

Magasinet Bus

Tirsdag 31. maj 2022 - nummer 5 - 10. årgang

Busdirektøren stiger af

Læs mere side 36 - 45

Odense sagde goddag til letbanen - og farvel til busruter

Læs mere side 5 - 6 plus side

Fjernbusterminal blev usikker - og sikker

Læs mere side 8 - 13

Magasinet Bus indtræder i den internationale "Bus & Coach of the Year"-jury

Læs mere side 19

Daimler satte fokus på e-mobilitet

Læs mere side 30 - 33

Fem busproducenter var med i Bus Euro Test 2022 i Irland

Læs mere side 24

Bus of the Year er kørt ind hos Magasinet Bus

Med dette nummer af Magasinet Bus kan vi præsentere de første artikler som medlem af den internationale Bus & Coach of the Year-jury. De handler om e-mobilitet.

Vi har overtaget posten på anbefaling af Mobiltet, som er udgivet af Dansk PersonTransport, og som gerne ville give stafetten videre.

Vi håber på, at det vil kunne bringe os tættere på relevante informationer om det materiel, der får dagligdagene til at rulle rundt hos bus- og taxi-vognmænd over hele landet.

Vi ser i hvert fald frem til at være den danske repræsentant i juryen.

Vi er altid åbne for forslag og gode idéer - ligesom vi også modtager kritik, selvom det kan være svært.

Men efter mange års erfaring med at formidle stof til transportfolk, er vi klar.

God læselyst

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

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 omegnszonernes 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

Kollektiv transport

1 Vælg etape 2 Vælg fanzone 3 Find rejse English

Transport til Touren

Gå på opdagelse i de tre Tour de France-etaper og find din hurtigste rute dertil med kollektiv transport. Etaperne indeholder udvalgte fanzoner. Her kan du opleve touren helt tæt på. Vælg en etape for at se dine muligheder.

Etape 3
søn. 3. jul. 2022

Etape 2
lør. 2. jul. 2022

Etape 1
fre. 1. jul. 2022

Find billet
Find ud af, hvilken billet, der bedst kan betale sig for dig.

Oftestillede spørgsmål
Er der noget, du er i tvivl om? Her finder du svar på nogle af de spørgsmål, vi oplever mest.

Trafikpartnere Danmark 2022

DSB Arriva AT SYDTRAFIK midttrafik FYNBUS M movia DOT Lokaltog

Trafikselskaber gør klar til stort cykelløb med ny web-side

Fredag 1. juli i år begynder verdens største cykelløb, Tour de France, i Danmark. Det påvirker trafikken i hele landet. København og Storebæltsbroen vil være lukket for biltrafik i perioder under Tour de France - derfor er rejser med bus, tog og metro det eneste og bedste valg for mange. Landets trafikselskaber har i fællesskab lavet en hjemmeside, der giver overblik over al offentlig transport i Danmark under tourens danske etaper

Fra fredag 1. til søndag 3. juli kører deltagerne i årets Tour de France samlet 384 kilometer cykelløb på danske veje. I København forventes flere hundrede tusind tilskuere at overvære enkeltstarten. Dagen efter lukker Storebæltsforbindelsen for biltrafik i flere timer. Derfor bliver den letteste vej til cykelløb at rejse med offentlig transport. For at gøre det så enkelt som muligt, lancerer landets trafikselskaber hjemmesiden Transport til Touren - www.transporttiltouren.dk - der gør det enkelt at finde ud af, hvordan man kommer til den del af cykelløbet, man vil se.

På siden er det muligt at klikke sig frem til den etape, man ønsker at opleve af Tour de France. Derefter kan man både vælge, hvilket hotspot man vil stå ved, og hvilken del af feltet, man ønsker at se. Man kan også se de mange aktiviteter, der arrangeres i forbindelse med løbet. Så indtaster man sin placering og bliver derefter præsenteret for den bedste rute. Derefter kan man gå videre til at finde den billettype til bus, tog eller metro der passer bedst. Hjemmesiden findes i en dansk og en engelsk version og indeholder også svar på en række praktiske spørgsmål.

- Vi er glade for at kunne tilbyde et godt hjælpemiddel til alle dem, der glæder sig til at komme ud og se Tour de France til sommer. På tværs af alle landets trafikselskaber har vi skabt en hjemmeside, som gør det nemt og hurtigt at finde ud af, hvordan man nemmest kommer til og fra cykelløbet, uanset om man pendler med det offentlige til daglig, eller om man er i Danmark for allerførste gang, siger Rune Jon Jensen, der er sekretariatschef for DOT, Din Offentlige Transport.

