

Magasinet Bus

Onsdag 30. marts 2021 - nummer 3 - 9. årgang

Holbæk har fået to el-busser

Læs mere side 16 - 19

Passagerer er vendt tilbage i Letbanen

Læs mere side 50

Tilbageblik:

På tre hjul i svinget

Læs mere side 68

Rutebilschauffør den ene dag - nødhjælpschauffør den næste

Læs mere side 39 - 42

Transportminister var helt elektrisk

Læs mere side 13

Cykel og kollektiv transport er blevet et billigere alternativ

Læs mere side 21

Busterminal er sendt i udbud

Læs mere side 4

En enkelt klip

- og så er vi på vej mod mere bæredygtige tider

Holbæks borgmester markerede tirsdag 22. marts med et enkelt klip, at byens busser kører mod en mere bæredygtige fremtid.

Transportministeriet markerede i samme uge med en enkel udmelding, at vi med et klip i klippekortet eller et "ding-dong" med rejsekortet på kortlæseren kan køre med i samme retning.

Det har vi faktisk kunne i mange år, for det er mere bæredygtigt at være flere i køretøjet. Men de aktuelle stigninger på brændstof har gjort det endnu tydeliger.

EU melder ud, at det energiske mål er uafhængighed af importeret olie og gas fra specielt Rusland.

Vi har vist hørt en tilsvarende melding tidligere. Ja, det er godt nok så lang tid siden, at de flest kun har hørt om det - ikke direkte hørt det.

Men i 1970'erne var budskabet det samme, på grund af stigende priser på den hidtil meget billige olie. Vi skulle se at blive uafhæge af importeret olie fra specielt Mellemøsten, hvor OPEC-landene havde magt til at sruge prisen på olie op ved at skrue ned for produktionen.

I årene efter dukkede der nye olieproducerende lande op på markedet - Norge, Danmark, Storbritannien, Venezuela - og Rusland. Og vi blev i stedet afhængige i olieproduktionen herfra.

Nu har vi fået en ny chance for at blive energi-uafhængige af andre, og denne gang har vi en god chance for at blive tilnærmelsesvis uafhængige. For kombinationen af begrænset olieproduktion, prisstigninger på olie og gas, et stigende ønske fra store dele af befolkningerne i EU om mere bæredygtig energiproduktion og en langt mere avanceret teknologi er en ideel opstilling i spillet mod at finde målet for en bæredygtig fremtid.

Så det er med at komme med bussen. Det gælder os alle - også os, der er ved at være oppe i årene og måske har tendens til at lade mageligheden vinde over fornuften - og fremtiden for vores børn og børnebørn.

God læselyst med ønsker om en forår fyldt med spirende blomster og idéer, der er kan bære os alle mod mod fremtiden.

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



Området, hvor den nye busterminal i København skal ligge.

Bus-terminal i København er sendt i udbud

Vejdirektoratet udbyder nu opgaven med at anlægge en nye busterminal tæt ved Fisketorvet og Dybbølsbro Station i København. Terminalen vil komme til at give omkring 1,4 millioner buspassagerer fra ind- og udland en lettere, smartere og mere sikker rejse. Den nye busterminal, der forventes at kunne blive taget i brug i foråret 2023, skal på et normalt hverdagsdøgn kunne servicere op til 195 busser

Busterminalen kommer til at samle fjernbustrafikken til og fra Hovedstaden på én central placering, som ligger i tæt forbindelse med den øvrige kollektive trafik i form af S-tog, regionaltog og Metro.

- I Vejdirektoratet har vi siden 2020 arbejdet med planlægning og udarbejdelse af udbudsmateriale, og det er derfor en temmelig stor milepæl, at vi nu kan gå i udbud. Udbuddet markerer, at vi nu går i gang med næste etape af projektet - nemlig at finde den entreprenør, der skal udføre arbejdet i marken og få den nye busterminal bygget, siger projektleder Niels Arend Koefoed fra Vejdirektoratet.

Busterminalen kommer til at ligge under Dybbølsbro ved S-togsstationen Dybbølsbro Station mellem jernbanen og Carsten Niebuhrs Gade, hvor der er ved at blive opført en Ikea-forretning.

Kollektiv transport

Interesserede entreprenører kan finde udbuddet på Vejdirektoratets udbudsportal. Vejdirektoratet planlægger at offentliggøre navnet på den valgte entreprenør i midten af april, og selve anlægsarbejdet forventes at kunne begynde til maj.

Vejdirektoratet er bygherre på projektet for Københavns Kommune, og når anlægget står færdigt, bliver busterminalen overdraget til Københavns Kommune. Den daglige drift af busterminalen vil blive varetaget af Movia.

Fakta om busterminalen:

Den nye busterminal, der forventes at kunne blive taget i brug i foråret 2023, skal på et normalt hverdagsdøgn kunne servicere op til 195 busser

Terminalen får:

- 15 busholdepladser - 12 til 15-meter busser og tre til 18-meter busser
- Taxiholdepladser, "Kys & Kør-zone" og op til 200 cykelparkeringspladser
- Elevator til Dybbølsbro og handicapparkeringspladser
- Tydelig "wayfinding" (skiltning) og trafikinformation på terminalområdet

Ved terminalbygningen bliver der opført ventefaciliteter, toiletter og mulighed for at indrette en kiosk.



Kollektiv transport



Pendlere kan spare en del, hvis de tager med bus eller tog - eller bruger en cykel ti den daglige transport. Selv hvis der tages forbehold for eksempelvis vedligehold af cyklen, vil besparelsen for en pendler mellem Brabrand og Aarhus midtby være næsten 90 procent på en måned med det nuværende prisniveau,

Transportministeriet på baggrund af stigende benzinpriser: Cykel og kollektiv transport er blevet et billigere alternativ

Prisen på benzin - og dieselolie - er steget med cirka 16 procent siden årsskiftet. I den sammenhæng har Transportministeriet skrevet et notat, der viser, at prisstigningen giver en forholdsmæssig større besparelse ved tage med kollektiv trafiks busser og tog - eller bruge sin cykel - cykling sammenholdt med at køre i egen bil

Prisen på en liter benzin er siden årsskiftet steget med omkring 2,2 kroner pr. liter som følge af øget efterspørgsel, tilbageholdende producenter og senest Ruslands krig mod Ukraine. I sammen periode er prisen på tog og bus generelt uændret.

Kollektiv transport

Konkret skal en pendler i bil mellem Roskilde og København i marts bruge over 200 kroner mere om måneden på benzin i forhold til starten af året. Hvis prisen på benzin holder sig på det høje niveau, svarer det til en merudgift på over 2.400 kroner mere om året. En tur i bil mellem Aalborg og København er i samme periode blevet ca. 62 kroner dyrere.

Ser man to år tilbage er prisen på benzin og dieselolie tæt på at være fordoblet.

- Prisstigninger på benzin og diesel kan mærkes i budgettet for mange bilister. På de korte ture, eller der hvor der er mulighed for at tage cykel eller kollektiv transport i stedet for bilen, kan den nuværende situation være en god anledning til at prøve eller måske endda skifte til alternative transportmidler, siger transportminister Trine Bramsen (S) og fortsætter:

- Priserne for kollektiv transport er ikke steget tilsvarende benzin eller diesel - og det gør den økonomiske besparelse større end tidligere. Samtidig er det både grønnere og med cyklen også sundere.

Der er høje besparelser at hente på kortere strækninger, hvis man har mulighed for at skifte bilen ud med cyklen. Selv hvis der tages forbehold for eksempelvis vedligehold af cyklen, vil besparelsen for en pendler mellem Brabrand og Aarhus midtby være næsten 90 procent på en måned med det nuværende prisniveau, hvor turen i bil er kommet over 1.000 kroner om måneden, mens cykel kan klares fra en god hundredekroneseddel.

Interesserede kan læse mere i det nævnte notat. som kan hentes **her**:



Undersøgelse:

Passagerer vil have personlig trafikinformation

En ny undersøgelse, som DOT, Din Offentlige Transport gennemførte i forbindelse med et større sporarbejde i København sidst i 2021, viser, at passagerer, der kører med bus og tog vil have personlig, individuel trafikinformation om deres rejse

En af de sidste weekender i 2021 var der omfattende sporarbejder, der påvirkede mange rejsende med den offentlige transport. Paraplyorganisationen DOT, Din Offentlige Transport, benyttede sig af lejligheden til at gennemføre en grundig undersøgelse af kundernes behov og ønsker omkring den information, de fik om trafikken.

- Nu skal vi ud fra en prioriteringsliste forbedre informationen yderligere. Men vi er også glade for, at undersøgelsen har bekræftet, at vi arbejder i den rigtige retning, siger Rune Jon Jensen, sekretariatschef i DOT, Din Offentlige Transport.

Når toget ikke kommer som det plejer, når bussen kører en anden rute, eller de skal med en erstatningsbus i stedet for med metroen, er der mange, der bliver usikre. Derfor arbejder DOT, Din Offentlige Transport, løbende med at forbedre den information kunderne får, når der er sporarbejder eller andet, der påvirker deres rejse.

Det fremgik af undersøgelsen, at der er en stor interesse for at få trafikinformationen så personaliseret som muligt. Det kan betyde, at man får push-beskeder direkte i sin telefon om lige den rejse, man plejer at foretage. Det arbejdes der allerede på i DOT Billetter appen. Et team af udviklere kigger på løsninger, som lidt efter lidt skal indarbejdes med start senere i 2022.

- Udover den personificerede information via appen skal vi også i gang med at justere en del skærme, så informationen bliver endnu nemmere at læse, og vi skal sikre, at vi når ud i så mange kanaler som muligt og fokusere på, at vi både informerer i god tid og i dagene lige op til en trafikoplægning, siger Rune Jon Jensen.

Undersøgelsen bekræftede, at kunderne sætter pris på at blive informeret i så mange kanaler som muligt. Og ikke mindst få informationen bekræftet under rejsen. Der er altså et ønske om først at få information, inden man tager hjemmefra og derefter samme information i højtalere, på plakater eller skærme for at være sikker på, at man forstår informationen, og at der ikke er yderligere ændringer.

Undersøgelsen viste også, at man - afhængig af alder - har forskellige præferencer til, hvornår man ville have information om ændringer i bus, tog og metrodriften. De fleste yngre vil gerne blive informeret to-tre dage før en stor trafikoplægning, hvor mange ældre ønsker at orienteres to-tre uger før og så få en reminder igen et par dage før.

- Det er ekstremt vigtigt, at vi er i en konstant dialog med kunderne, og at vi hele tiden er opdateret på deres ønsker og forventninger til os. Vores mål er, at vi skal gøre det nemmere at være kunde i den offentlige transport. En undersøgelse som denne viser os lige præcis, hvor vi skal skærpe informationsindsatsen, påpeger Rune Jon Jensen.



Grænsen for pensionstrabat hæves i forhold til pensionsalder

Fra fredag 1. juli stiger aldersgrænsen for at opnå pensionstrabat fra 65 år til 67 år, når man rejser med den kollektive trafiks busser, tog med mere. Ændringen gælder for alle landets tog- og trafikskaber og sker som en tilpasning til den gældende aldersgrænse for folkepension, der løbende bliver reguleret

Personer på tidlig- og sociale pensioner bliver ikke berørt af den ændrede aldersgrænse, der får størst betydning for personer lige under den nye aldersgrænse.

Der bliver etableret en overgangsordning for personer, som på nuværende tidspunkt har opnået pensionstrabat på baggrund af alder, men ikke når at fylde 67 år inden 1. juli i år.

Det betyder, at kunder der allerede benytter en billettype med pensionstrabat, fordi de er fyldt 65 år, må fortsætte med det efter 1. juli - også selvom de ikke er fyldt 67 år endnu.

De billetter, som er omfattet, er:

- Pendlerkort
- Rejsekort kundetype pensionist
- Klippekort
- Pensionistkort

Fakta om pensionsalder:

- Aldersgrænsen for pensionstrabat i den kollektive trafik hæves fra 65 til 67 år fredag 1. juli 2022
- Folkepensionsalderen stiger i 2022 til 67, sådan at alle født efter 1. juli 1955 kan gå på pension som 67-årige
- Folkepensionsalderen steg til 66 i 2020 og til 66,5 i 2021
- Næste planlagte stigning i pensionsalderen er i 2030



Fremtidens fynske fælles transport kommer i høring

FynBus' bestyrelse sender sin trafikplan for 2022-2025 i høring. Planen beskriver de overordnede linier for udviklingen af den kollektive trafik på Fyn og Langeland, og indeholder blandt andet en plan for grøn omstilling af bustrafikken inden for få år

Baggrunden for trafikplanen er, at FynBus skal hvert fjerde år beskrive den overordnede plan for den kollektive trafik. Trafikplanen samler op på de store linjer i den kollektive trafik. FynBus' bestyrelse har nu valgt at sende planen i høring for at få input fra både samarbejdspartnere og brugere af den kollektive trafik.

Kollektiv transport

Planen er blevet til i samarbejde med FynBus' ejere (Region Syddanmark og kommunerne), samt en række samarbejdspartnere.

Klimaet står højt på dagsordenen

Trafikplanen indeholder en plan for, hvordan busserne over de kommende fem år kan skiftes ud, så de kører på mere klimavenlige drivmidler.

FynBus har allerede 23 elbusser i drift, og ifølge trafikplanen skal der fra 2027 ikke længere være busser, der kører på fossil diesel.

Tilpasning og udvikling af rutenettet

På kort sigt skal det regionale rutenet tilpasses til den aktuelle økonomiske ramme, hvilket kan betyde, at afgang med få passagerer i ydertimerne nedlægges eller bliver erstattet af en Flextrafik-løsning. Men på længere sigt har FynBus ambitioner om en styrkelse af de regionale hovedlinjer samt bybustrafikken i de større byer. Det vil bidrage til at afhjælpe trængslen og løse klimaudfordringen, men kræver, at der prioriteres ressourcer til den kollektive trafik.

FynBus kigger i trafikplanen også i retning af en række nye mobilitetsformer som samkørsel og delebilsordninger, som kan integreres bedre med den kollektive trafik over de kommende år.

Opfordring: Læs trafikplanen og send en kommentar

Samarbejdspartnere og ejere skal i de kommende måneder sende deres høringssvar, men som borger eller bruger af den kollektive trafik har man også mulighed for at sende sine kommentarer til trafikplanen.

Man kan finde trafikplanen på www.fynbus.dk/trafikplan og sende sine kommentarer ind inden 30. maj 2022, hvis man ønsker at få sin mening med i høringen.

FynBus samler op på kommentarerne, og bestyrelsen skal derefter tage stilling til den endelige udformning i juni 2022.

Projekt fik medarbejdere til at tage bussen til jobbet

I 2020 tog FynBus fat på en udvidet busbetjening af et erhvervsområde i udkanten af Odense, der blandt andet omfatter vognmandsvirksomheden Alex Andersen Ølund. Det skete som en del af projektet "FynBusiness"

Projektet er en del af FynBus's indsats for at blive mere markedsdrevet - og yde en så god indsats som muligt for erhvervslivet og dermed skaffe flere kunder i busserne - og samtidig give erhvervslivet en hjælpende hånd.

Og initiativet er blevet en stor succes for medarbejderne hos Alex Andersen Ølund.

- Initiativet har efterhånden kørt noget tid, hvor kernen er at tage bussen til jobbet, og vi har i dag 16 medarbejdere, der hver dag bruger busløsningen og tager bussen frem og tilbage til jobbet. Så jeg vil kalde det en stor succes - både for os og medarbejderne, siger direktør Michael Gregersen fra Alex Andersen Ølund.



Transportminister Trine Bramsen (S) fik sammen med de øvrige deltagere i arrangementet en tur i en af elbusserne, hvor chaufføren med kyndig hånd styrede bussen gennem den odenseanske trafik.

Ny transportminister var helt elektrisk

Transportminister Trine Bramsen (S) var i begyndelsen af marts en tur forbi Odense for at høre mere om el-busser. Og hun stortrives med sit nye job som transportminister

Tidligere forsvarsminister Trine Bramsen skiftede i begyndelsen af februar Forsvarsministeriet ud med Transportministeriet. Og hun har fået en flyvende start på jobbet.

Først i marts besøgte hun eksempelvis Keolis i Odense for at høre mere om el-busser i Odense, og hvor langt man er nået med at skifte vognparken hos FynBus ud med miljørigtige el-busser. Keolis er en fransk koncern, der har specialiseret sig i busser og tog og er en af de førende leverandører af kollektiv trafik i Danmark - og resten af verden.

I Odense står firmaet også for etableringen af den nye letbane, der efter en del forsinkelser gerne skulle blive sat på skinner i år - i et samspil med el-busserne, hvor der nu er 20 ude og kører i Odense.

De nye busser er 12 meter lange og har plads til 66 passagerer - heraf 33 siddepladser - og er udstyret med elektriske handicapramper. Men der er også udfordringer, når det gælder el-busser. For eksempel begrænses rækkevidden af batterierne alt efter vejrliget, og det kan give vinter-udfordringer, når temperaturen når frysepunktet, fremgik det af mødet hos Keolis.

- Jeg stortrives som ny transportminister. Det er uhyre interessant at få indsigt i, hvilke udfordringer, der er i forbindelse med overgangen til el-busser, sagde en veloplagt Trine Bramsen ved mødet hos Keolis.

Hun hæftede sig især ved, at busbranchen er præget af innovative løsninger på området for persontransport, og at busbranchen er meget omstillingsparat, når det gælder bæredygtig transport.

Med på mødet var også det tidligere folketingsmedlem og minister for Venstre, Karsten Lauritzen, der for nylig blev ny branchedirektør for DI Transport.

- Jeg sætter stor pris på, at busbranchen er så innovativ og helt fremme i skoene, når det gælder persontransport, sagde Karsten Lauritzen.

El-busser er fremtiden

Det er hensigten, at el-busser på sigt skal erstatte de ældre diesel-busser i Odense. El-busser giver store fordele med hensyn til både klima og miljø. De udleder hverken CO2 eller kvælstof under kørsel, men kører på den strøm, der er til rådighed på el-nettet. I takt med, at andelen af vedvarende energi i el-nettet optimeres, bliver busserne mere og mere klimavenlige. Desuden støjer el-busser markant mindre end diesel-busser - og det gør rejsen betydeligt mere behagelig for buspassagerne og også i passagerne i bussen - og i gadebilledet.

Kinesiske busser

En af verdens største busproducenter, kinesiske Yutong, har produceret de miljøvenlige busser, som nu servicerer buskunderne i Odense. Busserne har et batteri, der yder 422 kWh, og Keolis forventer, at busserne kan køre mellem 315-475 kilometer på en opladning. Batterierne oplades på Keolis' garageanlæg i Odense, og der skal derfor ikke opføres nye ladestationer i selve bybilledet.



Med ved besøget hos Keolis var foruden Trine Bramsen også direktøren for FynBus, Carsten Hyldborg Jensen (t.v.), og Karsten Lauritzen, der for nylig skiftede fra Folketinget til et job som direktør for DI Transport.



Erhvervsorganisationer til politikerne:

Fjern afgiften på grønne brændstoffer

Politikerne bør straks fjerne afgifterne på de CO₂-neutrale brændstoffer. Det vil i højere grad gøre det muligt for transportvirksomhederne at tilbyde klimavenlig transport og vise, at Folketinget mener den grønne omstilling alvorligt. Sådan lyder det fra erhvervsorganisationerne DI og Dansk Erhverv, som begge tæller transportvirksomheder blandt medlemmerne

Biobrændstoffer bliver i dag blandet i de fossile brændstoffer. Derfor vil det få en umiddelbar effekt på benzin- og dieselprisen, hvis man fjerner afgiften på biobrændstoffer. Det vil sænke afgiften på diesel (B7) med cirka 25 øre pr. liter inklusiv moms og prisen på benzin (E10) med cirka 35 øre pr. liter inklusiv moms.

