som skulle flyve maskinen til Danmark, og afskedsgaven fra havnekontoret var en regning på 1.000 kroner for "vask" af flyveren. Den stod jo ude, og i de tørre perioder blev den støvet, men vi havde før lokket brandvæsnet til lige at oversprøjte flyet med vand uden beregning, Det skulle vi nu lige have lov til at betale for.

Første stop var i Casablanca i Marokko, og hvor jeg som før nævnt sagde at det altid var godt vejr på de kanter, fløj vi nu ind i en sandstorm. Vi var heldigvis kommet så tæt på lufthavnen, at flyvelederen lod os fortsætte, men det var med nød og næppe, at vi kunne se landingsbanen. Alt var hyldet ind i en gul-brun tåge, og det knasede godt i tænderne, da vi kom ind på havnekontoret.

Dog kunne vi få lov at starte, hvis vi kunne flyve instrumentflyvning, da der næsten ingen visuelt sigt var, og det ville kun blive værre, sagde flyvelederen. Så vi lavede en flyveplan og ville flyve på instrumenterne op over sandstormen, som ikke var mere end 200-300 meter tyk. Om det var på grund af sandstormen, ved jeg ikke. Men da jeg kiggede ud på forpladsen, kunne jeg se Peter ligge på ryggen under vingen. Han var gået direkte ind i bagkanten på vingen og var slået bevidstløs - og havde fået en flænge over næsen. Der var ikke tid til at vente på grund af vejret, men dog måtte vi lige finde forbindingskassen frem. Vi havde tre passagerer med, som vi skulle sætte af i Nordspanien og Frankrig, så sammen fik vi bakset Peter ind i flyet.



Her ligger Peter og sunder sig, al bagagen måtte hives ud for at finde forbindingskassen.

Tilbageblik



Efter landing i dårligt vejr i Biarritz.

Oppe over sandstormen fløj vi i det skønneste solskin. Det var et særsyn at kigge ned på en brun masse, som var støv - normalt er det hvide skyer. Næste stop var Malaga i Sydspanien, hvor vi lige fik Peter ind på en lægeklinik, som rensede og limede såret over hans næse.

Vi overnattede i Malaga, fik tanket flyveren, og da vi tog afsted samtidig med, at solen stod op, fik jeg et syn, som jeg aldrig glemmer. Det var vindstille og fornemmelsen af at stige op over de solbeskinnede bjerge i orange nuancer, var så fantastisk, at det ikke kan beskrives.

Vi landede i Biarritz i Sydfrankrig, da vejret var for dårligt i San Sebastian i Spanien. Her skulle vi sætte den ene passager af, og da han tilbød, vi kunne overnatte på et kurhotel, som han havde arbejdet på, slog vi til.

Der var udbrudt flyvelederstrejke i Frankrig, så da vi dagen efter skulle afsted, var det begrænset, hvad der var af service. Da vi skulle flyve internt i Frankrig kunne vi flyve efter de visuelle regler, hvor man ikke skal være i radiokontakt, så vi satte kursen mod Orleans. Måske på grund af flyvelederstrejken, eller bare dårlig planlægning, landede vi i den forkerte lufthavn, som viste sig at være en militær lufthavn tæt på den civile. Men det var vist ikke første gang, de oplevede det. Under drejet ind til banen løb vi tør for benzin på den ene tank, men fik skiftet og landet. Problemet var så, at de ikke solgte benzin, og med den anden måler næsten på nul var gode råd dyre.

Det lyder mærkeligt, men brændstofmålere i små-fly viser alt andet end korrekt. Vi kunne dog pejle noget benzin, og da pladsen vi egentlig skulle være landet på lå fem minutters flyvning fra den militære plads, valgte vi at gå i luften. Det var fem minutters spændende flyvning.

Tilbageblik

Vi fik tanket, sat den ene passager af, og satte kursen mod Danmark. Men på grund af dårligt vejr, måtte vi lande i Reims i Nordfrankrig, hvorfra vi efter et par dages ophold kunne flyve mod Vamdrup i Sydjylland. Turen fra Lanzarote var på i alt 16 flyvetimer.