Kollektiv transport

Tilhører man ikke dem, der står forrest og hepper, når cyklerne suser forbi, men bare vil i sommerhus trods alle trafik-omlægninger, er det www.rejseplanen.dk eller www.letourcph.dk/trafik, man skal bruge for at få et overblik over, hvordan man nemmest kommer fra A til B under Tour de France.

Interesserede kan finde web-siden Transport til Touren **her**:



Odense har fået sin letbane - og får ændret på busserne hen over sommeren

Lørdag 28. maj begyndte letbanen at køre i Odense. Det skete med fest og farver - og et farvel til busrute 40-44, der indtil åbningsdagen kørte mellem Syddansk Universitet og Tarup/Bolbro. Letbanen har overtaget strækningen og kører videre til Hjallesø

letbanen i Odense udløste også åbningen af en ny rute i Bolbro. Her begyndte rute 45-46 at køre søndag 29. maj. Ruten kører mellem Bolbro og Hauges Plads og dækker dermed den del af den tidligere rute 40-44, hvor letbanen

Kollektiv transport

ikke kører. Ved Hauges Plads kan man skifte mellem rute 45-46 og letbanen.

De fleste ændringer sker sidst på sommeren

Resten af bybusnettet i Odense kører videre som normalt frem til 31. juli, hvor rutenettet bliver tilpasset letbanen.

Her får bybusserne nye ruter, numre og køreplaner, så busser og letbanen dækker byen sammen. Det vil gøre det nemmere at skifte mellem bus og letbane ved en række knudepunkter, og gøre det nemmere at komme på tværs af byen, For eksempel med en ny rute, der kører ad ringvejen.

Flere regionale ruter får også mindre tilpasninger på samme dato. Blandt andet vil rute 110-111 køre omkring Hjaltese Station, så man kan skifte til letbanen eller Svendborgbanen.

På hjemmesiden RejsiOdense.dk, der er et samarbejde mellem FynBus, Odense Letbane og Odense Kommune, kan man få et overblik over de kommende ændringer.

På Letbane-siderne i dette nummer af Magasinet Bus, fortæller vi mere om Odense Letbane og viser billeder fra indvielsen.



Odense's busser og letbane skal spille sammen og give den kollektive transport i byen et løft. Bus-ruterne 40-45 er blevet sløjfet, da letbanen nu betjener passagererne på disse ruter. (Foto: Rolf Brems)



INDBYDELSE TIL AFSKEDSRECEPTION

Efter 16 år i AarBus, de sidste 5 år som direktør, har Finn Mikkelsen valgt at gå på pension. I den anledning vil Midttrafik og AarBus gerne invitere kollegaer, samarbejdspartnere, venner og bekendte til reception:

Fredag den 17. juni kl. 12.00 til 14.00
hos AarBus, Jegstrupvej 5 i Hasselager.

S.u. Kontakt Ann-Britt L. Svanholm vedrørende deltagelse
i receptionen senest d. 10. juni 2022 på abl@aarbus.dk

AarBus

 **midttrafik**

Licitation på busterminal er afholdt

I marts udbød Vejdirektoratet opgaven med at bygge Københavns nye busterminal, som skal ligge tæt ved Dybbølsbro Station ikke langt fra Københavns Hovedbanegård. Vejdirektoratet har modtaget to bud på opgaven fra entreprenørvirksomhederne CG Jensen A/S og Hoffmann A/S

De to indkomne tilbud har vist sig at være væsentligt højere end bevillingen. Vejdirektoratet og Københavns Kommune vil nu gennemgå mulighederne for at gennemføre projektet i dets nuværende form.

De bydende skal vedstå deres tilbud i to måneder fra licitationstidspunktet, hvilket giver tid til at afklare den videre proces i forhold til byggeriet.

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

Den planlagte åbning af busterminalen i foråret 2023 er som følge af omstændighederne ikke længere mulig, da den var lagt an på kontraktindgåelse i begyndelsen af maj 2022.

Vejdirektoratet er bygherre på projektet for Københavns Kommune.