- Vi er nødt til at se på, hvad vi kan gøre i Danmark for at hjælpe de private bilister og transportvirksomhederne med den grønne omstilling. Det vil ikke løse alle udfordringer, men det vil give en tiltrængt håndsrækning og sikre, at vi frem mod 2030 kan begynde at reducere mere CO₂, siger Karsten Lauritzen, der er nytiltrådt branchedirektør i DI Transport.

Den største besparelse vil tilfalde de vognmænd, som har valgt at køre på 100 procent biodiesel - for eksempel HVO. For dem vil prisen falde med 267,2 øre pr. liter eksklusive moms, hvis biodiesel bliver helt afgiftsfrit. Det vil fortsat ikke gøre biodiesel konkurrencedygtig med fossil diesel, men det vil skære en stor del af den merpris, som vognmændene i dag betaler for at køre grønt.

- Biodiesel er dyrere end fossil diesel, og vognmændene og deres kunder, der aktivt vælger at køre grønt, står derfor med en ekstraregning. Det giver ikke mening, at det er afgifter til statskassen på grønne brændstoffer, som er en barriere på vejen til at køre mere grønt. Sverige har for længst vist vejen ved at fritage biobrændstoffer for afgifter. Nu må Danmark følge trop, så transportbranchen kan se, at Folketinget mener den grønne omstilling af transportbranchen alvorligt, siger Jesper Kronborg, der er branchedirektør i Dansk Erhverv transport.

DI og Dansk Erhverv foreslår en midlertidig ordning. Når brændstofpriserne igen er faldet, kan man hæve afgiften på fossil diesel og benzin, så statskassen undgår et varigt tab. Biobrændstof bør efter de to organisationers opfattelse også i fremtiden være fritaget for afgifter.

- Vores forslag vil gavne den grønne omstilling. Ved at fritage de CO₂-neutrale brændstoffer for afgifter, bliver det muligt for transportvirksomhederne at tilbyde klimavenlig transport til en pris, der er mere attraktiv, siger Karsten Lauritzen.

Organisationerne vil følge udviklingen og løbende byde ind med løsninger.

- Afgiftsfritagelsen af CO₂-neutrale biobrændstoffer er et helt nødvendigt første skridt på vejen mod den grønne omstilling, og afgiftsfritagelsen bør selvfølgelig også gælde for kommende CO₂-neutrale brændstoffer, som bliver produceret gennem Power-to-X. Vi holder øje med udviklingen og virksomhedernes konkurrencesituation og vil løbende byde ind med løsninger, der kan sætte fart på den grønne omstilling, siger Jesper Kronborg.

Afgifter pr. 1000 l/kg	Energi/stat	CO ₂	Nox afgift
Landbrugsdiesel Plus Farvet	2.818,00 kr.	475,00 kr.	9,00 kr.
Transportdiesel	2.804,00 kr.	443,00 kr.	9,00 kr.
HVO Biodiesel	2.672,40 kr.	0,00 kr.	0,00 kr.
GTL Off Road Diesel	2.818,00 kr.	475,00 kr.	9,00 kr.
GTL Transportdiesel	2.816,54 kr.	470,25 kr.	9,00 kr.
Fyringsolie Plus Farvet	2.261,00 kr.	475,00 kr.	9,00 kr.
Blyfri 95 (E10)	4.279,00 kr.	388,00 kr.	8,00 kr.
Oktan 100 (E5)	4.360,00 kr.	409,00 kr.	8,00 kr.

Afgifter på forskellige brændstoffer pr. 29. marts 2022.



Borgmester i Holbæk Kommune, Christina Krzyrosiak Hansen (S), klippede tirsdag 22. marts snoren og gav dermed grønt lys til, at to nye el-busser kan betjene passagerne i Holbæk. (Foto: Holbæk Kommune)

Holbæks gule bybusser kommer i stødet

Tirsdag 22. marts 2022 var det slut med støj og udledninger på to af busserne på linje 501A og 502 i Holbæk Kommune. De hidtidige dieselbusser blev den dag erstattet med to nye el-busser fra den hollandske producent af el-busser, Ebusco

Holbæk Kommunes første to elbusser har stort set samme udseende som kommunens andre busser, men hvor det er dieselmotorer, der trækker energien ud af dieselolien i tankene og får busserne til at køre, er det elektriske motorer, der i de to nye busser trækker energien ud af batterierne og får sat gang i kørslen.

I bybilledet kan borgerne i Holbæk og andre udefra kende el-busserne på lang afstand, fordi Movia på siden af busserne med en grøn farve skiltes med, at bussen kører på el. El-busserne udleder ingen lokal luftforurening fra motorerne, og desuden støjer de elektriske busser markant mindre end busser med dieselmotorer.

I Holbæk Kommune er der tale om to busser på linje 501A og 502, som fremover vil køre på el. Det sker på busoperatøren DitoBus' initiativ, der for egen regning har investeret ca. 8 millioner kroner i projektet. DitoBus har hovedkontor i Holbæk og har som erklæret mål at bidrage til den grønne omstilling.

Holbæk Kommune har gennem lang tid haft fokus på en grøn profil, og derfor glæder borgmesteren sig til, at de nye elbusser kommer i drift.

- Med de nye elbusser tager vi hul på den grønne omstilling til nulemission inden for den kollektive transport i Holbæk Kommune. Det er fantastisk med miljøvenlige elbusser på gaden, der bidrager til, at vi får nedbragt CO2-udledningen i vores kommune. Samtidig giver det den kollektive transport et løft, da det er en gevinst for både klimaet, komforten og bymiljøet i Holbæk, siger borgmester i Holbæk Kommune, Christina Krzyrosiak Hansen (S), der tirsdag 22. marts klippede snoren og dermed indviede de to el-busser.

17 af de 22 buslinjer, der kører i Holbæk Kommune, skal der laves nye kontrakter på i 2024. I den forbindelse forventer både kommunens administration og Movia, at der ønskes emissions-frie løsninger. Udbuddet af de 17 buslinjer står Movia for i samarbejde med kommunen.

Borgmesteren i Holbæk Kommune, Christina Krzyrosiak Hansen, indviede de to nye el-busser sammen med repræsentanter

Miljøegenskaber ved el.busteknologi:

- El-busser er tre-fire gange mere energieffektive end almindelige busser: En ny dieselbus anvender tre-fire gange mere energi til fremdrift end en el-bus
- El-busser støjer væsentligt mindre end dieselbusser - især når de sætter i gang
- El-busserne kører 100 procent på elektricitet, mens busserne er udstyret med et fyr til kabineopvarmning, som anvender et fossilfrit brændstof



Ligesom i andre byer, der har fået el-busserne på gaderne, er de nye el-busser i Holbæk også dekoreret, så det er synligt for alle, at busserne er helt elektriske.

fra Movia og DitoBus. Indvielsen foregik Holbæk Station - først med snoreklip og dernæst med en køretur sammen med de kunder, som skulle med bussen fra Holbæk Station. Fra 23. marts kørte begge elbusser i den ordinære drift på linje 501A og 502.

Ud over, at de nye el-drevne busser ikke udleder emissioner fra bussens motor, da de både er CO2-fri og fri for partikler, vil el-driften ifølge Movia, også have betydning for kundernes oplevelse.

- Det tager tid at omstille den kollektive trafik til en ny grøn fremtid, men ved udgangen af 2022 kører der 337 el-busser og en brintbus i Movia's område. Det svarer til 25 procent af Movias busser. Og det er vi stolte af - også fordi el-busserne støjer mindre, og de er rare at køre i for kunder og chauffører, siger Dorthe Nøhr Pedersen, der er administrerende direktør i Movia.

For Movia er el-busserne i Holbæk endnu et skridt på vejen til at nå det fælles mål for den grønne omstilling af busdriften, som selskabet har sat sammen med kommuner og regioner: At alle busser i 2030 er fossilfrie, og at mindst halvdelen af dem er el-busser eller andre nul-emissionsbusser - det vil sige, at de ud fra den teknik, der er kendt i dag, sige, at de kører på el eller brint.

Fakta om de to el-busser i Holbæk - og el-busser i Movia's område:

- De to el-busser servicerer på hverdage sammen med tre dieselbusser linie 501A og en på linie 502 i Holbæk Kommune
- Det er trafikselskabet, som betegner sig selv som Danmarks største mobilitetselskab, der står for udbuddet af busdriften for Holbæk Kommune. Operatøren DitoBus har opgaven med at køre busserne på linjerne
- Omstillingen til el reducerer kommunens udledning af CO2 med ca. 90 ton om året (udledning af CO2 er opgjort efter "tank-til-hjul"-princippet).
- Med de to elbusser bliver 15 procent af Holbæk Kommunes busdrift emissionsfri (opgjort på baggrund af køreplanstimer)

- Movia vil ved udgangen af 2022 have 337 el-busser og en brintbus i drift, hvilket svarer til 25 procent af Movia's busser
- I alt kører otte forskellige busoperatører med el-busser for Movia. Det er Anchersen, Arriva, DitoBus, Keolis, Kruse Nobina, TideBus og Umove
- Movia's miljøregnskab for 2020 viser, at Movia kan fastholde den fortsatte nedbringelse af udledningen af CO2, som i 2020 var reduceret med 43 procent siden 2008. Udledningen af NOx'er er i samme periode reduceret med 84 procent. Denne udvikling har været mere positivt end forventet med en målsætning for 2020 på 75 procent. Det samme gælder for partikeludledningen, som er reduceret med 88 procent fra 2008 til 2020 mod en målsætning på 80 procent

Miljø



Hvor skal vi hen? Det fremgår tydeligt at bussernes store infoskærme.



Chaufførerne får også glæde af el-bussernes mere rolige og støjfrie kørsel i deres daglige arbejde.

Producenter af biogas:

Fra 2027 kan biogas erstatte al fossil gas

Den danske biogassektor kan fordoble biogasproduktionen frem mod fyringssæsonen i 2025-2026 og sikre, at det danske gasforbrug er 100 procent grønt allerede fra 2027. Sådan lyder budskabet fra Biogas Danmark, der er interesseorganisation for danske producenter af biogas. Fremrykning af biogaspuljer og bedre rammevilkår for biogas er blandt de centrale midler

De danske biogasproducenter står klar til at yde en stor indsats for at gøre det danske gasforbrug helt uafhængigt af importeret gas - eksempelvis fra Rusland. Med en fremrykning af allerede vedtagne puljer kan biogasproduktionen ifølge Biogas Danmark dække 75 procent af det danske gasforbrug i fyringsåret 2025-2026 og sikre 100 procent biogas i nettet fra 2027.

- Folketinget vedtog i 2020 en aftale om nye biogasudbud, som er fordelt ud over årene frem til 2030. Vi foreslår, at udbuddene rykkes frem, så de realiseres i årene 2024 og 2025. Det vil udfase det fossile gasforbrug i Danmark meget hurtigt, siger Henrik Høegh, der er formand for Biogas Danmark.

De høje gaspriser betyder, at fremrykningen bliver billigere samtidig med, at de nuværende biogasproducenter øger kapacitetsudnyttelsen på biogasanlæggene langt hurtigere, end Energistyrelsen har forventet. Det giver allerede nu en højere biogasproduktion end tidligere forventet.

Samtidig forventer Biogas Danmark, at de høje gaspriser sammen med et stærkt politisk momentum i retning af en udfasning naturgas til produktion af lavtemperatur varme - i såvel husholdninger som industri - medfører et fald i gasforbruget og medvirker til, at biogas kan dække gasforbruget hurtigere. Alt i alt betyder det, at biogas kan dække 75

Fakta om omstilling af gasforbruget:

- Mængden af biogas i gasnettet kan forøges fra 20 petajoule i 2021 til 42 petajoule i fyringsåret 2025-2026 - dels ved højere kapacitetsudnyttelse i eksisterende biogasanlæg, dels ved fremrykning af allerede besluttede biogaspuljer
- Samtidig forventes en udfasning af fossil gas til lavtemperatur varme i husholdninger og industri på 10 petajoule frem til 2025, hvorved det samlede gasforbrug falder til ca. 56 petajoule i 2025-2026
- Med en yderligere vækst i biogasproduktionen på 3 petajoule om året efter 2025 samt et fortsat fald i gasforbruget, kan gasforbruget være 100 procent grønt i fyringsåret 2027-2028

(Kilde: Biogas Danmark)

procent af det danske gasforbrug fra fyrringsåret 2025-2026. Hvis gasforbruget skal være helt biogasbaseret i 2027-2028, er der behov for nye rammevilkår, som stimulerer biogasproduktionen yderligere efter 2025, da de høje gaspriser ikke ventes at fortsætte.

Samtidig understreger Henrik Høegh, at der er rigelige bioressourcer til at øge biogasproduktionen yderligere til gavn for den grønne omstilling - eksempelvis i den tunge transport.

- En opgørelse fra Syddansk Universitet viser, at Danmark har et samlet biogaspotentiale på 94 petajoule. Med et gasbehov i industri og energisektor på cirka 50 petajoule er der rigelig plads til, at vi for eksempel kan dække halvdelen af energibehovet i den tunge vejgodstransport i 2030, siger Henrik Høegh.

Forsøg med vejafgifter for personbiler kan sættes i gang

Et udviklingsforsøg med vejafgifter for personbiler skal give indblik i, hvilken effekt afgifter vil have på trængsel og CO₂-udledningen fra trafikken. DTU skal stå bag forsøget

Med aftalen om grøn omstilling af vejtransporten fra 4. december 2020 S-Regeringen enig med SF, EL og R om at sætte gang i et udviklingsforsøg med roadpricing for personbiler. Der blev med aftalen afsat 20 millioner kroner til et offentligt-privat udviklingssamarbejde om forsøget.

Parterne bag aftalen er blevet præsenteret for to forskellige måder at udføre forsøget. På den baggrund er det nu besluttet at gå videre med det projekt, som DTU har foreslået i samarbejdet med Sund & Bælt.

DTU's udviklingsforsøg med roadpricing udføres med en tilfældig udvalgt repræsentativ gruppe borgere. DTU's primære fokus er at undersøge effekterne af at indføre vejafgifter på de veje, der er udfordret af trængsel og der ved indsamle erfaringer om adfærdsændringer hos bilisterne. Erfaringerne fra forsøget kan danne grundlag for et eventuelt videre arbejde med vejafgifter for personbiler.

Fakta om forsøget:

- DTU gennemfører forsøget i samarbejde med Sund & Bælt, som har over 20 års erfaring med vejafgiftsløsninger ved eksempelvis Storebæltsbroen
- DTU gennemfører forsøget med deltagelse af en tilfældigt udvalgt, repræsentativ gruppe på 2.000 borgere
- I forsøget ses der udelukkende på personbiler, og der afprøves forskellige takststrukturer med et geografisk fokus på større byer med trængselsudfordringer
- DTU forventer, det vil tage ca. tre år at gennemføre forberedelse, forsøg og efterfølgende analyser og evaluering
- Budgettet for forsøget er 20 millioner kroner



Bilproducent tester trådløs opladning af taxier i Göteborg

Over en treårig periode vil en lille flåde af fuldelektriske Volvo XC40 Recharge blive brugt af Cabonline, der er Nordens største taxaselskab, og opladet trådløst i Göteborg. Den trådløse opladningstest er et af mange projekter, der er skitseret i det strategiske initiativ 'Gothenburg Green City Zone', hvor udvalgte områder i byen bruges som realistiske testcentre til udvikling af bæredygtige teknologier

Volvo Cars får på den måde testet en ny trådløs opladningsteknologi i et levende bymiljø og kan efterfølgende evaluere teknologiens potentiale for fremtidige elbiler.

- Gothenburg Green City Zone giver os mulighed for at afprøve spændende nye teknologier i et autentisk miljø og evaluere dem over tid med henblik på en eventuel senere bredere introduktion, siger Mats Moberg, der er forsknings- og udviklingschef hos Volvo Cars.

- Test af nye opladningsteknologier sammen med udvalgte partnere er en god måde, hvorpå vi kan evaluere alternative opladningsmuligheder.

Automatisk opladning

De ladestationer, der anvendes i testen, leveres af Momentum Dynamics, der er en af de førende leverandører af trådløse elektriske ladesystemer. Opladningen starter automatisk, når et kompatibelt køretøj parkerer over et ladepunkt, der er indbygget i gaden. Dermed klares opladningen nemt og bekvemt, uden at føreren behøver at stige ud af bilen.

Ladestationen sender energi gennem ladepunktet, som opfanges af en modtagerenhed i bilen. For at positionere bilen korrekt i forhold til ladepunktet bruger Volvo'en sit 360-graders kamerasystem. For de fuldelektriske XC40 Recharge-modeller vil den trådløse opladningseffekt være over 40 kW, hvilket gør ladehastighederne omkring fire gange hurtigere end en kablet 11 kW lader og næsten lige så hurtig som en kablet 50 kW hurtiglader. Bilerne vil i alt blive brugt over 12 timer om dagen og køre 100.000 kilometer om året, hvilket også gør testen til den første rigtige holdbarhedstest af de nye fuldelektriske Volvo-modeller.

Andre partnere, der er involveret i det trådløse opladningsprojekt, omfatter virksomhedens egne svenske forhandlere, Volvo Bil og Volvo Car Sörred, det svenske energiselskab Vattenfall og dets ladenetværk InCharge, Göteborgs energiselskab Göteborg Energi og Business Region Gothenburg, der er et økonomisk udviklingsagentur ejet af byen Göteborg.

CO2-neutral byzone

Sidste år deltog Volvo Cars i lanceringen af Gothenburg Green City Zone-initiativet, som sigter mod at opnå emissionsfri transport inden udgangen af 2030. Ved at bruge en rigtig by som testområde bliver det muligt for virksomheden at fremskynde udviklingen af teknologier og tjenester inden for elektrificering, mobilitet, autonom kørsel, konnektivitet og sikkerhed.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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



Undersøgelse blandt 378 ejere af plug-in hybridbiler: **Ni ud af ti kører grønt**

I en ny undersøgelse blandt 378 ejere af plug-in hybridbiler svarer 89 procent, at de i høj grad udnytter el-potentialet. I gennemsnit klares 69 procent af det daglige kørselsbehov på ren el. Undersøgelse er gennemført af analysefirmaet NemAnalyse for Nielsen Car Group, der er moderselskab for bilhusene Bjarne Nielsen, Bilernes Hus og Motorpoint samt leasingselskabet Leasing.dk

Der bliver i øjeblikket debatteret, om plug-in hybridbiler er grønne bil og dermed værdig til en afgiftsrabat. Årsagen er en undersøgelse fra Vejdirektoratet, som for nylig viste, at plug-in hybridbiler udleder mere CO₂, end de er opgivet til, fordi de ikke i tilstrækkelig grad lades op.

- Det er vores indtryk, når vi taler med vores kunder, at de er meget tilfredse med deres plug-in hybrid, og at de udnytter muligheden for at køre på el så meget som muligt. Det står jo i skarp kontrast til den kritik, der i øjeblikket rettes mod plug-in hybridbilernes klimavenlighed, og i den sammenhæng skal man huske, at privatbilister har et større incitament til at få ladet bilen op for at spare penge på brændstof, end ejere af firmabiler har, siger direktør i Nielsen Car Group, Bjarne Nielsen.

Den nye undersøgelse, som analysefirmaet NemAnalyse har lavet for Nielsen Car Group, der er en af Danmarks største bilkoncerner, viser dog, at 89 procent af plug-in hybridbilerne i overvejende grad mener, at de udnytter potentialet for at køre mest muligt på el.

Undersøgelsen af, hvordan plug-in hybridbiler bliver brugt, som analysefirmaet NemAnalyse har lavet for Nielsen Car Group, er primært foretaget blandt private brugere af plug-in hybridbiler. Undersøgelsens resultat, der blandt andet viser, at de bilisterne i deres plug-in hybridbiler i gennemsnit klarer 69 procent af deres daglige kørselsbehov på ren el, vækker glæde hos interesseorganisationen AutoBranchen Danmark.