På tre hjul i svinget

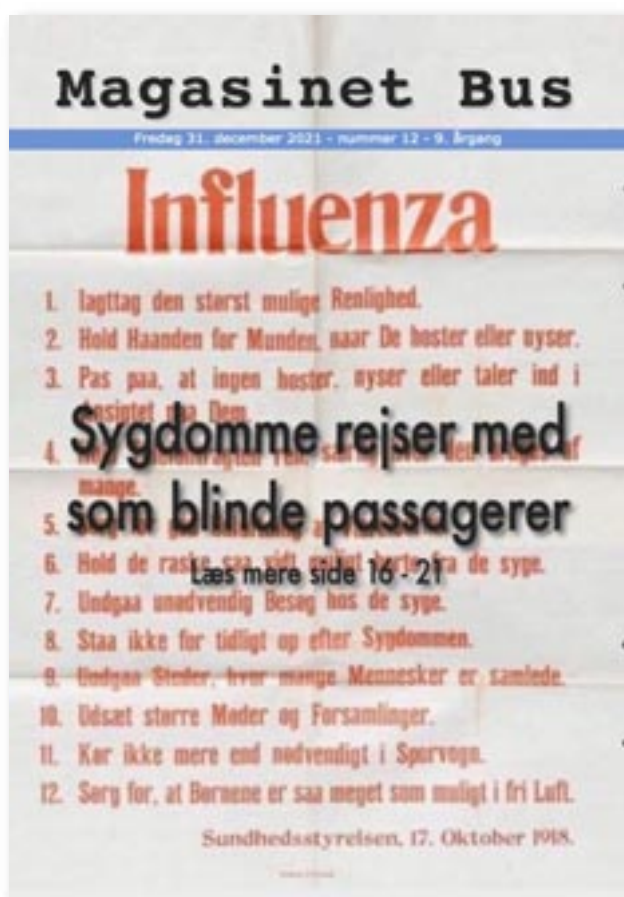
Jeg blev i Danmark nogle uger for at arbejde. Jeg havde en kammerat, der var taxivognmand i København, ham kunne jeg køre for og samtidig udnytte mit skattefrikort. Det gav pludselig en anstændig timeløn - noget, jeg udnyttede de næste år.

Tilbage på Lanzarote var jeg nu uden fast arbejde. Men der gik ikke længe, før det bankede på min dør. Det var Karl. Jeg havde lært tyskeren Karl at kende, og havde hjulpet ham lidt med papirer og godkendelser i hans biludlejningsfirma. Nu ville han til at afprøve et nyt koncept. Han havde købt 10 Trikes, der er en blanding mellem en motorcykel og en bil, med en folkevognsmotor i. Karl havde en fortid som bilforhandler i München, hvor han blandt andet solgte og reparerede Jeep. Sidstnævnte var en ekspertise, der var brug for på Lanzarote, hvor der ikke fandtes en officiel forhandler. Jeg fik nu den fine titel af Geschäftsführer eller "forretningsfører" med to mekanikere under mig. De var brødre og kom fra Sydafrika.

Var der nogen, der sagde, at det var farligt at flyve, så skulle de prøve at instruere folk i at køre på en Trike.

Tredje og sidste del bringes i næste nummer af Magasinet Bus.

Første del kan læses i Magasinet Bus 12 - 2021, der kan hentes [her](#):



Magasinet Bus

Mandag 31. januar 2022 - nummer 1 - 10. årgang

Buschaufføren fra Ølstykke
holder diamantbryllup
med bussen

Læs mere side 34

Stadens første
ant-bus er en realitet

Læs mere side 24 - 25

Tommy
mark forklarer

busser

Læs mere side 26 - 29

operatør kører med
solceller på taget

Læs mere side 18

Busproducent satser
stort på ny
elektrisk udgave af
kendt busmodel

Læs mere side 20

Gik du glip af Magasinet Bus 1. 2022?
Så hent det her!