Kort over placeringen af fjernbusterminalen. Busterminalen er planlagt til at ligge under Dybbølsbro ved S-togsstationen Dybbølsbro Station. (Kort: Vejdirektoratet)



Fjernbuspassagerer må vente nogle måneder på at få bedre forhold end dem, der i dag er langs kantstenene langs Ingerslevsgade.

Dyre tilbud udskyder terminal til fjernbusser i København

Busterminalen ved Dybbølsbro, der var planlagt til at åbne i foråret 2023, bliver udskudt, fordi prisen for terminalen bliver højere end budgetteret, hvis Vejdirektoratet og Københavns Kommune accepterer et af de tilbud, der er kommet ind fra to entreprenører

Vejdirektoratet oplyste onsdag, at to entreprenører har budt på opgaven med tilbud, der ligger højere end afsat i budgettet. Vejdirektoratet og Københavns Kommune vil derfor gennemgå mulighederne for at gennemføre projektet i dets nuværende form. Men det betyder, at målet om, at den nye terminal til fjernbusser tæt på Københavns Hovedbanegaard ikke kan nås.

Organisationen Dansk PersonTransport, som gennem en årrække har arbejdet for at få skabt bedre forhold for fjernbusserne og deres passagerer til erstatning for kantstenene langs Ingerslevsgade ved DGI Byen, bliver meddelelsen modtaget med ærgrelse.

Dansk PersonTransport mener, at en ny tidsplan og finansiering for busterminalen skal på plads hurtigst muligt.

Kollektiv transport

- Vi må ikke svigte passagererne, fjernbusselskaberne og den bæredygtige trafik mellem landsdelene, lyder det fra organisationen.

Ingerslevsgade er stadig farlig

I dag er passagerer med fjernbusser til og fra København henvist til stoppestederne langs kantstenene på Ingerslevsgade ved DGI Byen. Kantstensstoppestederne lever efter Dansk PersonTransports mening langt fra op til et billede af en effektiv, sikker og behagelig kollektiv transport.

Dansk PersonTransport fremhæver følgende:

"De travle buslinjer kombineret med den københavnske cykeltrafik skaber stadig farlige situationer ved på- og afstigning i Ingerslevsgade. Ingen kan forstå, at de passagerer, der har valgt fjernbussen som deres foretrukne transportform, skal leve med disse forhold i lang tid endnu. Derfor har Dansk PersonTransport set frem mod indvielsen af busterminalen i foråret 2023. En fremtid der med den seneste udmelding nu er usikker. Fjernbuspassagerer, beboere, cyklister og personer forventer at få en ny, klar melding og tidsplan for, hvornår busterminalen bliver en realitet.

En udskydelse af busterminalen passer heller ikke med en ambitiøs klimaplan for Danmarks vejtrafik. Biltrafikken i Danmark eksploderer; ikke mindst på de lange strækninger mellem landsdelene som fjernbustrafikken betjener. Et svigt af fjernbuspassagererne i København er derfor også et svigt af vores fælles ambitioner om at nedbringe CO₂-udledningen fra vores vejtransport. Fjernbustrafikken udleder kun 1/5 af den CO₂ pr. passager som den konventionelle biltrafik med benzin- og dieslbiler er årsag til og endda mindre end togene. Enhver fjernbuspassager, der får nok af forholdene i Ingerslevsgade og tager bilen trækker i den helt forkerte retning i det regnskab. Det må vi ikke lade ske".



Den nye terminal til fjernbusser skal ligge i dette område ved Dybbølsbro i København.