- Det er opløftende med en undersøgelse, der viser, at plug-in hybrid-ejerne kører 69 procent af deres daglige kørsel på el. Når tallet er så højt, viser det, at man faktisk får en klimagevinst for den delvise afgiftsfritagelse, som de her bilister får. Samtidig noterer jeg mig, at undersøgelsen i lighed med andre undersøgelser - blandt andet også fra AutoBranchen Danmark - viser, at plug-in hybridene med god ret kan ses som en investering i at vænne folk til at køre på el, og at mange næste gang vil købe en ren elbil, siger Gitte Seeberg, der er direktør i Autobranchen Danmark.

Ifølge undersøgelsen, der er blevet besvaret af 378 af Nielsen Car Groups kunder med en plug-in hybridbil, er det gennemsnitlige daglige kørselsbehov på 56 kilometer. Det er præcis den afstand, som Danmarks mest solgte bil sidste år, Ford Kuga Plug-in Hybrid, er opgivet til at kunne køre på ren el, inden benzinmotoren slår til.

Oplader dagligt og kun derhjemme

Undersøgelsen viser også, at 48 procent angiver, at de oplader bilen en eller flere gange om dagen, og 25 procent gør det fem til seks gange om ugen. I langt de fleste tilfælde sker opladningen hjemme i indkørslen, og to ud af tre svarer, at de aldrig benytter en offentlig ladestander, mens fire ud af fem aldrig oplader bilen på arbejdspladsen.

– Svarene bekræfter jo det, vi hører fra vores kunder. Ejerne udnytter i høj grad muligheden for at lade op hjemme i indkørslen, når bilen holder stille. Når det er tilfældet, og når ens daglige kørselsbehov nogenlunde matcher den elektriske rækkevidde, kan en plug-in hybridbil være en god og mere miljøvenlig løsning. Men det er klart, at hvis man ikke får ladet bilen op, eller pendler langt på motorvej hver dag uden mulighed for at lade på arbejdspladsen, så bliver fordelene markant mindre - både for miljøet og for ens eget brændstofforbrug, siger Bjarne Nielsen.

Ejere vil gerne køre mere miljøvenligt

I undersøgelsen angiver langt de fleste, at muligheden for at køre mere miljøvenligt har været en væsentlig grund til at vælge en plug-in hybrid. Hver fjerde svarer dog samtidig, at de i overvejende grad købte den, fordi den var billigst og ikke for at kunne køre på ren el.

- Der er ingen tvivl om, at den lavere afgift på plug-in hybrid- og elbiler har boostet salget voldsomt, og mange har også valgt en plug-in hybrid, fordi den var billigere end den rene benzinudgave. Ikke desto mindre så er kunderne rigtig tilfredse med deres valg, og især kørslen på ren el tiltaler dem, siger Bjarne Nielsen.

I undersøgelsen angiver 64 procent, at de forventer at købe en elbil næste gang, mens 29 procent igen vil vælge en plug-in hybridbil. Kun ganske få ønsker sig tilbage til en ren benzin- eller dieselbil.

- For mange af kunderne er det nu et helt naturligt skridt, at de vil gå hele vejen til en elbil næste gang, og hvis plug-in hybridene har åbnet flere ejeres øjne for de positive sider ved at køre på el, ja så er det vel ikke ubetinget dårligt, siger Bjarne Nielsen.



Sænkning af hastigheden kan reducere olieforbruget verden over med 430.000 tønder om dagen ifølge IEA.

Internationalt energiagentur har 10 forslag til mindre brændstofforbrug

Bilfri søndage og "Ungarn-kørsel" - Nye forslag skal sænke bilisternes brændstofforbrug for at imødekomme den aktuelle begrænsning i råolieforsyningen og de mærkbare høje brændstofpriser. - Det er vigtigt, at forbrugerne begynder et sted og selv bliver en del af løsningen, hvis de stigende oliepriser skal holdes nede. Mindre bilkørsel er samtidig godt for klimaet, siger John Gantzhorn, der er teknisk konsulent hos Applus Bilsyn, som i de seneste uger er kommet med forslag til, hvordan bilister selv kan reducere deres benzin- eller dieselforbrug

Krigen i Ukraine betyder boykot af russisk olie, der normalt tegner sig for 10 millioner tønder om dagen - eller 10 procent af det globale forbrug. Samtidig ligger Irans oliekluder brak på grund af en manglende atomaftale med USA, og OPEC-landene holder igen med olieproduktionen. Sammen med en akut og stigende efterspørgsel efter olie hos industrien verden over driver det de globale brændstofpriser op.

Udsigten til en snarlig løsning hænger ikke på træerne, og spørgsmålet er, hvad forbrugerne selv kan gøre for at dæmpe brændstofforbruget og dermed imødegå de stigende priser.

Energi og Miljø



En 10-punktsplan for at skære i olieforbruget

IEA - International Energy Agency - iea.org

1 Nedsat hastighed på motorveje og større hovedveje veje med mindst 10 km/t



4 Billigere offentlig transport, intensiveret mikro-mobilitet, gang og cykling



3 Bilfri søndagen i store byer



2 Arbejd hjemmefra op til tre gange ugentligt, når det er muligt



5 Udskift/begræns brugen af private biler i større byer



6 Brug delebiler og praksis, der kan begrænse brændstofforbruget



7 Støt effektiv brug af lastbiler og godsdistribution



10 Fremskynd elektriske køretøjer og mere energieffektive køretøjer



9 Undgå forretningsrejser, hvor der er alternativer



8 Foretræk hurtige tog og nat-tog frem for fly



Det Internationale Energiagentur (IEA) kom i sidste uge med 10 forslag til at reducere olieforbruget verden over - eksempelvis bilfri søndage, som det var praksis for knap 50 år siden i 1973, da de olieproducerende lande skruede op for priserne på råolie - og dermed udløste den situation, som den gang og sidenhen er blevet benævnt som oliekrisen i 70'erne.

Ifølge IEA kan hele initiativet ideelt set nedbringe efterspørgslen på olie med i alt 3 millioner tønder hver dag, hvis alle de højest industrialiserede lande indfører planen.

- Hver dag produceres der 100 millioner tønder olie verden over, og man kan sige, at en besparelse på 3 millioner tønder ikke er meget i det samlede regnestykke. Ikke desto mindre er det vigtigt, at forbrugerne begynder et sted og selv bliver en del af løsningen, hvis de stigende oliepriser skal holdes nede. Mindre bilkørsel er samtidig godt for kli-



Kører man med en billigere offentlig transport i stedet for privatbilen, sænkes det daglige, globale olieforbrug med 330.00 tønder, vurderer IEA i forbindelse med offentliggørelsen af en ny 10-punktsplan for et lavere olieforbrug.

maet, siger John Gantzhorn, der er teknisk konsulent hos Applus Bilsyn, som i de seneste uger er kommet med forslag til, hvordan bilister selv kan reducere deres benzin- eller dieselforbrug.

Udover at gøre offentlig transport billigere foreslår IEA også, at man eksempelvis øger samkørslen, sænker hastigheden på motorvejene med 10 kilometer i timen, og at man opfordrer til at arbejde hjemme tre dage om ugen. Sidstnævnte fjerner med et hug 500.000 tønder olieforbrug om dagen.

Forslag: Kør som i Ungarn - 25 procent mindre end i Danmark

Et andet forslag, som for nylig så dagens lys, stammer fra energieksperter fra World Economic Forum, Maciej Kolaczowski. Ifølge Maciej Kolaczowski ville EU fjerne behovet for at importere olie fra Rusland, hvis alle EU's borgere justerede deres forbrug af bilkørsel til det gennemsnitlige niveau i Ungarn.

En opgørelse fra de to samarbejdende databaser, Odyssee og Mure, der igen arbejder sammen med EU, viser, at ungarnernes bilkørsel ligger 25 procent under danskernes. Ifølge Odyssee-Mure kørte bilister i Danmark i 2019 i gen-

Energi og Miljø

nemsnit 13.157 kilometer, mens ungarske bilister tilbagelagde 9.925 kilometer. En væsentlig forklaring på Ungarns mindre bilkørsel er, at ungarene kører længere via offentlig transport, viser tallene.

Kan gå ud over familien

- At køre en fjerdedel mindre er et voldsomt initiativ, der især vil ramme hårdt i familier, hvor bilen er en vigtig forudsætning for at få hverdagen til at fungere. Især i Jylland, hvor bilister kører længere på grund af de større afstande mellem bolig, skole, arbejde og fritidsaktiviteter sammenlignet med hovedstaden og de større byer, siger John Gantzhorn og fortsætter:

- Vi opfordrer bilejere til at tænke over, hvordan de hver især kan køre med omtanke og den vej rundt reducere deres brændstofforbrug. Hvis vi alle gør en indsats, vil det reducere risikoen for yderligere prisstigninger.

Cykle, gå - eller lad bilen stå

Applus Bilsyn vurderer, at bilister kan reducere deres brændstofforbrug ved at få pumpet dækkene optimalt, fjerne tagbøjler og tagbagagebærer som er en benzin- og dieselsynder på motorvejen, få bilen miljøtestet, skippe varme i bilen og undgå hurtige accelerationer. Konverter på sigt til en el- eller hybridbil. Alternativt kan man cykle og gå - eller lade bilen stå.

Interesserede kan læse mere om de 10 forslag på IEA's webside - klik **her**:



Samkørselstjenester som GoMore og Nabogo gør det nemt at køre sammen med andre og herigennem sænke brændstofforbruget. Ifølge IEA vil øget samkørsel reducere verdens olieforbrug med 470.000 tønder om dagen.

(Illustration: Applus Bilsyn)



Tysk bilproducent vil genanvende mere af brugte bilbatterier

Den tyske bilproducent Mercedes-Benz vil kunne præsentere en 100 procent lokalt CO₂-neutral bilflåde senest i 2039. Bilproducenten, der er en del af den tyske Daimler-koncern, vil i den forbindelse opføre en ny fabrik, der gør det muligt at genanvende over 96 procent af de værdifulde materialer, der findes i kasserede batterier fra el-biler og plug-in hybridbiler

Hos Mercedes-Benz mærker man i høj grad interessen for elektrificerede bilmodeller. Udvalget af modeller, der kører helt eller delvist på strøm, vokser med stor hast, og der er ingen udsigt til, at den udviklingen stilner af foreløbig. På de markeder, hvor det er muligt, vil den tyske producent allerede fra 2030 udelukkende tilbyde fuldt elektriske modeller, og som en del af mærkets "Ambition 2039-strategi" skal hele modeludvalget senest i 2039 være lokalt CO₂-neutralt.

Genanvendelse med hydrometallurgi

Omstillingsprocessen er i fuld gang, og Mercedes-Benz gør klar til at udvide sin globale strategi for genanvendelse af de batterier, der er ét af de mest centrale komponenter i de elektriske biler.

Det sker med opførelsen af en ny fabrik, som skal optimere forarbejdningen af brugte lithium-ion-batterier ved hjælp af såkaldt hydrometallurgisk proces, som gør det muligt at genanvende størstedelen af de værdifulde metaller. Fa-

Energi og Miljø

brikken forventes at stå klar i 2023, og hos Mercedes-Benz ser man frem til projektet, som repræsenterer en milepæl i mærkets omstilling til fremtidens mobilitet.

- Hos Mercedes-Benz arbejder vi målrettet for at blive endnu bedre og endnu mere effektive, når det gælder genanvendelse af vores mest værdifulde ressourcer. Med vores nye fabrik i Kuppenheim bliver det muligt for os at genanvende over 96 procent af materialerne i de brugte batterier, siger Jörg Burzer, der er medlem af bestyrelsen hos Mercedes-Benz for Production and Supply Chain Management.

Anlægget er det første af sin slags og vil kunne forarbejde omkring 2.500 ton materiale årligt. De genanvendte materialer vil indgå i produktionen af godt 50.000 batterimoduler til nye Mercedes-EQ modeller.

Brugte batterier, som ikke længere kan benyttes i biler, kan allerede få nyt liv i enorme stationære energilagre som det, der eksempelvis er tilknyttet Mercedes-Benz' fabrik Factory 56, som ligger i Sindelfingen. Her sikrer et energilag bestående af kasserede bilbatterier for at lagre overskydende strøm og fungerer på den måde som energibuffer med en effekt på op til 1.400 kWh.

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

Samarbejde bag landets største trucknetværk fylder et år

Kortsamarbejde mellem energiselskaberne DCC Energi og IDS/Q8, som giver transportvirksomheder adgang til et samlet netværk på 290 tankstationer med high speed-diesel, kan fejre ét-års jubilæum. - På det første år har parløbet styrket DCC Energi og Shell-tankstationerne i konkurrencen på den tunge transport i Danmark, fastslår retaildirektør, Søren Møller Maretti

Transportvirksomheder, der har et Shell Card Erhverv, har i et år kunnet tanke på det, der reelt er Danmarks største trucknetværk. Sidste vinter indgik DCC Energi, der står bag Shell netværket i Danmark et i dansk sammenhæng utraditionelt kortsamarbejde med IDS/Q8, hvor alle transportører med et Shell Card Erhverv med ét fik adgang til 290 tankstationer med high speed-diesel.

Ved at tænke utraditionelt fik DCC Energi skabt et netværk, hvor kunder med et erhvervskort til Shell frit kan tanke på tværs af Shell, Q8, F24 og IDS-tankstationer med deres faste rabataftaler i behold. Og ifølge retaildirektør i DCC Energi, Søren Møller Maretti, har det at kunne tilbyde landets transportører adgang til et stort, kombineret netværk båret frugt.

- Det er naturligvis altid spændende at kaste sig ud i noget nyt. Men jeg ser tilbage på det første års samarbejde med IDS/Q8 med stor tilfredshed. Ikke nok med, at vi har etableret et setup, der giver os en styrket position i transportsegmentet. Vi har samtidig, og endnu vigtigere, skabt nye fordele for vores transportkunder i form af endnu bredere tilgængelighed nærmest uanset, hvor du befinder dig i landet, siger han.

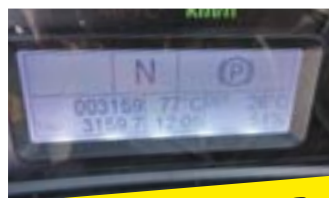
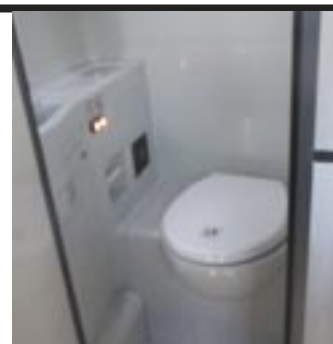
Der indgår i alt 290 stationer i netværket - 146 Shell, 31 IDS og 113 Q8 eller F24-stationer. Det gør det til det klart største trucknetværk i Danmark. Og for transportører med et Shell Card Erhverv kommer hertil flere tusinde Shell tankstationer rundt om i Europa, hvor de også kan bruge deres kort.

- Kortsamarbejdet giver den tunge transport nye muligheder og letter livet for chaufførerne ude på vejene. Det betyder kort fortalt, at vi har kunnet øge fordelene for vores faste kunder og trukket nye transportvirksomheder til, siger Søren Møller Maretti.

Shell Card Erhverv henvender sig til erhvervsmarkedet og giver transportørerne en række fordele i form af en nem og sikker betalingsløsning. Med kortet følger et brugervenligt onlinesystem, som samler og letter kortadministration og overblik over brændstofforbrug.

Om DCC Energi:

- DCC Energi er en af Danmarks store energivirksomheder, som forsyner kunder rundt om i landet med en bred vifte af brændstoffer og energiprodukter
- Selskabet er blandt andet forhandler af produkter fra Shell og Gulf og driver netværket af Shell-tankstationer i Danmark
- DCC Energi omsætter årligt for omkring 6 milliarder kroner
- DCC Energi har hovedkontor i Nærum nord for København



Isuzu Visigo HP 9,6 m.

Euro 6 - Automat gear - 35+1+1 pass.

Fartpilot, retarder, aircon., toilet, fodstøtter, borde, køleskab, magasinet

Pris: 1.145.000 Kr.

**2 lækre nye Isuzu busser
til en skarp pris**



Isuzu Grand Toro - 8,5 m.

Euro 6 - Automat gear - 31+1 pass.

Fartpilot, retarder, toilet, fodstøtter, borde, køleskab, magasinet

Pris: 895.000 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

Alle priser er ab plads i danske kr. • Der skal tillægges moms • Der tages forbehold for mellemsalg & trykfejl • Se mere på: www.vbi-group.eu



Turistvognmand får bus, der passer til navnet

VDL Bus & Coach Danmark A/S leverede fornyligt en VDL Futura FHD2-139 turistbus til Comfort Tours i Odense

Den nye bus er monteret med lift og godkendt til 13 kørestole. Derudover kan bussen, der har et stort brugervenligt toilet, præsenteres i udførsler - eksempelvis med 9 bordgrupper. Ved hvert sæde er der monteret stikkontakter.

Bussen er leveret af Rasmus Olsen fra VDL Bus & Coach Danmark A/S

Busvognmand i Aarhus har fået to nye busser på et nyt plan

MAN Truck og Bus Danmark A/S leverede for en måneds tid siden to nye Neoplan Skylinere til Abildskou A/S i Aarhus. Abildskou har i forvejen en del Neoplan Skylinere i sin flåde, hvor største parten kører i FlixBus' grønne og orange farver på flere ruter mellem Jylland og Sjælland

De to nye Neoplan-busser skal også betjene passagerer på FlixBus' ruter.



Materiel



Om de to nye Neoplan Skyline P06-busser til Abildskou:

Seks-cylindrede Euro 6-dieselmotorer på 510 hk
12 trins MAN TipMatic automatiseret gearkasse fra ZF - med retarder
Brændstoftank 590 liter
Fire startbatterier, hvor af to er reserveret til nødstart

Sikkerheds systemer: ABS, ASR, EBS, Avanceret nødbremsesystem (EBA),
MAN CDS (ComfortDriveSuspension) elektronisk styrede støddæmpere

Dæktryksovervågning på alle aksler

MAN EfficientCruise og EfficientRoll. Systemerne, der er satellit-styret, kan spare op til 4 procent brændstof.

Øvre og nedre forrude elektrisk opvarmet
Trådløs fjernbetjent dør 1+2

To køleskabe - et foran i instrumentbordet og et under køkkenet
Kaffemaskine
Toilet med både vand og kemikalie-mulighed. Desuden er der monteret vinterpakke til det nordiske klima

Isri ProActive 2-førersæde med tre-punkt sikkerhedssele, to armlæn samt varme/klima
Dual Zone klimaanlæg med en maksimal kuldeydelse på 56 kW

Omformer 24 V/230 V, 3000 W, inklusiv batterioplader, så bussen kan stå til strøm, når den står stille

LED-frontlygte med LED-kørellys
LED-tågelygter
Forlygterengøringsystem

Alarmanlæg tyveri sikring

Tilslutningsstyringsmodul (RIO Box), så vognmanden kan overvåge, hvor bussen er og har været - og følge med i brændstofforbrug og kørselsmønster

Sæderne er Kiles Carreso med vip i ryggen samt udtræk ud til midtergangen, så passagerne får mere plads på de lange ture

Passagerne kan benytte både 220 V samt USB-opladning ved alle stole under kørsel.

Busserne er med 77 + 1 + 1 plads. der er mulighed for at kan medtage op til to kørestole.