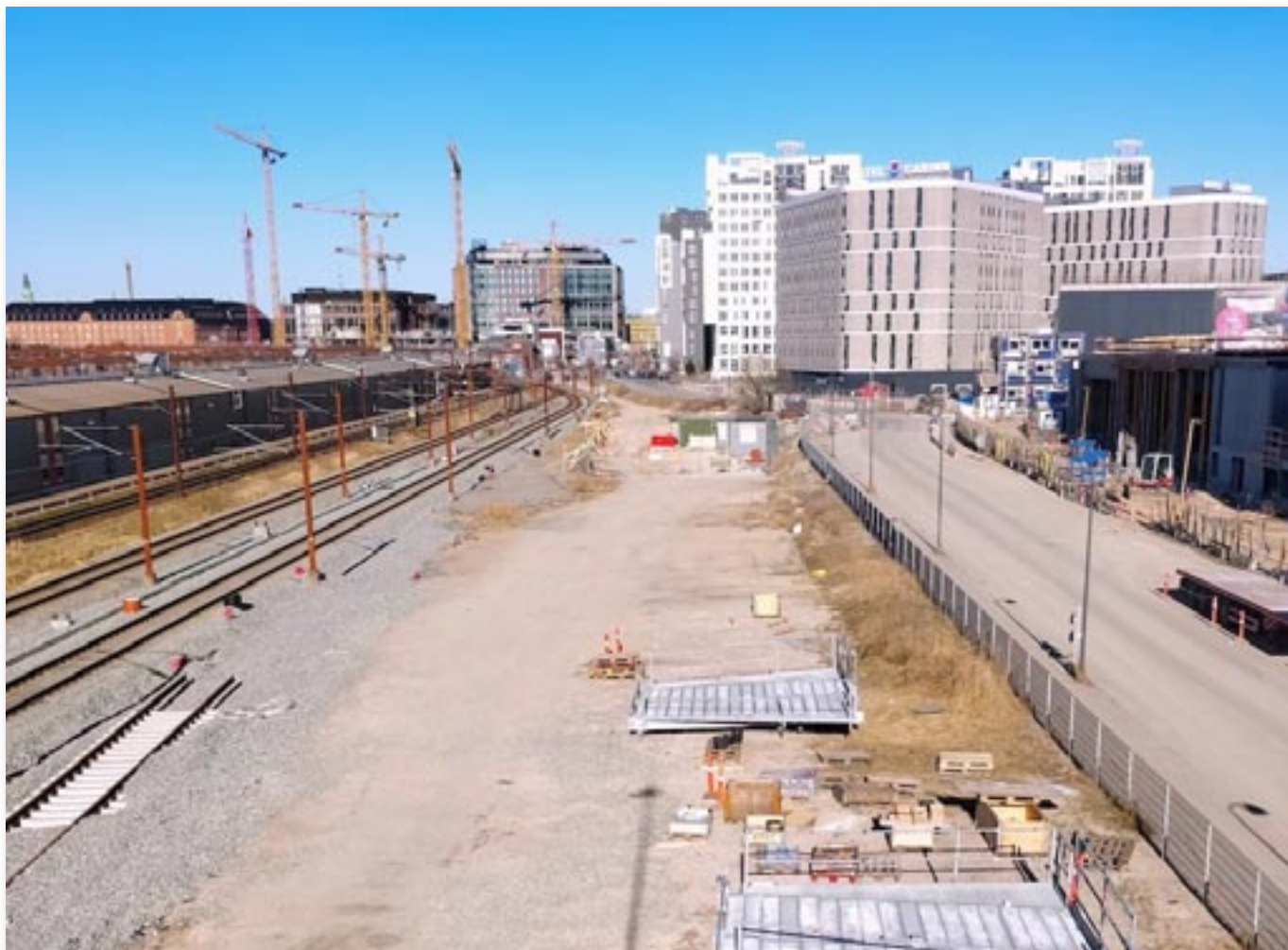
Kollektiv transport

Den nye busterminal til fjernbusser i København er resultatet af et stærkt samarbejde fra april 2020 mellem Transportministeriet, en kreds af partier på Christiansborg, Københavns Kommune og fjernbusoperatørerne. Disse parter sikrede i fællesskab finansieringen, hvoraf Staten bidrog med 20 millioner kroner, Københavns Kommune med 40 millioner kroner og fjernbusoperatørerne med 20 millioner kroner - i alt 80 millioner kroner. Et beløb, som med de seneste prisstigninger ikke længere slår til.

Dansk PersonTransport opfordrer til, at det samme stærke samarbejde hurtigst muligt sætter sig sammen om en plan - både for tid og finansiering - for en fjernbusterminal, der bringer trængsel og trafikchaos både for busser, biler, passagerer og cyklister på Ingerslevsgade til ophør.