Busserne er leveret i FlixBus farver



Rutebilschauffør den ene dag - nødhjælpschauffør den næste

Til hverdag kører han blandt andet Flixbus mellem Aarhus og København. Når det brænder på i Polen med store flygtningestrømme, smider han, hvad han har i hænderne og kører til grænsebyer ved den polsk/ukrainske grænse for at hente kvinder og børn inkl. kæledyr i sikkerhed i Danmark

Clemens Riewerts er 50 år og har kørt som buschauffør i syv år for Abildskou i Aarhus. Han er rigtig glad for sit job som chauffør, og normalt sker det uden den store dramatik. Clemens Riewerts har samtidig et stort hjerte, så da krigens gru blev tydelig, og flygtningestrømmene pludselig voksede sig store, meldte han sig lige som en række andre buschauffører frivilligt til at hente flygtningene på grænsen mellem Polen og Ukraine.

Lokale initiativer og sponsorater

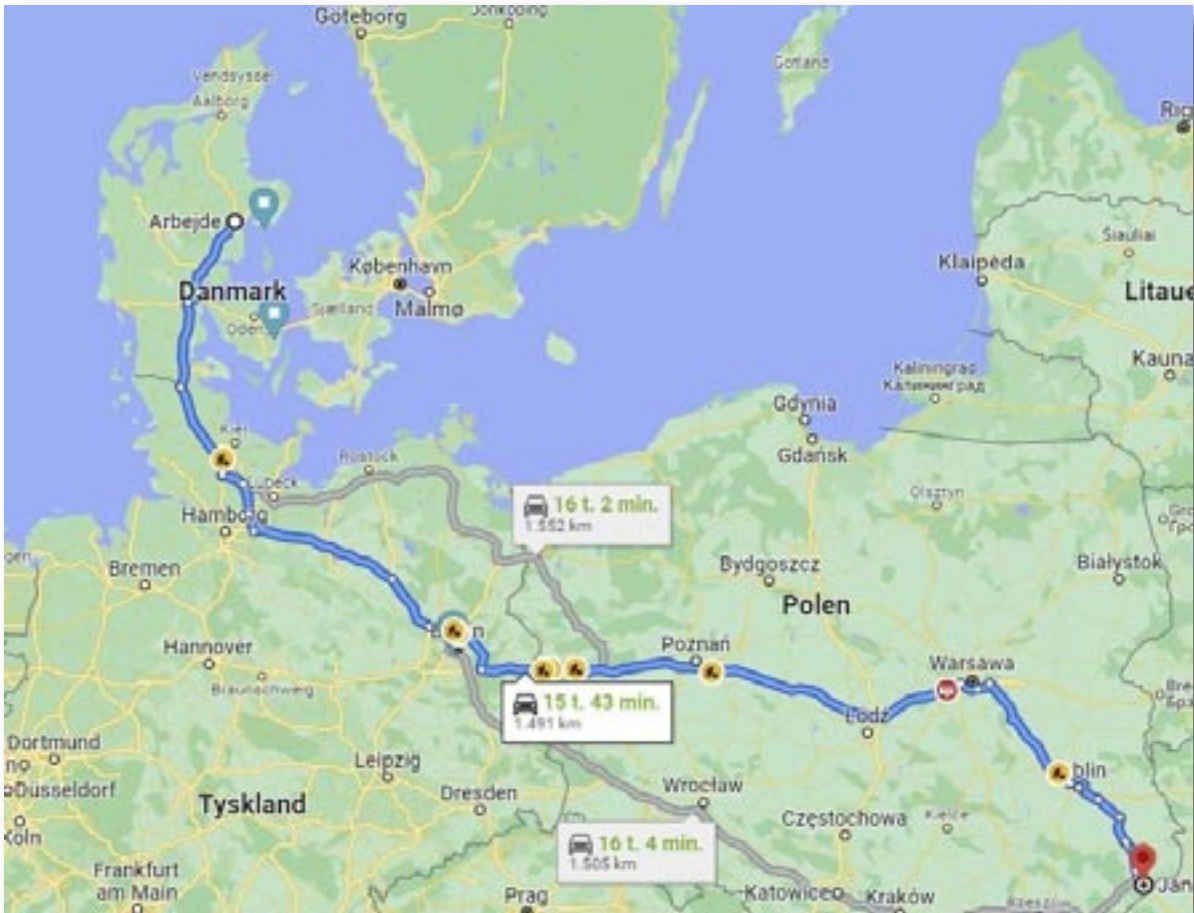
Indtil videre er det blevet til mere end 10 ture til Aarhus-området, hvor lokale organisationer har sponsoreret transporterne. Det er sket på initiativ af blandt andet det ukrainske konsulat i Aarhus, der ved hjælp af sponsorater og penge-gaver fra eksempelvis Rotary og Bestsellers/Heartland har kunne hyre busser inklusiv chauffører hos busvirksomheder som Abildskou, Faarup Rute- og Turistbusser samt en række andre busselskaber til kostpris.

Clemens Riewerts har foreløbig taget den ca. 1.500 kilometer lange tur til den ukrainske grænse og de 1.500 km retur til Danmark to gange første gang i starten og anden gang i midten af marts. Turene har taget 20-21 timer hver

Busrejser

vej indregnet lidt spisepauser. Dertil kom adskillige timer ved hjemkomsten til Danmark, så flygtningene kunne registreres på den danske grænse.

Med på turene har været et par sygeplejersker, der skulle håndtere eventuelle sårede eller syge flygtninge samt et par herboende ukrainere, som fungerede som tolke og kontaktpersoner til de lokale nødhjælpsorganisationer på





grænsen. Ved vendingen nær den ukrainske grænse fik chaufførerne mulighed for at holde de obligatoriske 9 timers hvil, inden busserne kørte retur mod Danmark.

Berigende, bevægende og barske

Sammen med de øvrige chauffører har Clemens på de to ture hentet i alt 110 ukrainske flygtninge og et par af deres kæledyr til Danmark, og det har både været berigende, bevægende og barske oplevelser. Berigende fordi han har kunne gøre en positiv forskel på en helt anden måde, end han normalt gør som buschauffør - bevægende fordi passagererne har været så taknemmelige over den overstrømmende hjælp, de har modtaget - og barske, fordi turene er gennemført på en så tragisk baggrund og med så store ofre, som den russiske invasion i Ukraine har skabt.

Clemens Riewerts er chauffør hos Abildskou A/S i Aarhus.

*Interesserede kan læse Clemens Riewerts udførlige beretninger og se hans fotos fra de to ture på hans Facebook-profil - klik **her**.*

Service, der bringer dig videre.

Opdag plusset for din bus: OMNIplus. Med busspecifikke tjenester, individuelle løsninger og et omfattende sortiment, sikrer vi, at dine køretøjer altid er klar til brug, og din virksomhed forbliver rentabel.

Se mere om OMNIplus byggeklodserne på www.omniplus.com/dk/home/

Løsninger Mobilitet Ekspertise Support OMNIplus ON



OMNIplus - Et Mærke fra Daimler Truck AG

OMNIplus

Your performance plus.

Politiet vejleder vognmænd om studenterkørsel

Om godt tre måneder afslutter landets 3. g'er deres ungdomsuddannelser. Det betyder, at mange vognmænd sender lastbiler ud på vejene, hvor de skal fragte de unge mennesker rundt ved deres eksamenskørsel. Politiet inviterer derfor vognmændene til informationsmøde, så vognmændene kender reglerne eksamenskørsel, inden lader 3. g'erne stige ombord

Baggrunden for informationsmødet er tidligere års erfaringer. Sidste sommer kontrollerede Tungvogncenter Øst under Midt- og Vestsjællands Politi eksempelvis 76 eksamenskøretøjer, og kontrollen viste lovovertrædelser på en trediedel af køretøjerne, hvilket resulterede i bøder til både chauffører og vognmænd.

- De unge mennesker skal have en god tur rundt i studentervognen, og det kræver, at vognmændene og deres chauffører har fokus på sikkerheden og overholder de gældende regler. Det har vi i politiet en stor interesse i at hjælpe dem med. Derfor afholder vi igen i år et informationsmøde for branchen, hvor vi adresserer de problemstillinger, vi ofte ser i forbindelse med eksamenskørsel. På den måde gør vi, hvad vi kan for at undgå ulykker og lovovertrædelser, så mødet med os i forbindelse med selve eksamenskørslen bliver en god oplevelse for både politi og chaufføren, siger politikommissær Steen Bischof fra Tungvognscenter Øst under Midt- og Vestsjællands Politi.

Tungvognscenter Øst afholder orienteringsmøde i Greve lørdag 7. maj 2022 klokken 10.00-13.00 om politiets kontrol af eksamenskørsel.

Da der er et begrænset antal pladser, er tilmelding nødvendig.

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

Broen ved Spanien har stadig den samme højde

Onsdag 16. marts midt på formiddagen stødte en turistbus mod jernbanebroen ved Spanien i Aarhus Midtby. Det er ikke første gang, en bus - eller en lastbil - støder mod broen, der har en skiltet maksimumhøjde på 3,4 meter. Derudover er der før broen advarselsblik, som skal fortælle, hvis man er på vej mod broen i en bus eller lastbil, der er for høj til at kunne komme under

Østjyllands Politi oplyser, at det denne gang var en 55-årig mandlig chauffør i en turistbus, der overså maksimumhøjden og ramte ind i broen med det øverste af bussen.

Ifølge Østjyllands Politi kom ingen personer umiddelbart noget til, og der skete umiddelbart heller ikke skade på broen.

Tre procent seleløse udgør 30 procent af de døde

Personer, der har kørt uden sele, er stærkt overrepræsenteret i ulykkesstatistikken. Selv om kun ca. 3 procent af bilisterne kører uden sele, udgør personer uden sele ca. 30 procent af de dræbte i personbil. Det fremgår af en ny undersøgelse fra Vejdirektoratet

En ny undersøgelse fra Vejdirektoratet understreger endnu en gang, at bilister, der ikke bruger sikkerhedssele, er i markant større risiko for at blive død, hvis de bliver involveret i en alvorlig ulykke på vejene. Transportminister Trine Bramsen (S) vil have de sidste bilister, som undlader at spænde selen, med ombord.

Det fremgår af den nye undersøgelse fra Vejdirektoratet, at knap hver tredje bilist, der døde i en trafikulykke, ikke havde spændt sikkerhedsselen.

- Det koster liv at droppe selen, og det er skræmmende, at så mange alligevel lader være med at bruge sele, siger transportminister Trine Bramsen og fortsætter:

- Tallene taler for sig selv. Jeg kan derfor kun opfordre til, at man husker selen - og husker andre på det også. Heldigvis er det langt de fleste, der bruger sele, men kan vi få de sidste med, vil det spare liv.

Færre spænder selen på bagsædet

Rådet for Sikker Trafik har siden 2010 undersøgt brugen af sikkerhedsseler i trafikken ved at observere tusindvis af trafikanter, og den nyeste seletælling fra 2020 viser, at tre procent af bilister i personbiler undlader at bruge sikkerhedsselen.

Tallene viser også, at der er færre, der bruger sikkerhedssele, når de eksempelvis sidder på passagersædet, kører i en varebil eller i en taxi.

- Det er jo helt vildt, at der stadig er folk, der vælger at køre uden sele, når vi ved, hvor vigtigt den er. Tallene viser tydeligt, at der er en enorm risiko for at komme meget alvorligt til skade eller død, hvis man ikke har selen på. Derfor er det vigtigt, at vi får alle til at bruge de to sekunder, det tager at spænde selen - også på de korte ture, siger administrerende direktør Mogens Kjærgaard Møller fra Rådet for Sikker Trafik.

“En løs passager på bagsædet kan ramme dig i nakken med en vægt, der svarer til en elefant. Og hvem har lyst til at få en elefant i nakken?”

(Rådet for Sikker Trafik)

I Danmark må der som udgangspunkt ikke blive transporteret flere personer i en bil, end der er siddepladser med sikkerhedsseler til, og hvis alle bruger sikkerhedsselen, kan man undgå tab af mange liv hvert år.

Bevidst fravalg af sele

Vejdirektoratets ulykkestal viser, at yngre mænd i alderen 18 til 34 år udgør 41 procent af de dræbte bilister, der ikke fik spændt sikkerhedsselen, men alle aldersgrupper er dog repræsenteret i statistikken.

I de fleste nyere biler er der i dag en sensor, der bipper, hvis man har glemt at spænde sikkerhedsselen. Det betyder, at de få, der ikke bruger sele, faktisk aktivt skal vælge ikke at spænde selen.

I analysen af dødsulykker kan man desuden se, at hvis ulykken sker, så har en manglende sikkerhedssele stor betydning for, om bilisten overlever eller ej, for hvis man ikke er fastspændt, er risikoen for at blive kastet ud af bilen eller få alvorlige skader markant større.

- Det er simpelthen med hovedet under armen, hvis man starter bilen uden at spænde sikkerhedsselen. Undersøgelserne viser meget klart, at det er med livet som indsats at køre uden sele. Så spænd selen for din egen skyld, men også for dem, der holder af dig, siger afdelingsleder Marianne Foldberg Steffensen fra Vejdirektoratet.

Vejdirektoratets undersøgelse viser også, at flere af bilisterne - uden sele - generelt udviser en mere risikobetonet adfærd i trafikken. I over halvdelen af ulykker med dræbte bilister, der ikke brugte sele, blev der kørt med for høj hastighed, før ulykken skete.

Interesserede kan se rapporten [her](#):

Interesserede kan læse Vejdirektoratets rapport om dødsulykker på vejene [her](#):

Seletælling blandt danske bilister i 2020

Rådet for Sikker Trafiks seletælling fra 2020 viser blandt andet, at 97 procent af førere af personbiler bruger sikkerhedssele, men at det tal er noget lavere i varebiler, taxaer og for passagerer på bagsædet.

Selebrug blandt danske bilister i 2020:

- Førere af personbiler: 97 procent.
- Førere af varebiler: 91 procent.
- Bagsædepassagerer over 15 år i personbiler: 89 procent.
- Taxachauffører: 93 procent

Brugen af sikkerhedssele har generelt været stigende siden 2010, hvor Rådet for Sikker Trafik startede med at registrere selebrugen.

(Kilde: Selerapport: Brug af sikkerhedssele 2020, Rådet for Sikker Trafik)

Gode råd om brug af sikkerhedssele:

- Sikkerhedsselen er det mest enkle og effektive sikkerhedsudstyr i bilen. Risikoen for at blive dræbt eller kvæstet bliver halveret, hvis man bruger selen. Det gælder alle i bilen uanset, hvor kort turen er. Derudover kan en passager, der ikke er fastspændt, gøre skade på andre i bilen ved en ulykke.
- Derfor:
- Spænd selen - også på de korte ture
- Mind alle passagerer om at spænde selen
- Det koster 1500 kroner at køre uden sele - også på bagsædet

Fakta om dødsulykker i trafikken:

- Der var i alt 375 dræbte bilister i årene 2017 til 2020. Ud af de 375 var der 111, som ikke havde spændt sikkerhedsselen
- Mænd udgør den største gruppe af bilister, som ikke benyttede en sikkerhedssele. I alt 99 ud af 111 dræbte bilister, der droppede selen, var mænd. Det svarer til 9 ud af 10. Derudover var 41 procent af de dræbte bilister, der ikke tog sele på, mænd i alderen fra 18 til 34 år
- I 61 procent af de dødsulykker, hvor den dræbte bilist kørte uden sele, medvirkede hastigheden enten til, at ulykken skete, eller at skaden blev meget alvorlig. Det samme gælder for 41 procent af de ulykker, hvor den dræbte bilist kørte med sele
- I 45 procent af dødsulykkerne, hvor bilisten ikke brugte sele, var chancebetonet kørsel medvirkende til, at ulykken skete. Det samme gælder for 26 procent af de ulykker, hvor bilisten kørte med sele

(Kilde: Selerapport: Brug af sikkerhedssele 2020, Rådet for Sikker Trafik)

16 kommuner får bedre mulighed for at sænke hastigheden

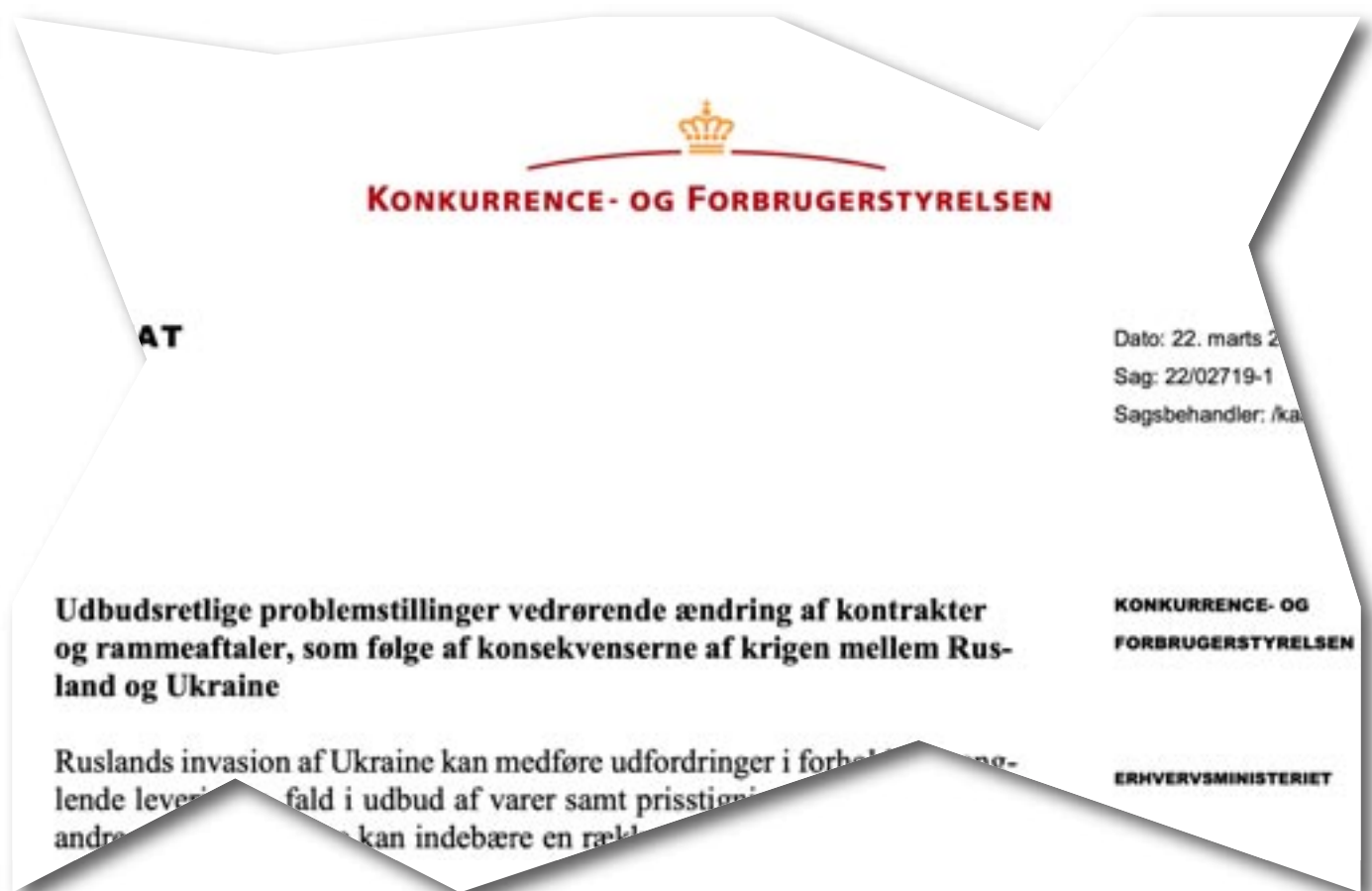
Et tre-årigt forsøg vil gøre det lettere at sænke hastigheden i en række kommuner. Med en bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser er der indført en forsøgsordning, hvor op til 15 kommuner i en række udvalgte politikredse kan søge om en udvidet mulighed for at sænke de lokale hastighedsgrænser til 40 km i timen på veje i byområder, der ikke har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. I alt 16 kommuner fra de udvalgte politikredse har søgt, og derfor er det besluttet at udvide ordningen, så alle 16 ansøgninger bliver imødekommet

- Færdselssikkerhed er en af de vigtigste prioriteter for mig som minister. Derfor er jeg glad for, at så mange kommuner har søgt om muligheden for at sænke farten i byerne. Vi har udvidet ordningen lidt, så alle ansøgninger bliver imødekommet. Når vi får farten ned, kommer der færre alvorlige ulykker og byerne bliver tryggere for de bløde trafikanter - ikke mindst børnene, siger transportminister Trine Bramsen (S).

De medvirkende kommuner er:

- | | | |
|-----------------|------------------|-------------|
| • København | • Gentofte | • Randers |
| • Frederiksberg | • Hillerød | • Norddjurs |
| • Allerød | • Hørsholm | • Aarhus |
| • Fredensborg | • Lyngby-Taarbæk | • Aalborg |
| • Frederikssund | • Rudersdal | |
| • Furesø | • Odense | |

Forsøgsordningen evalueres efter tre år.



Krigen mellem Rusland og Ukraine kan påvirke offentlige kontrakter

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har udgivet en juridisk vurdering af, hvilken betydning følgerne af krigen i Ukraine kan have for ændringer i offentlige kontrakter og rammeaftaler. I den nye juridiske vurdering gennemgår styrelsen, hvilke forhold og omstændigheder, der kan danne grundlag for ændringer, og hvordan ordregivere og leverandører skal håndtere uforudsete situationer som følge af krigen

Ruslands invasion af Ukraine og de indførte sanktioner kan få konsekvenser for offentlige kontrakter i Danmark i forhold til manglende leveringer, fald i udbud af varer samt prisstigninger på råstoffer og andre produkter. Det kan indebære en række udbuds- og kontraktretlige udfordringer for offentlige ordregivere og leverandører.

I den nye juridiske vurdering gennemgår styrelsen, hvilke forhold og omstændigheder, der kan danne grundlag for ændringer, og hvordan ordregivere og leverandører skal håndtere uforudsete situationer som følge af krigen

Klare og præcise ændringsklausuler

Det kan i vurderingen blandt andet ses, at som tommelfingerregel skal en ændringsklausul være så "klar, præcis og entydig", at der kan støttes ret på den ved en domstol, voldgift og lignende. En klausul må således ikke medføre tvivl om, i hvilke situationer den kan finde anvendelse samt rækkevidden af de ændringer, der kan foretages på baggrund af klausulen.

En ændringsklausul kan for eksempel omfatte prisindeksering og produktudskiftning, eksempelvis med henblik på at sikre, at der kontinuerligt leveres tidssvarende varer.

Man må derfor først undersøge, hvorvidt kontrakten indeholder klausuler, der regulerer, hvordan og i hvilket omfang den pågældende kontrakt kan ændres. Hvis dette ikke er tilfældet, så er det udbudslovens ændringsmulighed som følge af uforudsete forhold, som er mest central.

Interesserede kan læse notatet fra Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen [her](#):

Opfordring fra vognmandsorganisation: Få prisen reguleret hyppigere

Hvis man som vognmand aftaler med eksempelvis kommunale kunder, hvor afregningsprisen i øjeblikket ikke matcher prisudviklingen på for eksempel brændstof, har du mulighed for at få en hyppigere regulering af dine aftaler. Det påpeger vognmandsorganisationen DTL på baggrund af et nyligt offentliggjort notat fra Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen

Krigen mellem Rusland og Ukraine har udløst flere prisstigninger på blandt andet brændstof, hvilket har betydet øgede omkostninger. Og har man som leverandør ikke sikret sig, at man kan indregne omkostningsstigningerne i afregningerne, kan man få svært ved at få de økonomiske ender til at hænge sammen. Hvis man som vognmænd udfører transport for eksempelvis kommuner og andre offentlige kunder, hvor omkostningerne stiger, men hvor afregningspriserne ikke nødvendigvis følger med, er der med en ny vejledning fra Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen åbnet en mulighed for at ændre på forholdene.

Den nye vejledning fra Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen åbner for muligheden til at søge genforhandling af aftaler med eksempelvis kommunale kunder eller andre kunder i det offentlige.

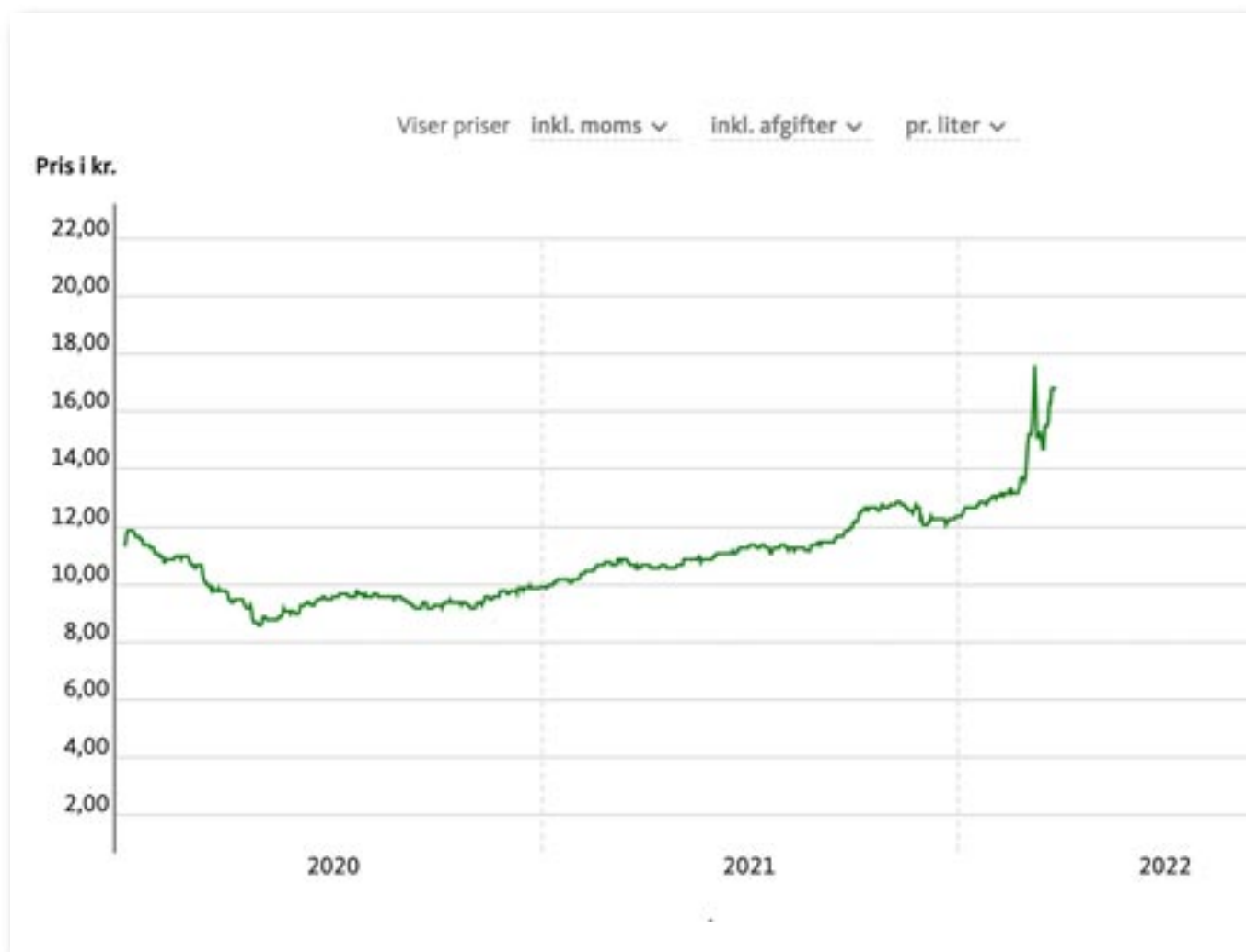
Ifølge udbudslovens paragraf 183 har parterne mulighed for at aftale større ændringer i afregningsprisen, hvis behovet for ændringen ikke har kunne forudses af en påpasselig ordregiver, og at kontrakten ikke ændrer overordnet karakter.

Styrelsen konkluderer blandt andet, at de konsekvenser, som krigen mellem Rusland og Ukraine har medført i form af eksempelvis uforholdsmæssigt store prisstigninger, kan udgøre begivenheder, der ikke med rimelighed kunne forudses af ordregivere før 24. februar 2022 - dagen, hvor Rusland invaderede Ukraine.

- Det er således Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering, at konsekvenserne af krigen mellem Rusland og Ukraine efter en konkret vurdering kan danne grundlag for anvendelse af paragraf 183, hvis ændringen overholder betingelserne i paragraf 183 samt de udbudsretlige principper om ligebehandling, proportionalitet og gennemsigtighed, oplyser styrelsen.

DTL peger på, at det er vigtigt at være opmærksom på, at der er tale om en aftalemulighed, hvor den offentlige ordregiver og leverandøren efter forhandling indgår en aftale om prisjustering.

Interesserede kan læse notatet fra Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen [her](#):



Prisen på energi - eksempelvis diesellole er steget mærkbart - og betydeligt mere end den gennemsnitlige prisudvikling. Grafen viser udviklingen de seneste tre år. (Kilde og graf: Energiselskabet OK)

Analyse:

Stigende energipriser og krig dæmper væksten med ét procentpoint

Stigende energipriser og øget usikkerhed om fremtiden som følge af den russiske invasion i Ukraine sidst i februar medfører lavere vækst og færre beskæftigede end ellers. Det er konklusionen i en ny analyse fra AE - Arbejderbevægelsens Erhvervsråd

Analysen peger på, at beskæftigelsen vil være 13.500 personer mindre, og at BNP vil vokse ét procentpoint mindre i 2022 ifølge beregninger i den makroøkonomiske model ADAM.

Ovennævnte er ikke det samme som, at hverken vækst eller beskæftigelse vil falde i år, men at de vil stige mindre end i en situation uden krig og voldsom inflation i energipriserne.

I analysen peger AE - Arbejderbevægelsens Erhvervsråd på, at væksten i 2022 under alle omstændigheder ventes at være lavere end i 2021, hvor væksten var markant høj.

Interesserede kan se mere på AE - Arbejderbevægelsens Erhvervsråd's webside - klik [her](#):

Analysen kan hentes [her](#):

Lovforslag vil afskaffe ægtefællemodregning

S-Regeringen har sendt et lovforslag i høring, som vil afskaffe modregning i folkepension, seniorpension og førtidspension på grund af en partners arbejdsindkomst. Ifølge S-Regeringen vil forslaget påvirke omkring 100.000 borgere i Danmark

Hvis forslaget bliver vedtaget, vil det fra næste år være slut med modregning i social pension på grund af ægtefælle og samlevers arbejdsindtægt. Et flertal i Folketinget indgik 21. januar sidste år aftalen om Hurtigere i job og et stærkere arbejdsmarked, og lovforslaget er en følge af disse aftaler.

Lovforslaget, der blev sendt i høring med høringsfrist 21. marts, og forventes at kunne træde i kraft 1. januar 2023.

I aftalen blev det også besluttet at afskaffe modregning i folkepensionens grundbeløb og pensionstillæg som følge af egen arbejdsindtægt. Den del vil blive fremsat i et selvstændigt lovforslag senere på året.

Omkring 130.000 borgere skønnes at blive omfattet af de to nye modregningsforslag. Det drejer sig både om folkepensionister, som vil blive modregnet i deres folkepension, fordi de selv arbejder, samt folkepensionister, seniorpensionister og førtidspensionister, som vil blive modregnet i deres folkepension, fordi deres ægtefælle eller samlever arbejder.

- Det er en aftale, som jeg er utrolig stolt over. Derfor glæder det mig meget, at vi nu på trods af blå bloks drillerier er klar til at tage næste skridt, så vi kan føre aftalen ud i livet, siger beskæftigelsesminister Peter Hummelgaard (S) og fortsætter:

- Jeg er rigtig glad for, at vi får afskaffet modregningen i ægtefælle og samlevers arbejdsindkomst. Det giver rigtig god mening at få den fjernet - især i en tid med mangel på arbejdskraft. Nu bliver der et endnu større incitament til at tage en ekstra tørn på arbejdsmarkedet.

Det skønnes, at ca. 50.000 folkepensionister vil blive modregnet i deres folkepension, fordi de selv arbejder, og at ca. 100.000 folkepensionister, seniorpensionister og førtidspensionister vil blive trukket i pensionen, fordi deres ægtefælle eller samlever arbejder. Når der tages højde for overlap i persongruppen, skønnes det, at i alt cirka 130.000 pensionister stilles bedre med forslagene.

Interesserede kan se forslaget [her](#):



Passagerer er vendt tilbage i Letbanen

I fjerde kvartal af 2021 rejste over 14.000 personer dagligt med Aarhus Letbane, der forbinder Odder i Hads Herred syd for Aarhus med Grenaa på det østlige Djursland via Aarhus. Der med er passagertallet i Aarhus Letbane tilbage på sporet efter to år med restriktioner på grund af corona-virus

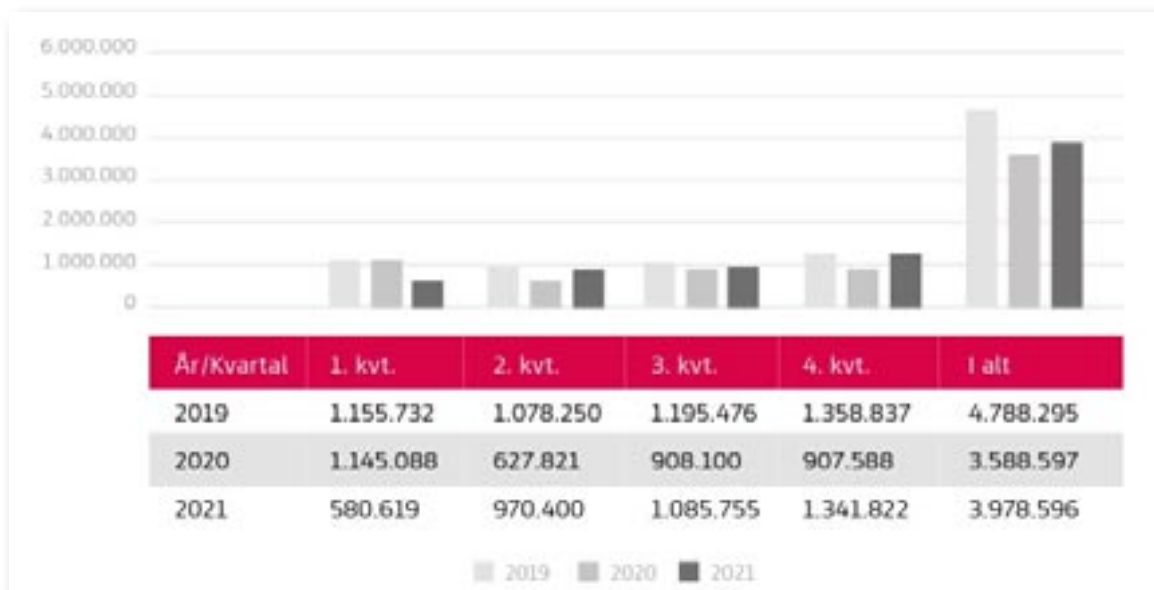
Det præcise tal for fjerde kvartal 2021 blev på 1.341.822 passagerer, hvilket er 1,25 procent lavere end tallet for fjerde kvartal i 2019 - det sidste år før corona-tiden. Sammenlignet med fjerde kvartal i 2020 er der tale om en stigning på over 10 procent.

Det samlede passagertal for 2021 ender på 3.978.596, hvilket er knap 17 procent lavere end det samlede resultat for 2019. Det er først og fremmest nedlukningen af Danmark i første kvartal i 2021, der trækker det samlede passagertal for året ned.

Letbaner

- Det er virkelig positivt, at passagertallet for fjerde kvartal 2021 er meget tæt på resultatet fra samme kvartal i 2019 og mærke, at passagererne er tilbage i Letbanen. Vi håber at se en yderligere stigning i passagertallet 2022. Blandt andet har vi her i starten af 2022 øget med halvtimesdrift til Grenaa, og senere på året øges med kvartersdrift til Hornslet i myldretiden, siger Michael Borre, der er administrerende direktør i Aarhus Letbane.

Passagertællingen viser også, at over 92 procent af passagerne kører i hverdagene, mandag til fredag, og at godt 59 procent af passagerne rejser på den indre strækning i Aarhus. 22 procent af passagerne rejser på Odderbanen og 28 procent rejser på Grenaabanen. I alt har over 12.000.000 passagerer rejst med Letbanen siden åbningen i december 2017.



Udviklingen i passagertal 2019-2021 opgjort kvartalsvis:



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!



Letbanen i Odense køre de næste uger testkørsel efter fuld køreplan - uden passagerer.

(Foto: Odense Letbane)

Odense tester sin letbane efter fuld køreplan

I løbet af denne uge bliver der skruet på for testkørslerne med togene på letbanen. Letbanens entreprenør, Comsa, indleder den såkaldte SODT (System Operations Demonstration Test), hvor der over en periode på op til fire uger vil blive kørt efter fuld køreplan - men uden passagerer

- SODT er en stresstest, som har til formål at afprøve det samlede system og tjekke, om det hele virker, som det skal i en situation svarende til normal drift, siger Søren Thrane, der er Transition Manager hos Odense Letbane.

Testen betyder, at togene kører fra klokken fem morgen til midnat på de fleste dage. I dagtimerne vil der være 7,5 minut mellem hvert tog, hvilket indebærer, at 13 ud af letbanens 16 togsæt er på skinnerne samtidig.

- Det bliver første gang, at vi over længere forløb skal se hele letbanesystemet blive testet i praksis. Togene skal følge køreplanen, lyskrydsene skal fungere, kommunikationen til kontrolcentret bliver testet, og det samlede system skal kunne klare strømbelastningen, når der er skruet helt op for driften, forklarer Søren Thrane.

Alle tog kommer til at stoppe i cirka 20 sekunder ved stationerne - og dørene vil gå op og i, som om der var passagerer med togene.

- Jeg vil gerne understrege, at selv om toget stopper ved stationen, og selv om dørene åbnes, så er det ikke tilladt at stige ind i toget. Det er en test, og det er vigtigt, at letbaneførerne kan afvikle kørslerne med så få forstyrrelser som muligt, siger Søren Thrane.

Alle letbaneførerne er nyuddannede, så SODT'en er også en vigtig test for dem forud for senere kørsel med passagerer.

Når SODT'en er overstået i løbet af april, vil letbanens operatør, Keolis, tage over og afvikle prøvekørsel i ugerne frem mod endelig driftsstart, der ventes at blive sidst i maj.

Hovedstadens letbane har lagt de første skinner

I 2021 nåede anlægsarbejdet frem til Ishøj, og der er nu arbejde i gang langs hele letbanens strækning. De første skinner til Hovedstadens Letbane er blevet lagt på kontrol- og vedligeholdelsescentret i Glostrup, hvor tog- og systemleverandøren er flyttet ind.

Kører man langs Ring 3 på Københavns vestegn, er det stort set umuligt at overse anlægsarbejdet på Hovedstadens Letbane, hvor alle entreprenørerne lige nu er i gang langs hele strækningen.

Bestyrelsesformanden i Hovedstadens Letbane glæder sig over aktiviteterne, som ventes at tage til i 2022.