Fakta:

- Fjernbuspassagerer til og fra København betjenes fra stoppesteder langs Ingerslevsgade ved DGI Byen i København. Forhold, der over en årrække har ført til trafikfarlige situationer, konflikter og utilfredshed blandt passagerer, beboere og personer der færdes omkring Københavns Hovedbanegaard
- I april 2020 blev der indgået aftale om en Busterminal ved Dybbølsbro, der skulle rette op på forholdene
- Aftalen om Busterminalen er indgået mellem Københavns Kommune og Transportministeriet. Københavns Kommune finansierede oprindeligt 40 millioner kroner. Regeringen indgik aftale med SF, Radikale, Enhedslisten og Alternativet om medfinansiering på 20 millioner kroner (Udmøntning af reserve til initiativer indenfor kollektiv trafik 2. april 2020), mens fjernbusoperatørerne bidrog med 20 millioner kroner gennem brugeravgifter
- Vejdirektoratet meddelte 4. maj 2022, at projektet om Busterminal i København kan blive udskudt, da de indkomne tilbud fra to entreprenører lå over budgettet
- Fjernbustrafikken betjente 2,1 millioner passagerer om året i 2019 og er efter corona-årene ved at genvinde passagererne på en række buslinjer på tværs af landdelene
- Fjernbustrafikken betjenes af turistbusser indrettet til langdistancetransport. Den gennemsnitlige CO₂-udledning pr. passagerkilometer er 23 gram. Til sammenligning hermed udleder konventionelle biler (benzin og diesel) 119 gram pr. passagerkilometer



Terminalen til fjernbusser i København skal ligge ved Dybbølsbro Station.

Politikere finder flere penge til ny busterminal ved Dybbølsbro Station

Et budgetunderskud på 29 millioner kroner truede med at udsætte eller standse byggeriet af en ny terminal til fjernbusser Dybbølsbro Station i København. Nu har Københavns Kommunes økonomiudvalg fundet de nødvendige ekstra midler i en pulje til Busfremkommelighedsprojekter for 2022 og 2023, så den nye busterminal forventes at stå færdig til næste sommer - uden at hverken borgere eller busoperatører ser ud til at komme til at betale ekstra

Da Staten og Københavns Kommune i oktober 2020 besluttede at anlægge en busterminal ved Dybbølsbro i København, budgetterede man med 117 millioner kroner, hvilket efter de seneste måneders prisstigninger på eksempelvis materialer og energi viste sig at være 29 millioner for lidt.

Det gav som beskrevet på de foregående sider usikkerhed om fremtiden for busterminalen, der skal forbedre forholdene for passagerer, buschauffører og fjernbusser i forhold til i dag, hvor fjernbusserne har plads ved kantstenene langs Ingerslevsgade.

Kollektiv transport

- Det bliver ikke dyrere for borgerne, da pengene var der i forvejen. Det er en pulje, som der ikke er nogen, der har budt på. Nu bliver projektet til noget, og vi får løst mange af de gener, der er i det område på Vesterbro, sagde Jakob Næsager (K), der er medlem af Økonomiudvalget og Børne- og Ungdomsborgmester i København til TV 2 Lorry, da udvalget havde fundet løsningen.

Bliver finansieringen som forventet godkendt af Borgerrepræsentationen i København 2. juni, forventes terminalen at stå færdig i juni eller juli næste år - to måneder forsinket.

- Vi er meget imponerede over den enighed og kraft i Københavns Kommune, som beslutningen er udtryk for. Der er allerede blevet lavet et godt og grundigt stykke forarbejde til Busterminalen og nu følger kommunen beslutningen helt til dørs, siger Lasse Repsholt fra Dansk PersonTransport, der repræsenterer de busselskaber, som sammen med deres passagerer får glæde af den nye Busterminal, når den står klar i sommeren 2023.

Det er allerede aftalt, at den nye busterminal delvist skal finansieres af busselskaberne. Dansk PersonTransport har sammen med sine medlemmer været i dialog med Movia, der skal drive busterminalen for Københavns Kommune, om, hvordan det skal foregå.

- Med busterminalen bliver vi i stand til at levere et endnu bedre produkt og samlet rejseoplevelse for kunderne, så vi har hidtil arbejdet med en finansieringsmodel og takststruktur der reflekterer denne ekstra værdi. Alligevel mener vi, at det er en god beslutning at finansiere meromkostningen med midlerne til busfremkommelighed, så det ikke påvirker busoperatørerne og dermed passagererne. Passagererne i fjernbusserne har taget et klimavenligt og komfortabelt transportvalg, men det behøver jo ikke at blive unødigt dyrt af den grund, siger Lasse Repsholt.