- I 2021 rundede vi en stor milepæl i letbanebyggeriet. På kontrol- og vedligeholdelsescentret blev bygningen færdig, og leverandørerne af tog, systemer og teknik rykkede ind. Her er de første skinner på letbanen nu lagt, og ikke langt herfra kan man også se den første station, Glostrup Nord. Det er dermed blevet lettere at fornemme, hvordan det vil se ud, når letbanen står klar i 2025. Langs hele linjen er anlægsaktiviteterne øget, og der bliver skruet yderligere op for aktiviteterne her i 2022, siger Jakob Thomasen, bestyrelsesformand i Hovedstadens Letbane.

Højt optag af lærlinge

Det er vigtigt for Hovedstadens Letbane at øge interessen for erhvervsuddannelser blandt unge i kommunerne på strækningen. Selskabet arbejder derfor tæt sammen med projektets entreprenører, uddannelsesinstitutionerne og en række andre centrale aktører for at skabe større opmærksomhed omkring mulighederne for at tage en erhvervsuddannelse. Dette samarbejde går rigtig godt, og det er indtil videre resulteret i, at målene for antal lærlinge på letbaneprojektet allerede er næsten fuldt opnået i 2021 – hele fire år før, at letbanen går i drift.

Øget fokus på sikkerhed

Arbejds miljøsituationen har desværre i 2021 langt fra været tilfredsstillende. Trods en målrettet indsats for en styrket sikkerhedskultur, er ulykkesfrekvensen på letbaneprojektet steget i 2021 sammenlignet med tidligere år. Hvor der i 2020 ikke skete ulykker med fravær, er der i alt sket 12 ulykker med fravær i 2021, hvilket svarer til en ulykkesfrekvens på 33,2 pr. 1 million arbejdstimer. Der er dog store forskelle i ulykkesfrekvensen hos de forskellige entreprenører, og der er særligt fokus på at forbedre arbejdsmiljøet hos CG Jensen, som i 2021 havde en ulykkesfrekvens på 54,9. Til sammenligning var den gennemsnitlige ulykkesfrekvens for arbejdere i bygge- og anlægsbranchen i Danmark på 30,3 ulykker pr. 1 mio. arbejdstimer i 2020.

- Vi skal forbedre sikkerheden, og Hovedstadens Letbane arbejder intensivt på, at det skal ske. Det handler om, at vi sammen med entreprenørerne identificerer og sætter de rigtige initiativer i gang for at vende den kedelige tendens. En stærk sikkerhedskultur er forudsætningen for at lykkes, og det vil Hovedstadens Letbane arbejde målrettet for hver dag gennem vores vision "Sikkerhed på rette spor", siger Hovedstadens Letbanes bestyrelsesformand.





Vejtunnel i København får forlænget levetiden

Vejdirektoratet sætter nu gang i et arbejde, som skal beskytte Frederikssundsvejtunnelen i København mod vandskader i mange år fremover

Det kommende arbejde foregår ovenpå tunnelen og er markeret med gult på kortet.

Frederikssundsvejtunnelen ved Bellahøj i København er en helt central trafikåre for trafikken ind og ud af København, men tunnelen, der har 52 år på bagen, trænger til at blive renoveret.

Derfor går Vejdirektoratet i gang med et større renoveringsarbejde, som skal sikre, at tunnelen kan holde i mange år endnu. Renoveringen består i at udskifte det isoleringslag, der beskytter tunnelens betonkonstruktion mod nedsvivende vand.

- Det er absolut nødvendigt, at vi sikrer, at tunnelen kan modstå vand. Siver der vand ned til betonkonstruktionen, så vil det med tiden ødelægge betonen. Vi har tidligere udskiftet mindre dele af tunneldækkets fugtmembran, men nu tager vi fat på at udskifte hovedparten af den eksisterende membran, som har ligget der, siden tunnelen blev bygget for over 50 år siden, siger projektleder Kirsten Riis fra Vejdirektoratet.

Fugtmembranen - eller isoleringslaget - består af såkaldte bitumenplader. Det ligger under asfalten og et lag af grus og jord, som entreprenøren skal fjerne, før renoveringsarbejderne kan komme til at skifte det. Når de fjerner bitumenpladerne, sker det blandt andet ved fræsning, og det må forventes at medføre en del støj.

Fakta om Frederikssundsvejtunnelen:

- Længde: 366,9 meter
- Bredde: 27,4 meter
- Indviet: 3. november 1969
- Spor: 4

Arbejdet med at skifte isoleringen, der begynder med ændring i trafikken fra 23. marts og varer til og med oktober, falder i flere etaper. Første etape bliver opretholdt indtil midt i juli, hvor alle trafikale restriktioner syd for Frederikssundsvej bliver fjernet for at gøre plads til Copenhagen Historic Grand Prix. Efter løbet kommer restriktionerne igen med en lidt ændret udformning. Vejdirektoratet planlægger også et tilsvarende renoveringsarbejde i krydset Hareskovvej/Utterslevvej i 2023.

Sådan bliver trafikken påvirket

Hareskovvej nord for Utterslevvej og frem til før Hyrdevangen vil være spærret for trafik. Trafikanter vil blive informeret med skilte med en omkørselsrute i området.

På Borups Allé syd for Frederikssundsvej og ned til krydset ved Hulgårdsvej vil kun én af de to vognbaner være farbare.

Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum er sendt i høring

Høringsperioden om en ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum i København er begyndt. Vejdirektoratet er i den forbindelse færdig med den tilhørende miljøkonsekvensvurdering, som bliver præsenteret på et byudviklingsmøde, der afholdes af Københavns Kommune i april

Det er med ønsket om at skabe bedre sammenhængskraft i området omkring Tingbjerg/Utterslevhus og Husum Nord, at der er lagt planer for en ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum. Ved at åbne for byudvikling i og omkring det oprindelige Tingbjerg/Utterslevhuse - og inddrage Husum - vil området blive en mere etableret del af den omkringliggende bydel.

Offentliggørelsen af miljøkonsekvensvurderingen er samtidig indledningen til den afsluttende offentlige høring af projektet. I løbet af høringsperioden vil Vejdirektoratet kort præsentere resultatet af miljøkonsekvensvurderingen i forbindelse med Københavns Kommunes byudviklingsmøde i Husum.

Det sker mandag 4. april fra kl. 16.00 til 19.00 i EnergiCenter Voldparken.

Når høringsperioden er slut torsdag 26. maj i år, udarbejder Vejdirektoratet et høringsnotat og derefter en indstilling for projektet. For at kunne gennemføre projektet skal en politisk aftale falde på plads.

Fakta om vejforbindelsen:

- Den nye vejforbindelse planlægges mellem Ruten/Langhusvej i Tingbjerg og Bystævnet i Husum via Vestvolden i Københavns Kommune. Den nye vejforbindelse skal åbne området og sikre bedre forbindelse mellem Tingbjerg og Husum. Vejforbindelsen planlægges som en tosporet vej med cykelsti og fortov i begge sider og en hastighed på 40 km/t.
- Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering af en vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum via Vestvolden handler blandt andet om, hvordan en ny vejforbindelse mest hensigtsmæssigt kan etableres under bedst mulig hensyntagen til miljøet og de øvrige omgivelser. En miljøkonsekvensvurdering er tidligere kendt som en VVM-undersøgelse.
- Miljøkonsekvensvurderingen rummer desuden detaljerede analyser af blandt andet støjbredden fra en ny vejforbindelse og trafikale konsekvenser.



Den eksisterende tunnel under Limfjorden (billedet), der blev anlagt i 1960'erne, skal suppleres med en via øen Egholm vest for Aalborg.

Anlægslov om endnu en forbindelse over eller under Limfjorden ved Aalborg bliver udskudt

Lovbehandlingen af anlægsloven for en tredje Limfjordsforbindelse ved Aalborg udskydes til næste folketingssamling. Det oplyser Transportministeriet, som samtidig understreger, at udskydelsen af anlægsloven ikke får indflydelse på den aftalte igangsættelse af projektet i 2025

Fremsættelsen af anlægsloven for den tredje Limfjordsforbindelse ved Aalborg har været på lovprogrammet i 2021/2022, men udskydes til næste samling, da der visse udeståender vedrørende de bagvedliggende miljøvurderinger. Der er derfor behov for mere tid, således at byggeriet af en ny forbindelse er undersøgt fyldestgørende, inden anlægsloven behandles i Folketinget.

Transportministeriet peger på, at de yderligere undersøgelser ikke får betydning for tidsplanen for selve anlægget, som først skal gå i gang i 2025.

Anlægsloven var oprindeligt planlagt til at blive fremsat i februar i år, men Vejdirektoratet, der har ansvaret for de forudgående miljøkonsekvensvurderinger, har vurderet, at der er behov for mere tid til at sikre en tilstrækkelig belysning af visse dele af miljøkonsekvensvurderingerne.

Med aftalen om fremtidens infrastruktur fra juni sidste år blev S-Regeringen enige med Radikale, Kristendemokraterne, Liberal Alliance, Venstre, Konservative, Nye Borgerlige og Dansk Folkeparti om at afsætte syv milliarder kroner til en tredje forbindelse over Limfjorden ved Aalborg. Udskydelsen af fremsættelsen ændre ikke på aftalen og påvirker ikke den samlede tidsplan for den nye Limfjordsforbindelse.

Ny motorvej i Midtjylland skal vurderes med hensyn til miljøkonsekvenser

I Infrastrukturplan 2035 er der afsat 65 millioner kroner til en miljøkonsekvensvurdering af en ny motorvej i det centrale Jylland. Den nye motorvej skal give bedre vejforbindelser samt aflaste Rute 13 og motorvej E45

På strækningen Klode Mølle-Viborg-Løvel skal vejforbindelsen forbedres. I Infrastrukturplan 2035 er der afsat 65 millioner kroner til en miljøkonsekvensvurdering samt reserveret 3,9 milliarder kroner til efterfølgende anlæg.

Bag den del af Infrastrukturplan 2035, som omfatter den ovennævnte vejanlæg, står S-Regeringen Venstre, Dansk Folkeparti, SF, Radikale, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance og Kristendemokraterne.

De endelige vejforløb og korridorer er ikke fastlagt endnu. Det skal ske på baggrund af den miljøkonsekvensvurdering, som sættes i gang inden selve motorvejen anlægges. Undersøgelsen skal blandt andet vise, om motorvejen skal gå øst eller vest for Viborg. Effekterne af en udbygning af det eksisterende vejnet samt mindre nyanlæg vurderes også.

Som en del af undersøgelsen gennemføres to offentlighedsfaser vedrørende projektet. Den indledende offentlighedsfase - den såkaldte idéfase - gennemføres som en del af opstarten af projektet, hvor grundlaget for arbejdet præsenteres, og forslag fra borgergrupper og interesseorganisationer inddrages og behandles. I forlængelse af idéfasen præsenteres forligskredsen for resultaterne heraf.

Når resultatet af miljøkonsekvensvurderingen er gjort op, mødes forligskredsen for at træffe endelig beslutning om linjeføringen. Den endelige beslutning vil således blive foretaget på baggrund af miljøkonsekvensvurderingen.

Fakta om vejprojektet:

Som en del af Infrastrukturplan 2035 blev S-Regeringen enig med V, DF, SF, R, K, NB, LA og KD om at afsætte 65 millioner kroner til en miljøkonsekvensvurdering af en ny motorvej på strækningen fra Rute 13 ved Klode Mølle til rute 13 ved Løvel. Miljøkonsekvensvurderingen skal blandt andet omfatte en grundig undersøgelse af, om motorvejen skal ligge øst eller vest om Viborg.

Når resultatet af miljøkonsekvensvurderingen er klar, mødes partierne igen for at træffe den endelige beslutning om linjeføringen for projektet, hvilket der er reserveret 3,9 milliarder kroner til i Infrastrukturplan 2035.



En ny station i Branbrand vest for Aarhus kan enten komme til at ligge ved Silkeborgvej/Stenbækvej (billedet) eller lidt længere mod vest ved krydset Silkeborgvej/Truevej, der kan skimtes i baggrunden. (Foto: Jesper Christensen)

Ny jernbane i Østjylland får måske dobbeltspor

Selvom der kun er afsat midler til enkeltspor på den kommende jernbane mellem Aarhus og Silkeborg, skal Banedanmark nu undersøge muligheden for, om anlæg af delvist dobbeltspor kan forbedre betjeningen og punktligheden på en ny jernbane. Det vækker glæde blandt flere politikere, da det kan betyde flere stop på strækningen og en fremtidssikring af den kollektive trafik

I sommeren 2021 blev et bredt politisk flertal enig om den statslige Infrastrukturplan 2035. Flere af de østjyske projekter fra visionen Samspil 2030 var inkluderet - blandt andet en ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg. På nuværende tidspunkt er der afsat 2,2 milliarder kroner til en enkeltsporet strækning med stop i Galten. Nu går Banedanmark i gang med de videre undersøgelser, og her fremgår det af det godkendte kommissorium, at muligheden for helt og delvist dobbeltspor også bliver en del af undersøgelserne.

En enkeltsporet bane mellem Silkeborg og tilslutningen til hovedbanen i Aarslev vil betyde begrænsede muligheder for at betjene andre stationer på strækningen, uden at det går ud over en hurtig forbindelse på tværs af Region Midtjylland. En enkeltsporet løsning vil også begrænse antallet af tog, det er muligt at køre på strækningen, og det vil lægge store begrænsninger for køreplanerne. Hertil kommer, at lange, enkeltsporede strækninger er sårbare overfor driftsforstyrrelser, som kan brede sig til andre afgange.

Med den nye Aarhus-Silkeborg-bane kan rejsetiden næsten halveres i forhold til i dag, og rejsetiden mellem Herning og Aarhus kommer ned på under en time. Ud over stop i Galten vil der med helt eller delvist dobbeltspor være mulig-

hed for sammen med hurtige tog på tværs af regionen at indsætte stoptog, der betjener Sejs/Svejbæk, Låsby, Framlev, Åbyhøj og den nye Brabrand Station.

Dobbeltspor som fremtidssikret løsning

Flere folketingspolitikere har hejst flaget for fordelene ved at anlægge en dobbeltsporet bane fra begyndelsen, og de lokale politikere bakker op. Steen Stavnsbo (K), rådmand for Teknik og Miljø i Aarhus Kommune, siger, at den nye Silkeborgbane bliver et kæmpe aktiv for Østjylland.

Den vil flytte pendlerstrømmen fra oplandet ind mod Aarhus over i en mere bæredygtig transportform og kan dermed være med til at mindske belastningen af det aarhusianske vejnet. Men det forudsætter en dobbeltsporet strækning.

- Vi skal både holde øje med processen og arbejde for, at Silkeborgbanen bliver realiseret som en fremtidssikret løsning, så vi også sikrer, at vores nye byvækstområder på strækningen kan blive koblet på banen fra start. Det kan kun ske fuldt ud, hvis der anlægges to spor. Vi ved fra Letbanen mellem Odder og Grenaa, at det både er kompliceret og ufleksibelt med kun ét spor. Derfor håber jeg, at staten vil anlægge banen som en dobbeltsporet løsning, så togene kan køre uafhængigt af hinanden, lyder det fra Steen Stavnsbo.

Flere stop på strækningen

I projektet med en kommende Etape 2 af Aarhus Letbane til Brabrand vil en ny station i Brabrand blive et knudepunkt. Derfor forventer Steen Stavnsbo, at Silkeborgbanen også forbindes med stationen i Brabrand.

- Det er allerede besluttet, at der skal ligge en station i Brabrand, så jeg går naturligvis ud fra, at Folketinget lever op til aftalen. Stationen i Brabrand er vigtig, og den vil blive et trafikalt knudepunkt i det vestlige Aarhus for blandt andet letbane og tog. Silkeborgbanen har blandt andet til formål at betjene de mange borgere, der pendler til virksomhederne i det vestlige Aarhus, og derfor er det vigtigt, at der bliver etableret en station i Brabrand. I forhold til nye standsningssteder skal vi selvfølgelig analysere nøje, hvor der skal og kan etableres stop, så banen kan betjene flest muligt nu og på sigt, blandt andet i forhold til ny byudvikling i blandt andet Framlev, fremhæver Steen Stavnsbo.

Frands Fischer (S), der er borgmester i Skanderborg Kommune, hvor Galten og Låsby ligger, henviser til et stigende indbyggertal og peger på stoppesteder i byerne som helt væsentlige for at fremtidssikre strækningen mellem Aarhus og Silkeborg.

- Mange er flyttet til Låsby i løbet af de sidste 5-10 år, og vi forventer, at indbyggertallet vokser med 25 procent i de kommende år, når det nye kvarter Langvad Bakker på 390.000 kvadratmeter bliver bebygget. Derfor vil det være en oplagt mulighed også at indtænke et trinbræt i Låsby, når Aarhus-Silkeborg-strækningen skal detailplanlægges, siger Frands Fischer, der tilføjer, at et trinbræt i Låsby faktisk også var en del af det oprindelige projekt fra 2016.

Ønsker at bevare den eksisterende køreplan

Frands Fischer understreger, at den nye Silkeborgbane ikke må blive på bekostning af den eksisterende køreplan, som gælder toget mellem Herning og Aarhus via blandt andet Ry, Skanderborg og Hørning.

- Den eksisterende strækning mellem Silkeborg og Aarhus, der går over Ry, har i den grad fortsat sin berettigelse. Den strækning må ikke nedprioriteres med den udvikling, der er i både Ry og Silkeborg. Desuden vil det være et kæmpe tilbageskridt for den kollektive trafik i Jylland, hvis silkeborgenserne og andre i det midtjyske skulle tage toget til Aarhus for eksempelvis at komme til København, siger borgmester Frands Fischer.

Fakta:

- En enkeltsporet bane mellem Silkeborg og Aarhus vil koste 2,2 milliarder kroner at anlægge, mens en dobbeltsporet bane vil koste 3,1 milliarder kroner



Geoteknikere borer huller langs den kommende linjeføring og henter jordprøver op til analyse. (Foto: IN-SITU Consult)

Forundersøgelser til ny jernbane over Vestfyn er sat i gang

Vejdirektoratet er gået i gang med at gennemføre geotekniske forundersøgelser til den kommende højhastighedsjernbane over Vestfyn. Arbejdet foregår langs den nye jernbanestrækning, hvor der bliver boret dybe huller, så man kan tage prøver af jordbunden, så man kan se, hvad jorden består af flere meter ned under overfladen

Resultatet af borerne bidrager til dimensioneringen af jernbanens opbygning og de tilhørende konstruktioner. Undersøgelserne er derfor en væsentlig forudsætning for mange af de kommende arbejder med planlægning og udførelse af jernbanen.

- I Vejdirektoratet foretager vi tit denne type undersøgelser, men det er som regel i forbindelse med anlæg af veje. Her skal vi anlægge en ny jernbane, og det medfører væsentlig højere krav til omfanget af undersøgelser, fordi der skal køre højhastighedstog, som kan køre op til 250 kilometer i timen, siger geotekniker Sara Elisabeth Kjærgaard fra Vejdirektoratet.

Fakta om projektet:

- Vejdirektoratet anlægger sammen med Banedanmark en ny dobbeltsporet højhastighedsjernbane fra Odense Vest til Kauslunde øst for Middelfart, som sammen med Fynske Motorvej kommer til at udgøre en fælles transportkorridor

På sporet

I første omgang vil der i alt blive boret cirka 450 huller langs den kommende linjeføring. Borestederne vælger man ud fra den eksisterende viden om jordbundsforholdene, som kan være steder, hvor der er indikationer på dårlige forhold, eller hvor der mangler data om jordbunden.

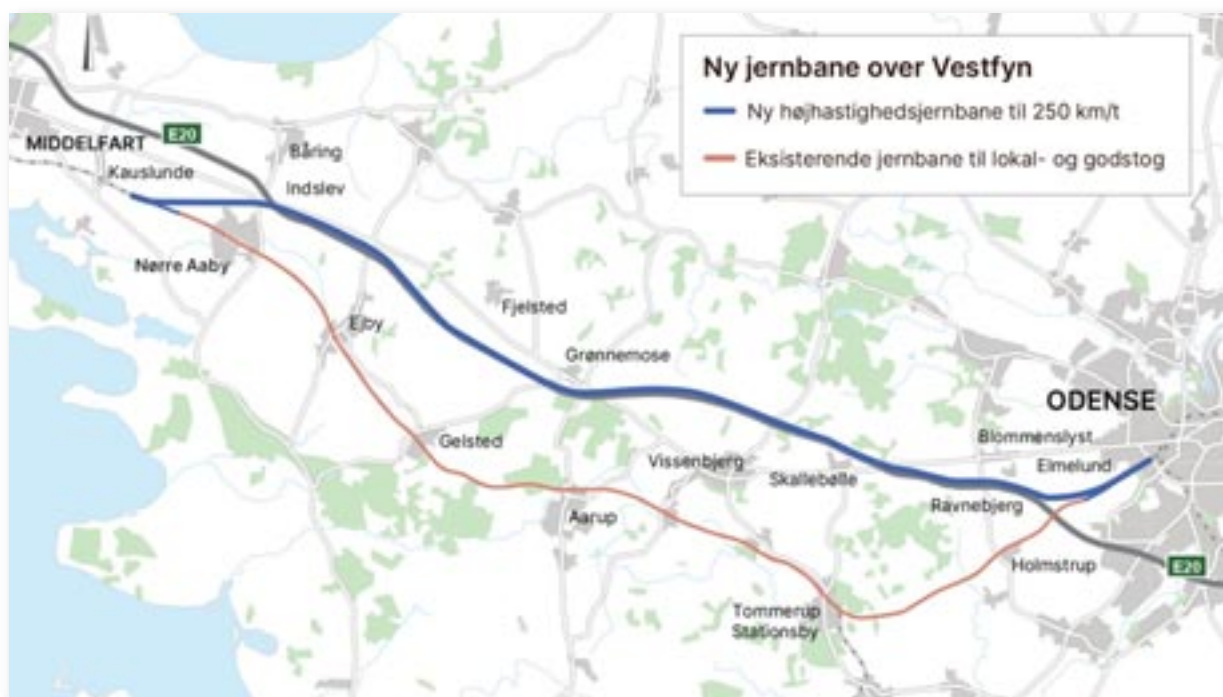
Derudover skal borerne være med til at fastslå, hvor grundvandsspejlet er, så man kan undgå at skulle håndtere alt for store mængder grundvand i anlægsfasen.

Terrængående boremaskiner

Størstedelen af borerne bliver gennemført med et boreværk monteret på en terrængående lastvogn. I nogle tilfælde, hvor underlaget er særdeles ufremkommeligt, kan man også montere boreværket på en undervogn med larvefødder.

Geoteknikerne borer cirka én meter ned af gangen, hvorefter man trækker boret op igen. Jorden bliver derefter indsamlet og analyseret.

Borearbejdet bliver udført af firmaet Franck Miljø- og Geoteknik, og arbejdet står på frem til slutningen af året. Ejere af grunde, hvor der skal ske borer, har fået direkte besked om på arbejdet. De berørte lodsejere vil blive kontaktet endnu en gang, før geoteknikerne går i gang med boremaskinerne.



Linjeføringen over Vestfyn.

(Illustration: Vejdirektoratet)



Brændstof produceret ved hjælp af energi fra vindmøller og solcelleanlæg kan bruges til at dele vand i ilt og brint - brint kan så bruges i brintelektriske busser, som denne, der kører mellem Hjørring og Aalborg. Udledning: Vand.

(Foto: Jesper Christensen)

Bred milliardaftale skal sætte skub i produktion af bæredygtigt brændstof

For at sætte fart på udvikling af brændstoffer, der kan skære CO₂-udledningen fra transportområdet ned, har S-Regeringen indgået en bred aftale om "Power-to-X - PtX - herunder et statsligt udbud på 1,25 milliarder kroner. Målet er at skabe mere CO₂-neutralt brændstof til fly, skibe, lastbiler både herhjemme og i udlandet

S-Regeringen har indgået aftale med Venstre, SF, Radikale, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet i skyggen af den alvorlige situation i Europa, hvor energi-uafhængighed og acceleration af grønne alternativer er mere aktuell end nogensinde.

Med aftalen skal Danmark sigte mod at opbygge en elektrolysekapacitet på 4 - 6 GW frem mod 2030. Med et mål på op mod 6 GW er Danmark i Top 3 blandt de europæiske lande. Aftaleparterne peger på, at høje ambitioner for grønne brændstoffer er afgørende for at udfase fossil energi, reducere klimabelastninger, understøtte grøn vækst og løse andre stater - eksempelvis Rusland - greb om Europas energiforsyning.

Aftalen, der består af en tilskudsordning på 1,25 milliarder kroner i form af et statsligt udbud til brintproduktion og bedre rammevilkår for producenterne, bygger oven på en række erhvervsfremmetiltag og puljer. Det betyder, at S-Regeringen med støtte fra partier i Folketinget samlet set har prioriteret mindst 3 milliarder kroner til PtX siden 2019.

Power-to-X kræver strøm fra sol og vind

S-Regeringen vil fremlægge en plan for VE-udbygning på land og hav i Danmark, der skal sikre, at Danmark kan være nettoeksportør af grøn energi - også set i lyset af det nye PtX-mål. Et mål på 4 - 6 GW elektrolyseanlæg kan skabe reduktioner på 2,5 - 4,0 millioner ton CO₂ i 2030, herunder op til 2 millioner ton i det danske regnskab.

Fakta om den indgåede aftale:

- Et udbud på i alt 1,25 milliarder kroner, der ydes som driftsstøtte i 10 år
- Bedre mulighed for at føre el-ledninger direkte fra vind- og solparker til PtX-anlæg
- Mulighed for lavere tariffer til store el-forbrugere som eksempelvis PtX-producenter
- 57 millioner kroner i 2022-2026 til en PtX-taskforce, som blandt andet vil vejlede projektudviklere og myndigheder
- Første skridt mod etablering af en dansk brint-infrastruktur, der kan fremme eksport til for eksempelvis Tyskland

S-Regeringen fremlagde sit udspil om Fremtidens grønne brændstoffer i december sidste år og har nu lavet en aftale med forligspartierne bag Klimaaftalen for energi og industri mv. fra 22. juni 2020.

Energi-organisation:

Power-to-X-strategi giver endelig bevægelse fra ord til handling

Aftale om Power-to-X-strategi er første skridt på vej mod en stærk dansk Power-to-X-industri og mod at gøre Danmark til foregangsland på området. - Aftalen indvarsler historisk udbygning med grøn strøm og anerkender, at investorer i elektrolyse og elektrofuels skal have både klarhed og strategisk ambition, lyder det fra Dansk Energi, der er erhvervs- og interesseorganisation for energiselskaber i Danmark

En elektrolysekapacitet på 4-6 GW og håndslag på at forpligte Danmark til ikke blot at forsyne sig selv med grønne Power-to-X-brændsler til lastbiler, fly og skibe, men også at eksportere grøn energi til resten af verden, når der står 2030 på kalenderen.

Det er to centrale punkter i den aftale om Power-to-X-strategi, som et bredt flertal i Folketinget indgik i begyndelsen af denne uge. Aftalen får erhvervs- og interesseorganisationen Dansk Energi til at kippe med flaget.

- Dette skal blive til en grøn game changer i dansk energi- og klimapolitik, siger Lars Aagaard, der er administrerende direktør, Dansk Energi, og fortsætter:

- Aftalen sætter en ambition for udbygningen af vind og sol i en grad, så Danmark bliver nettoeksportør af grøn energi. Der skal noget til for, at det bliver en realitet, men lykkes vi, bliver det et kæmpe første boost til den spirende Power-to-X-industri herhjemme. Lykkes vi, kan vi i 2030 levere grøn energi til ikke bare vores grønne omstilling og gas-uafhængighed - men også til resten af Europas.

Dansk Energi vurderer, at hvis aftalens ambition om at bygge 4-6 GW elektrolysekapacitet og eksportere til udlandet skal kunne lade sig gøre sammen med resten af den elektrificering, der er nødvendig i den grønne omstilling, vil det kræve en udbygning, der svarer til nye 8 GW havvind.

Det vil sige mere end fire gange så meget, som Danmark har opstillet i dag. Derfor efterlyser Lars Aagaard konkrete initiativer.

- Store ambitioner forpligter, og vi imødeser nu konkrete planer for, hvordan aftalepartierne vil give branchen mulighed for at speede udbygningen med vind og sol op. Tiden er knap, og barriererne for udbygning af sol, landvind og havvind skal tackles nu, siger han.

Ny model for Power-to-X-støtte

Aftalen om Power-to-X-strategien kan kickstarte et erhvervs- og eksporteventyr for danske virksomheder. Et stigende antal investorer står parat og venter på et startskud. Derfor er det ifølge Lars Aagaard vigtigt, at der med aftalen nu bliver udbudt 1,25 milliarder kroner i støtte til Power-to-X, også selvom støttebehovet reelt er større, hvis aftalens ambition skal nås:

- Det er en god begyndelse, men godt begyndt er kun halvt fuldendt. Power-to-X er en spirende industri, og vi skal gøre mere for at få kunderne med, siger Lars Aagaard og understreger, at politikerne derfor nu har en opgave med at understøtte de sektorer, der skal bruge Power-to-X-brændsler - luftfart, skibsfart og tung transport.

Skræddersyet el-infrastruktur

Aftalen giver også energibranchen mulighed for at skræddersy el-infrastruktur til Power-to-X-produktion og imødekommer dermed ønsket om et mere moderne regelsæt for udviklingen af den danske el-infrastruktur med direkte linjer, geografisk differentierede forbrugstariffer og lokale kollektiv tariffer.

Direkte linjer vil gøre det muligt for udvalgte storskala Power-to-X-producenter at føre elkabler direkte fra nærliggende vind- og solparker til Power-to-X-anlæg dér, hvor det giver samfundsøkonomisk størst værdi. Samtidig kan de opnå en besparelse, hvis de etablerer sig i dele af landet, hvor der i forvejen er mange solcelle- eller vindmølleparker. Dansk Energi peger på, at lokal kollektiv tarifiering åbner for, at det kollektive el-net kan give rabat på tariffen, når Power-to-X-kunder spiller sammen med sol og vind i det kollektive net.

- Store nye Power-to-X-anlæg vil sluge enorme mængder strøm, og derfor er det vigtigt, at de nye anlæg spiller sammen med elnettet, elmarkedet og det øvrige energisystem. Det tager den nye aftale fat på, og det er klogt, siger Lars Aagaard.

Om Dansk Energi:

- Dansk Energi er erhvervs- og interesseorganisation for energiselskaber i Danmark. Sammen leverer organisationen medlemmer stadigt grønnere strøm til brugere i Danmark
- Medlemmerne sikrer strøm til brugerne i 99,99 procent af tiden
- Den danske energiindustri beskæftiger samlet set over 56.000 medarbejdere, og er med sine milliardtunge investeringer i infrastruktur og teknologi et af Danmarks store erhverv
- Energiindustrien udgør en grundpille i dansk eksport. I 2019 eksporterede Danmark energiteknologi for 99,6 milliarder kroner, hvilket svarede til 14 procent af den samlede vareeksport

Dansk energi er, efter denne artikel blev skrevet, fusioneret med af organisationerne Wind Denmark og Dansk Solkraft til organisationen Green Power Denmark. Se mere om fusionen nedenfor og på de følgende sider.

Tidligere V-minister bliver administrerende direktør for nu energiorganisation

Den nye grønne erhvervsorganisation, Green Power Danmark, som så dagens lys 23. marts i år, får tidligere Venstre-minister og tidligere næstformand i Venstre, Kristian Jensen, som administrerende direktør

Kristian Jensen er i dag særlig repræsentant for Danmark i FN, hvor han har arbejdet for, at Danmark får en plads i FN's sikkerhedsråd i 2025. Kristian Jensen er også nyvalgt formand for bestyrelsen for Hanstholm Havn.

Tre energiorganisationer fusionerer til én

Dansk Energi, Wind Denmark og Dansk Solkraft er fusioneret til én-organisation - Green Power Denmark. Den nye organisation, der kommer til at repræsentere hovedparten af dansk elproduktion, vil arbejde for grøn omstilling gennem elektrificering - til gavn for energibrugerne i Danmark, klimaet og de virksomheder, der leverer løsningerne

Green Power Denmark vil komme til at samle den grønne omstillings værdikæde og favne medlemmer inden for eksempelvis produktion af energiteknologi i vindmølleindustrien samt de mange VE-projektudviklere, ejere af energiproduktion og selskaberne, der handler med og transporterer strømmen. Den nye organisation vil dermed blive repræsentant for den samlede grønne elektrificeringssektor.

- Det er en stor dag i dansk energi- og erhvervshistorie. Vi etablerer Green Power Denmark nu, hvor behovet for grøn omstilling er mere akut end nogensinde. Det står i dag klart for alle, at der er brug for en accelereret elektrificering af det danske samfund, for at drive alle dele af samfundet med grøn strøm og sikre Danmark og EU's energiuafhængighed. Dette vigtige arbejde stiller den nye grønne erhvervsorganisation sig i spidsen for sammen med medlemmerne, siger Jesper Hjulmand, der er nyvalgt formand for Green Power Denmark.

Som formand for Wind Denmark gennem syv år glæder Mads-Ole Astrupgaard sig også over fusionen.

- Det er meget glædeligt at alle tre foreningers medlemmer har bakket op om fusionen. Nu samler vi hele værdikæden fra underleverandørerne til energiindustrien, over udviklerne af vind- og solenergi til dem, der faktisk sørger for, at elektriciteten bliver sendt ud til husstandene, virksomhederne og elbilerne. Alle medlemmer og aktører i den danske energisektor vil med Green Power Denmark forhåbentlig stå stærkere og bedre rustet til at overkomme de udfordringer, den grønne omstilling giver og bedre rustet til at tage de muligheder, som den byder, siger Mads-Ole Astrupgaard.

Mens Dansk Energi og Wind Denmark i årtier har været del af energisektoren herhjemme, er Dansk Solkraft etableret i 2021. Anders Dolmer, der indtil fusionen var formand for Dansk Solkraft, er glad for, at Dansk Solkraft indgår i den nye organisation

- Den grønne omstilling skal prioriteres endnu højere og accelereres gennem elektrificering. Alt det, der kan elektrificeres, skal elektrificeres direkte eller indirekte, og det mål for Danmark er vi tættere på med realiseringen af Green Power Denmark, fordi en samlet stærk energisektor bedre kan omsætte ord til handling. Danmark skal være CO₂-neutral og fossilfri før resten af verden. Det kræ-

Om Green Power Denmark:

- Green Power Denmark blev etableret 23. marts 2022 ved en fusion af Dansk Energi, Wind Denmark og Dansk Solkraft
- Green Power Denmark bliver en stor grøn erhvervsorganisation i Danmark og vil fungere som talerør for den danske energisektor
- Green Power Denmark vil arbejde for, at Danmark hurtigst muligt elektrificeres med grøn strøm
- Green Power Denmark ønsker at samle alle med interesse i en hastig grøn omstilling og repræsenterer både energiindustrien, store og små ejere og opstillere af energiteknologi samt de selskaber, der driver det danske elnet og handler med energi
- Green Power Denmark's mål er at gå forrest og tage ansvar for, at den grønne omstilling lykkes til gavn for alle
- Green Power Denmark har for nuværende to kontorer i København og kontor i Aarhus og Bruxelles
- Green Power Denmark har i alt omkring 125 fuldtidsansatte

ver at grøn energi, grøn teknologi og grøn infrastruktur sættes først, og det er vi klar til at gøre i Green Power Denmark, siger Anders Dolmer.

Mads-Ole Astrupgaard og Anders Dolmer indtræder begge i bestyrelsen for den nye forening.

Green Power Denmark's bestyrelse:

Bestyrelsen for Green Power Denmark består af 35 medlemmer, der blev valgt på den stiftende generalforsamling 23. marts 2022.

Medlemmerne af bestyrelsen er valgt for en to-årig periode.

Forretningsudvalg:

- Jesper Hjulmand, Andel (Formand)
- Morten Dyrholm, Vestas Wind Systems (Næstformand)
- Bent Agerholm, Energi Fyn
- Knud Erik Andersen, European Energy
- Mads-Ole Astrupgaard, Fritz Schur Technical Group
- Niels Duedahl, Norlys
- Per Fenger, Liftra
- Kristian Jakobsen, MI
- Jens Rasmussen, Eurowind Energy
- Ulrik Stridbæk, Ørsted

Bestyrelsesmedlemmer:

- Anders Dolmer, BeGreen
- Carsten Høegh, Aura
- Claus M. Andersen, Bornholms Energi & Forsyning
- Claus Madsen, Hitachi Energy
- Dorte Kamper, LM Windpower
- Erik Abraham, Wind Estate
- Frederikke Tømmersgaard, Siemens Gamesa Renewable Energy
- Jacob Brønnum, Helsingør Forsyning
- Jacob Møller, RAH
- Jacob Vittrup, NRGi
- Jakob Flyvbjerg Christensen, Verdo
- Lars Bonderup Bjørn, Ewii
- Lars Peter Christiansen, Thy Mors Energi
- Mads Krogh, Vattenfall
- Marianne Eriksen, nef
- Niels Ole Christensen, OK
- Peder Kjeldgaard, NordEnergi
- Per Bjerke Hansen, Uhre Vindmøllelaug
- Peter Hauge Madsen, DTU Vindenergi
- Pia Lanken, RWE Renewables
- Rasmus Lildholdt Kjær, Better Energy
- Steen Brødbæk, Semco Maritime
- Susanne Juhl, HOFOR
- Søren Bunk, DIS
- Uffe Vinther-Schou, KK Wind Solutions

Beretningen fra Lanzarote fortsætter i denne tredje og sidste fortælling om transport på en anden måde



På tre hjul i svinget

De 10 Trike, som Karl havde købt, blev leveret i en container og skulle samles, derefter skulle de indregistreres. Da det var en ny form for køretøj, skulle det have en typegodkendelse. Karl havde, inden jeg blev ansat, en spanier til at lave alt papirarbejdet, som foregik i Madrid

Teks of foto: Rolf Brems

En Trike er bygget op over en drivline fra en folkevogn og er lidt en blanding mellem en stor chopper-motorcykel og en bil. Fidusen var, at den kun krævede kørekort til bil, men at man fik den samme fornemmelse som at køre på motorcykel. Og det var det, som de skulle "sælges på" til turisterne. At de kunne køre rundt på øen på en komfortabel måde - på et køretøj, der vækkede opsigt.

Biludlejningen var et nicheprodukt, som Karl havde opbygget gennem 10 år. Og det var kun udlejning på langtidskontrakter til mere eller mindre fastboende tyskere. Bilerne var helt anonyme uden logo og i alle prisklasser.

Tit og ofte kom Karl selv og modtog eller udleverede en bil. Han havde som regel lavet alle aftaler på forhånd over telefonen, hentede selv folk i lufthavnen for derefter at overdrage bilen til dem.

Tilbageblik

Min opgave var at udleje Trikene og sælge budskabet til turisterne, og som med jeep-safari kunne man næsten kun sælge et produkt ved, at det gik igennem en guide.

Da Karl ikke kunne tale hverken spansk eller engelsk, skulle vi bare koncentrere os om det tyske publikum. Der var også en udbredt skepsis til det engelske publikum - de var for det første ikke særligt pengestærke og for det andet ikke vant til at køre i højre side.

Vi placerede en 3-4 trikes rundt omkring i turistbyen og lagde flyers under en sten på sædet. Men alene det at køre igennem turistbyen gav en masse opmærksomhed.