Rejsepasset kommer med den første sommerdag

Klokken 10 onsdag 1. juni, der er den første dag i de tre sommermåneder, kan der igen købes Rejsepasset til otte sammenhængende dage med rejser på kryds og tværs af landet med den kollektive trafik

For tredje år i træk kan der købes et Rejsepasset, hvor voksne for 399 kroner kan rejse landet rundt med den kollektive trafik. I år er der mulighed for at købe et af 75.000 rejsepasset, der bliver sat til salg fra onsdag 1. juni klokken 10.00. Rejsepasset giver adgang til at rejse frit i otte sammenhængende dage med busser, tog, metro, lokalbaner og letbaner i hele landet.

- Rejsepassene har tidligere været en stor succes for de danskere, som vil ud og opleve Danmark. Tilbuddet giver en god mulighed for at prøve noget nyt denne sommer og måske se et andet ferielandskab af Danmark, end det man plejer, siger kundechef i DSB, Charlotte Saltoft Kjærulff.

Rejsepasset var i første omgang en del af S-Regeringens sommerpakke, da COVID-19 fyldte på dagsordenen og er blevet til i samarbejde på tværs af selskaberne i kollektive trafik. Med rejsepasset er der masser af muligheder for at rejse både de lange stræk på tværs af landet og på kortere ture i lokalområdet.

Tilbuddene kan benyttes til rejser i skolernes sommerferie, der begynder lørdag 25. juni og slutter søndag 7. august. Passet kan købes på web-siden www.rejsepasset.nu fra onsdag 1. juni kl. 10.00.

Om rejsepasset:

- Rejsepasset koster 399 kroner for en voksen, der kan tage to børn under 12 år med på billetten. Og 199 kroner for børn mellem 12 og 15 år, der kan tage et barn mellem 0 og 11 år gratis med
- Rejsepasset gælder til otte dages sammenhængende rejse i skolernes sommerferie fra lørdag 25. juni til og med søndag 7. august 2022
- Rejsepasset er gyldigt til rejser med den kollektive transport i hele Danmark på tværs af bus, tog, metro, letbane og lokalbaner
- De 75.000 rejsepasset kan købes fra onsdag 1. juni kl. 10.00 og frem til 31. juli på rejsepasset.nu
- Rejsepasset kan ikke købes i Betjent Salg. Har man ikke selv adgang til at købe Rejsepasset online, er det muligt at få hjælp til køb af Rejsepasset via Kunde pc'erne, hos Salg & Service på Københavns Hovedbanegård samt på stationerne i Odense og i Aarhus
- Rejsepasset er et samarbejde mellem Arriva, BAT (Bornholm), DOT, DSB, FynBus, Metro, Midttrafik inkl. Letbanen, Movia, Nordjyllands Trafikselskab (NT) og Sydtrafik



(Foto: Movia)

Nordsjælland får en ny station

Byggeriet af en ny station - Favrholt Station - syd for Hillerød er gået i gang. Stationen forventes at give et mærkbart løft af den kollektive transport mellem København og Nordsjælland. Efter planen skal stationen åbne i december 2023

Den nye Favrholt Station skal ligge syd for Hillerød ved siden af det kommende hospital i Region Hovedstaden, Nyt Hospital Nordsjælland. Stationen bliver et trafikalt knudepunkt for rejsende, der benytter Frederiksværkbanen, og for pendlere fra den sydlige del af Hillerød.

- Den nye station gør det nemt for ansatte og borgere at komme til og fra hospitalet. Og samlet set giver det et stort løft til alle pendlere i den vestlige del af Nordsjælland, hvor de nemt kan tage både med lokaltog og S-tog uden at skulle forbi Hillerød bymidte, siger Lars Gaardhøj (S), der er regionsrådsformand i Region Hovedstaden.

Regionsrådsformanden tog sammen med Hillerøds borgmester, Kirsten Jensen (S), de første spadestik til den nye station 11. maj.

- Favrholt Station er et meget vigtigt skridt for udviklingen af Nordsjælland. Vi er mange borgere og mange medarbejdere, og nu får vi forbedret muligheden for at vælge grøn, effektiv transport. Alene i Hillerød vil vi blive mange flere

Kollektiv transport

borgere frem mod år 2028. Dertil kommer vækst i arbejdspladser ikke mindst på grund det nye hospital i den nye bydel Favrholm, siger Kirsten Jensen.

Udover selve stationsbyggeriet skal der etableres en stor parkeringsplads, der skal gøre stationen attraktiv for pendlere i Hillerød og omegn. Det skal mindske biltrafikken i den centrale del af Hillerød i myldretiden, da oplandet så ikke længere behøver benytte Hillerød Station som pendlerstation.

Bedre kollektive forbindelser i Nordsjælland - og til København

Hos Banedanmark ser man frem til, at stationen vil skabe bedre sammenhængskraft i den kollektive transport i Nordsjælland.

- Vi bygger en ny og moderne station, som bliver et trafikalt centrum for pendlere, øvrige rejsende og ikke mindst til de mange passagerer, der skal til eller fra det kommende regions-hospital. Samtidig understøtter stationen den grønne omstilling ved at gøre den kollektive trafik endnu mere attraktiv, siger Peter Jonasson, der er viceadministrerende direktør i Banedanmark.

Det er forventningen, at der vil køre S-tog fra stationen hvert 10. minut i begge retninger, mens Frederiksværkbanen vil stoppe tre gange i timen i hver retning.

Lokaltog A/S, som driver lokalbanerne på Sjælland, glæder sig til kunne betjene endnu flere kunder med den nye station.

- Stationen vil være tilpasset moderne pendlingsforhold og tilgode gode og effektive skift mellem S-tog og lokaltog. Vi håber meget, at nordsjællænderne vil tage den nye station til sig og i højere grad vælge at tage toget i stedet for at sidde i bilkøen på vejene, siger Lars Wrist-Elkjær, der er direktør i Lokaltog A/S.

Den nye Favrholm Station er planlagt til at åbne i december 2023. Undervejs vil der blive taget hensyn til stationens naboer, så der er så få gener som muligt, lyder det fra Aarsleff Rail, der står for byggeriet af den nye station.

- Vi har bygget nye stationer flere steder i Danmark og ser nu frem til at komme i gang med Favrholm Station. Som på alle vores projekter arbejder vi for at levere konstruktivt samarbejde med både kunder og naboer, projektledelse på højeste niveau og solid teknisk kvalitet, siger Thomas Mollerup, der er administrerende direktør i Aarsleff Rail A/S.

Fakta om Favrholm Station:

- Det samlede stationsprojekt finansieres af Staten og DSB med Banedanmark som byggherre på S-tog-delen af stationen
- Det er Region Hovedstaden, som finansierer Lokaltog-delen af stationen, hvor Lokaltog A/S er byggherre
- Hillerød Kommune finansierer og er byggherre for den vestlige forplads til stationen, der får cykelparkering, P-pladser og mødested for samkørsel med videre
- Det vil i en periode af anlægsfasen være nødvendigt at lukke dele af Frederiksværkbanen. Driften erstattes i perioden af togbusser til Hillerød Station. Lokaltog A/S forventer sporspærring i omkring 10-12 uger fordelt over anden halvdel af 2022



Cyklist kørte over for rødt:

Buschauffør måtte bremse hårdt op

Onsdag formiddag 18. maj ved 10-tiden skete der et færdselsuheld på Busgaden i Aarhus Midtby. En 23-årig mand cyklede over for rødt og lige ud foran en bus, så buschaufføren måtte foretage en katastrofeopbremsning

Ved opbremsningen blev en 79-årig kvindelig buspassager kastet frem i bussen, så hun slog sit hoved. Hun blev efterfølgende kørt til skadestuen, hvor hun blev behandlet for nogle mindre skader.

Cyklisten blev sigtet for at have kørt over for rødt.

Undersøgelse fra synsvirksomhed:

De høje benzin-og dieselpriiser får flere og flere til at stille bilen

Ny undersøgelse blandt 1.279 bilejere viser, at næsten dobbelt så mange sammenlignet med i februar kører mindre på grund af de højeste brændstofpriser i 40 år

Mellem 17.39 og 17.49 kroner for en liter benzin og 14.89 til 14.99 for en liter diesel.

Sådan ser brændstofpriserne ud ude hos forbrugerne i disse dage, og de stigende brændstofpriser, der ifølge DrivkraftDanmark.dk ligger på det højeste niveau siden september 1982, kan mærkes hos bilisterne.

Faktisk så meget, at stadig flere bilister ifølge en ny undersøgelse foretaget af Applus Bilsyn vælger at lade bilen stå hjemme i garagen

Ifølge undersøgelse, som Applus Bilsyn har fået foretaget blandt 1.279 bilister i denne uge, svarer 33 procent - eller hver tredje bilist -, at de kører mindre på grund af de stigende brændstofpriser.