Problemet på en turistø er, at der hele tiden skal vedvarende annoncering til. Jeg mener, at gennemsnittet af overnatninger var ca. 10 dage, så der skete hele tiden en stor udskiftning. Ydermere blev turisterne også mødt af utallige tilbud på oplevelser.

Trikene kunne kun lejes på dagsbasis, så folk kom ofte, når vi åbnede eller dukkede op i løbet af dagen for at reserverer én til næste dag. Man kunne sagtens leje dem flere dage, men de skulle bringes tilbage hver aften. Vi ville ikke have dem stående ude på gaden om natten.

Det krævede lige lidt tilvænning at køre en Trike, så kunden skulle instrueres i brugen. Før man blev sluppet løs, kørte jeg en tur med dem. Jeg sad på bagsædet, men kunne faktisk ikke gribe ind, hvis det gik galt. Karl selv blev en gang smidt af ved en hård utilsigtet opbremsning.

På hver side af stellet var der pedaler - til venstre koblingen og højre bremsen, og når disse ikke blev betjent, skulle



Kontor og værksted i Puerto Del Carmen for det nye MegaFun.

Tilbageblik



For at finde nye ruter tog jeg ofte ud på egen hånd. Her er jeg ude i sandørkenen midt på øen.

man hvile benene på fodhvilerne. Gearstangen sad i venstre side og gashåndtaget sad på styret som på en motorcykel. Enkelte lærte det aldrig og opgav, inden de forlod garagen, andre skulle hentes midt inde en rundkørsel, og nogle var bare stillet ved vejsiden, hvor folk så kom traskende tilbage. Vi var heldigvis forskånet for alvorlige uheld.

En dag stod der en Schweizer, som ville lave en aftale om en god pris på 5 trikes hver torsdag, hvor han ville være guide. Han skulle have en trike uden beregning en hel dag og garanterede til gengæld, at minimum 5 blev udlejet.

Det blev en fin aftale. Ofte kunne han sælge sine ture med alle trikene, og jeg fik den ide at sidde bag på schweizeren og filme turene. Han var forfatter og meget vidende om Lanzarote, så det var nogle fantastiske ture, han lavede. Under de forskellige stop fortalte han om øen og dens historie, og når jeg var med, blev videoen vist med musik på det sidste stop. Jeg mindes ikke, at der ikke var nogen, der købte filmen, så jeg kunne snildt lave en ugeløn på en enkelt dag.

Ny ejer

Karls kone trivedes ikke på øen, så han overvejede at sælge hele forretningen. En dag fortalte han, at der ville komme en meget interesseret tysker, der skulle se, hvordan forretningen var. På dagen fik jeg voldsomt travlt. Det væltede ind med ældre herrer fra morgenstunden, der ville leje en Trike.

Pludselig gik der en prås op for mig, da jeg syntes jeg havde set mange af de ældre mænd før. Og ganske rigtigt, det var Karls venner og bekendte, der skulle leje en trike for at få forretningen til at se blomstrende ud. Det endte med, at Martin, som han hed, købte forretningen og på den lange bane blev snydt. Jeg tror, at der var pyntet gevaldigt på regnskaberne. Karl havde overlevet ved at udleje biler, udlejningen foregik fra mund til mund uden omkostninger i de tyske foreninger og havde aldrig eksisteret som et firma.

Da Karl rejste forsvandt kunderne med udlejningsbilerne, samt hans ekspertise i Wrangler Jeeps. De to mekanikere blev opsagt - den ene nåede dog at løbe med kassen og da det var sket på min vagt, var jeg også under mistanke.

Tilbageblik

Heldigvis havde en barejer på den anden side af gaden set mekanikeren låse sig ind i garagen under siestaen, og så kunne Martin hurtigt lægge to og to sammen.

Det, der også var en udfordring, var prisen på forsikringer. Her lykkedes det ikke Martin at finde den til samme pris som Karl.

På fire hjul

Jeg stoppede, da jeg havde hjulpet Martin i gang. Han var en sød fyr, men måske lidt for naiv. Han ville også importere noget tysk saftevand med alkohol, men det blev vist heller ikke nogen guldrandet forretning, da de spanske toldere helst kun så spanskproducerede varer på hylderne.

Efter Karl havde solgt sin forretning, var jeg i 1995 begyndt som afløser på Stauning Lufthavn. Jeg savnede et ordentligt job og begyndte at kunne se, at medmindre man blev selvstændig på øen, ville det altid bare for en udlænding - eller Giri (udtales gidi) som man blev kaldt - være lidt tilfældige job. Det kunne jo også være sjovt, men jeg var nu 35 og skulle også til at være far.

Næste hoved på blokken var Bernd. En fyr i midten af 30'erne, politibetjent fra Düsseldorf, som havde taget konen og to børn med ned under sydens sol for at skulle lave en forretning. Han havde lavet et kæmpe forarbejde i Tyskland med at få ATV'er indregisteret.

Med en ny EF-forordning, som også fra ca. 2003 gjaldt Danmark, var det nu muligt at få nummerplader på alle ATV'er, hvis de blev udstyret med bremselys, blink og de ting, der skulle til for at få dem godkendt som bil. Bernd havde købt 20 Yamaha Breeze på 125 cm³ og selv fået dem udstyret, samt fået etableret et firma som hed Mega-Fun.

Her er vi på Fuerteventura, den tørreste af alle de Canariske øer, men her havde det regnet dagen inden.



Tilbageblik

Jeg har altid selv været vild med de køretøjer, og jeg kan huske, at jeg lovede mig selv som 13 årig - efter at have set en James Bond film, hvor han blev jagtet på tre-hjulede Honda'er - at sådan en ville jeg købe, når jeg blev voksen. Og sådan blev det. Jeg brugte min første løn, da jeg arbejdede på Grønland på at købe en tre-hjulet - ikke Honda - men en Yamaha.

Lanzarote er ikke større end, at jeg opdagede, at Bernd var ved at starte noget nyt op. Så jeg tog hen i forretningen, som ikke var officielt åbnet endnu, og fik en snak. Ideen var at udleje ATV'er på guidede ture - oftest op på den nordlige del i midten af øen, som mest bestod af sand.

Bernd fortalte, at han planlagde en tur den førstkommende weekend, så jeg og fire andre tilmeldte os for at få en sjov dag. Jeg havde på det tidspunkt både en tre-hjulet Honda og min Yamaha fra Grønland, så jeg kendte alle de gode veje som sådanne køretøjer nu var bygget til.

På turen viste jeg Bernd - som dog selv havde fundet en fin rute - nogle interessante veje og sanddyner, vi kunne køre i samtidig med, at jeg optog en video.

Efter turen, som var en stor succes og uden uheld, redigerede jeg videoen og satte musik til - og så var Bernd solgt, og jeg havde et nyt job, når jeg var på Lanzarote.

Støv på hjernen

Vi begyndte nu det møjsommelige arbejde med at gøre opmærksom på det nye koncept, ikke bare på Lanzarote, men på de Canariske Øer, da Bernd fik forhandlerretten af Yamaha ATV'er.



Gruppen af schweizere på tur - her er de på vej ned fra højderne.

Tilbageblik

*En gammel forladt vej
over en lille udtørret
flod - det var kun, når
det regnede, at der
kom vand i den.*



Og turene skulle sælges, så også her stillede vi køretøjer rundt omkring i turistbyen, lagde flyers på sædet eller påsatte reklameskilte på ATV'erne.

Som noget nyt var der kommet mobitelefoner på øen, hvilket gjorde det lidt lettere at passe forretningen, eller telefonen - ikke mindst, hvis man kørte i stykker på en tur.

Yamaha i Spanien, hvis fabrik lå i Barcelona, sendte os på teknisk kursus med alt betalt, og støttede i det hele taget godt op om Berndts projekt. Det lykkedes ham også at sælge ideen på Tenerife og Gran Canaria.

Jeg havde et par guidede ture om ugen, men det var stadig for få, der kom med. Bernd blev utålmodig og foreslog, at de skulle lejes ud på dagsbasis. Det viste sig at være den dårligste ide overhovedet. Det var mest lokalbefolkningen, som ønskede at leje dem uden fører, og her blev de brugt til at afsøge alle grænser for, hvor hårdt de kunne presses. Så det stoppede hurtigt, en enkelt havde også været rullet rundt med skader til følge.

Vi fortsatte med at lave ture, blandt andet til nabøen Fuerteventura, som med sin sandørken var yderst velegnet. Ideen havde jeg jo prøvet før med Jeep Safari, men ATV'er var mere oplagte. Turen var på ca. 160 km, som blev kørt på 9-10 timer, så det var trætte (og støvede) gæster, man havde med hjem. En sekvens, jeg optog på video, hvor 10 ATV'er kører ombord på færgen, blev via Yamaha i Spanien sendt videre til Japan og senere brugt i en reklamefilm. ATV'er var jo i de fleste lande forbudt at køre med på offentlig vej, så Yamaha gjorde meget ud af, at Spanien var et af de første lande til at indregistrere dem som biler. Der var ingen hjempligt og heller ikke sikkerhedssele.

På tre hjul i himlen

I slutningen af 1995 var der kommet et nyt rundflyvefirma til øen, som også ville lave skoleflyvning. Jeg blev kontaktet af ejeren, som boede på Tenerife - om jeg kunne hjælpe med lidt flyvning af og til, samt undervisning til pilotcertifikater.

Jeg havde jo mit arbejde i MegaFun på et fleksibelt grundlag, så lidt flyvning kunne jeg godt få til at passe ind. Efter ca. et halvt år ringede chefen - om jeg kunne passe telefonen til rundflyvning i 14 dage, da hans fætter, som stod for den daglige drift skulle på ferie.

Tilbageblik



Støv og stejle skrænter.



Selvom der ikke var overvældende at lave, fik jeg da solgt nogle ture, som jeg også selv kunne flyve. Jeg fik blandt andet lavet en god kontakt til et mindre resort for velhavende tyskere. Da først et hold havde været ude at flyve, kom der et hold mere.

Da fætteren kom tilbage, ringede chefen og spurgte, hvad i alverden jeg havde gjort, for på de 14 dage havde jeg solgt hvad fætteren havde på de sidste måneder. Jeg kunne jo kun svare, at jeg havde snakket for sagen, oftest på tysk. Det viste sig, at fætteren, som kørte turistbus, havde fortalt, at han kunne snakke tysk. Han kunne sikkert også nogle gloser, men der skulle mere til for at sælge en tur i en flyvemaskine.

Bureaukrati

Bernd var som sagt blevet Yamaha forhandler. Det betød, at vi fik maskiner hjem, som skulle samles. For at de kunne indregistreres, skulle de have COC dokument. De var ikke helt typegodkendte. Det kunne godt volde lidt problemer i det spanske bureaukrati. Det offentlige var generelt meget tungt, men specielt motorkontoret var slemt, hvor man ofte mødte en total ligegyldighed.

Dengang skulle jeg påregne to dage på at indregistrere et køretøj. Manglede der en kopi, blev stakken bare skubbet tilbage, og personen bag skranken ignorerede en totalt - og sagde: næste! Også selvom der stod en kopimaskine bag ekspedienten og problemet kunne være løst.

Tilbageblik

Men kendte man "nogen" var livet lettere, så kunne alt næsten lade sig gøre. Det fremmede ekspeditionen, at det var en lokal, som ordnede papirgangen, så min kone, som kendte en på motorkontoret, tog ofte tjansen.

Det var enormt opslidende og medvirkende til, at jeg mistede lysten til at bo og arbejde på øen.

Men der var også de positive sider af at kende "nogen". En dag var jeg kørende på en ATV, som kun var beregnet til en person, da jeg gav svigerinden et lift. På et tidspunkt inde i byen blev vi vinket ind af en gadebetjent. Da han så, at det var politichefens kone, der sad bagpå, blev vi uden ord vinket ud igen. Og blev vi på turene stoppet og afkrævet papirene og lejekontrakter, var jeg heller ikke bleg for at fortælle om mine familierelationer. Det fremmede ekspeditionen.

Bernd fik iøvrigt chefen for lokalpolitiet som nabo, det var absolut heller ikke nogen dårlig ting.

Øjne i himlen

Men nu skulle jeg selv til at være en slags betjent i lufrummet. Ejeren af flyvefirmaet havde fået en kontrakt af miljøkontrollen på at skulle flyve overvågning på de ubeboede øer nord for Lanzarote samt dele af nabøen Fuerteventura.

Det var illegale jægere, som vi skulle spotte. Hvert år yngede her nogle sjældne fugle kaldet Pardellas, som lagde æg i deres reder på skrænter og de forrevne klippekyster. Fuglene lagde kun et æg hver, og efter naturens luner er det jo lidt skrøbeligt. Æggene og ungfuglen var en stor delikatesse, og blev derfor indsamlet af de lokale. Ungfuglen var lidt kluntet lige inden den var flyvefærdig og derfor let at fange, hvilket naturligvis påvirkede bestanden. Pardellaen var totalt fredet, og havde været det i mange år.



Piperen med undertegnede ved roret - fotograferet fra helikopteren.

Tilbageblik

Med i kampagnen havde amtet, hvorunder miljøkontrollen hørte, hyret en helikopter, som skulle kaldes ud for at pågribe eventuelle syndere. Flyvemaskinen skulle bruges til at spotte eventuelle personer og både, der befandt sig på eller i nærheden af ynglestederne for fuglene. Med i flyveren havde vi en ansat fra miljøkontrollen, som var i radio-kontakt med hovedkontoret, og som så kunne sende helikopteren på vingerne.

Den første flyvning, jeg havde, var med en af de øverste chefer fra Gran Canaria og chefen for miljøkontrollen på Lanzarote. Jeg var noget nervøs, for de havde nogle vilde planer i et stramt program, og koordinater jeg skulle finde. Men det viste sig kun at være på papiret. Da vi havde fløjet en time spurgte de, om vi kunne lande på Fuerteventura.

Her holdt der så en bil som fragtede os til en restaurant, og så fik vi alt, hvad hjertet og leveren kunne begære. Jeg drak dog ikke, men det øvrige selskab var godt berusede da vi gik i luften. "Vi skulle bare flyve direkte til Lanzarote" sagde chefen. Jeg bekymrede mig mere om, om det blev en bræktur, men det gik fint, og efter landingen tror jeg selskabet fortsatte det muntre lag på Lanzarote.

Jagten på jægere

Så var kampagnen skudt behørigt igang, og det blev nu til noget af den sjoveste flyvning, jeg har prøvet. Vi havde tilladelse til at underskride minimumsflyvehøjden og minimumsafstanden til by og land. Jeg skulle kun koncentrere mig om at flyve, da den ansatte fra miljøkontrollen stod for opgaven og viste vejen. Når vi nærmede os en af øerne, gik vi ofte ned i 5 meters højde. I medlys kunne vi som regel spotte nogle småbåde, oftest gummibåde. Sejlede de med motoren igang, kunne de ikke høre os, og mere end én gang kunne man se på kølvandet, at de blev meget for-



Her er vi landet på øen Alegranza med det gamle fyrtårn i baggrunden.

Tilbageblik



Lange øde kyststrækninger langs med Fuerteventuras vestkyst.

skrækkede, når vi strøg hen over hovedet på dem. Vi lå så og kredsede over dem, og sejlede de ikke væk, blev helikopteren tilkaldt. Kunne vi se folk på øerne, tilkaldte vi helikopteren eller de sejlene miljøfolk, som havde hurtigtgående gummibåde.

Det var sjovest i starten, for hurtigt rygtedes det, at miljøkontrollen havde iværksat det store apparat og jægerne holdt sig i ro.

Jeg var med i helikopteren flere gange, hvor vi fløj forsyninger til et hold miljøfolk, som havde slået lejr på øen Alegranza i det gamle fyrtårn. Med i helikopteren var der altid 2 bevæbnede betjente, da det jo i sagens natur var jægere, man jagede.

En søndag, hvor jeg desværre ikke var med, fangede man et hold jægere på fersk gerning. En af jægerne var borgmesteren i byen Tequise, samt dennes bror. Nu skulle man tro, at det fik vidtrækkende konsekvenser, men i Spanien har man en anden tilgang til korrupsion og overtrædelse af regler. Selvom sagen røg på forsiden af aviserne, kunne forargelsen dog ligge på et lille sted, da holdningen blandt den almindelige spanier var, at alle ved magten tilsidesætter reglerne og rager til sig. De blev dog dømt hårde bødestrafte. I en senere sag fra 2019 blev jægere straffet med bøder op til 12.000 euro. Nogle af jægerne var politibetjente, som så også mistede deres job.

Ude og hjemme

Mit arbejde i Danmark på Stauning lufthavn greb om sig. Jeg fik flere vagter og begyndte også at afløse på Sønderborg lufthavn, samt Herning Flyveplads.

Tilbageblik

Bernd, som er et af de mest foretagsomme mennesker, jeg kendt, startede alle mulige andre projekter op - blandt andet import af sko, ejendomshandel og avisudgivelse. Han solgte senere MegaFun, men firmaet lukkede desværre efter nogle få år. Bernd og familien rejste vist desillusioneret hjem til Tyskland.

Jeg tror heller ikke fættøren solgte rundflyvebilletter nok, for firmaet lukkede på Lanzarote. En af deres flyvelever, René fra Holland, havde i mange år haft et dykkerfirma på Lanzarote, og han etablerede nu rundflyvefirmaet, Safari Flight. Det endte dog meget tragisk. Få måneder efter start fløj flyet med pilot og 3 passagerer ind i randhvirvler fra et større fly, røg rundt på ryggen og styrtede i havet 1 km fra banen. Alle omkom, og i årene efter, når vi var på ferie, mødte jeg af og til tidligere naboer og bekendte, som blev noget overraskede, da de troede, at jeg var den omkomne pilot.

Jeg arbejdede til sidst kun i Danmark, og det endte med, at jeg løb ind i min nuværende kone, blev skilt fra den spanske, men beholdt heldigvis den gode relation. Jeg har et godt forhold til min søn, som i dag er 25 år. Han snakker flydende dansk, og er ved at uddanne sig til politibetjent i Spanien.

Mange drømmer om at tage ned under de sydlige himmelstrøg for at nyde deres otium og få gang i et eller andet. Det kan være en fantastisk ide, men mit råd er at lade det blive ved drømmen. Tag pensionen og opsparingen med, men lad være med at kast dig ud i projekter. Det er ikke nemmere at starte en forretning op fordi det foregår i for eksempel Spanien, tværtimod. Det kræver ofte, at man skal købe sig til hjælp og rådgivning. Jeg oplevede mange, som ville slå sig ned med pensionen i ryggen for at gå at hygge med en lille bar eller restaurant - og så mistede de det hele eller kørte sur i regler og påbud.



Her er vi på øen Roque del Este, der ligger små 10 km fra kysten og er svært tilgængelig. Derfor turde piloten ikke at standse helikopteren helt i fald, den skulle få tekniske problemer.

Tilbageblik

Et gammelt strandet skib ved Fuerteventura.



Man kan sige, at det aldrig har været nemmere at flytte til udlandet. Med internettet kan man opretholde kontakten til børn og børnebørn, læse og se alle nyheder på dansk og finde facebook grupper for ligesindede "udvandrere".

Men om det så er en måde at gøre det på, kan man diskutere.

Interesserede kan læse Rolf Brems' øvrige fortællinger i Magasinet Bus 12 - 2021 og Magasinet Bus 2 - 2022, som kan findes her:

Magasinet Bus 12 - 2021 - klik [her](#):

Magasinet Bus 2 - 2022 - klik [her](#):



Undertegnede og piloten Joaquin før en flyvning.

Magasinet Bus

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

Busvognmand kører ud med 25 tyske el-busse

Læs mere side 21 - 24

Dieselolien er svinget fem kroner op om de fleste år

Læs mere side 16

Fladså Turist:

Service og troværdighed er for 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

Magasinet Bus 3 - 2022 - Side 80

Gik du glip af Magasinet Bus 2 - 2022?
Så hent det her!