Det er en klar stigning sammenlignet med i februar, hvor Applus bilsyn gennemførte en tilsvarende undersøgelse blandt 1.322 bilejere. Dengang lød samme tal på 18 procent af de adspurgte.

Andelen af bilister, som kører det samme som før Ukraine-krigen, der har været den væsentligste katalysator for de store prisstigninger, er i samme periode faldet fra 82 til 66 procent, viser en sammenstilling af tallene i de to undersøgelser.

Applus Bilsyn vurderer, at den andel kan falde yderligere, hvis priser fortsætter med at stige.

- Alle bilejere får i øjeblikket kærligheden at føle, når de tanker bilen. Priserne stiger i øjeblikket nærmest uge for uge,

Kollektiv transport



og der er i prismæssig forstand ikke rigtigt noget sted at skjule sig som bilejer, bortset fra at køre mindre. Fortsætter benzin- og dieselprisen yderligere op, vil vi se endnu flere, der bogstavelig talt lader bilen stå i indkørslen, vurdere teknisk konsulent hos Applus Bilsyn, John Gantzhorn.

Billedtekst: Ifølge tallene fra Applus Bilsyn stiller hver tredje bilejer bilen derhjemme en eller flere dage om ugen for at spare penge. Det råd har to bilejere på Østergårds Allé i Valby også taget til sig.

Parkering derhjemme er blevet populært

Og netop angående samme har synskæden også spurgt om, hvorvidt prisstigningerne resulterer i, at "bilisterne parkerer bilen i garagen for at spare penge". Ligeledes 33 procent svarer ja - de fleste en til tre dage om ugen -, hvilket er mere end en fordobling i forhold til i februar. Her svarede 85 procent, at dette ville være "uforeneligt med mit eller min families transportbehov".

- Realiteterne lige nu er, at der er historisk høje omkostninger forbundet med at køre bil, og så må man som bilejer gøre op med sig selv, i hvilket omfang man har lyst til eller praktisk set har mulighed for at spare på denne udgiftspost. Det vil være svært for mange familier, siger John Gantzhorn.

Prisen på en liter benzin er siden juni 2021 steget fra 12,79 kr. til 17,39 - eller 36 procent. Med udsigt til fortsat knaphed på olie og nye EU-olierestriktioner mod russisk olie og energi får bilisterne ikke noget forærende ved benzin- og dieselpumperne i øjeblikket.

Magasinet Bus indtræder i den internationale "Bus & Coach of the Year-jury"

I slutningen af 1980'erne gik en europæisk gruppe transportmedier og -journalister med speciale i busbranchen for første gang sammen om at kåre henholdsvis "Bus of the Year" for bybusser og "Coach of the Year" for turistbusser. Priserne blev indstiftet for at vise respekt for busproducenternes tekniske potentiale og kreativitet for at producere de mest sofistikerede køretøjsløsninger til at dække hverdagens mobilitetsbehov i byerne såvel som behagelige rejser over længere afstande

Ved etableringen af den internationale "Bus & Coach of the Year"-jury i 1989 bestod den af 12 medier fra 12 forskellige europæiske lande. Siden er den vokset støt og roligt og består i dag af 22 medier fra 22 lande med den norske busjournalist og -redaktør samt udgiver af Busmagasinet, Tom Terjesen, som formand.

I Danmark var juryen i mange år repræsenteret af først Busmagasinet udgivet af Danske Busvognmænd og senere af Mobilitet udgivet af Dansk Persontransport, der er en fusion mellem Danske Busvognmænd og Dansk Taxiråd.

I 2022 er medlemskabet af juryen efter gensidig aftale overgået fra Mobilitet til Magasinet Bus, der udgives af transportnyhederne.dk ved redaktør Jesper Christensen i Aarhus. Freelance-journalist Mikael Friis, der har leveret busartikler til Busmagasinet/Mobilitet siden 2016, følger med over til transportnyhederne.dk og vil sammen med redaktør Jesper Christensen fortsat dække Bus & Coach of the Year-juryens aktiviteter, testkørsler mv.

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



Fem busproducenter var med i Bus Euro Test 2022 i Irland

I år deltog fem busproducenter i "Bus Euro Test 2022" (BET), hvor vinderen af den anerkendte sammenligningstest efterfølgende kåres til "Bus of the Year 2023" i Europa. De fem busser fra henholdsvis Mercedes-Benz og MAN fra Tyskland, Karsan fra Tyrkiet, Higer fra Kina samt Volvo fra Sverige blev midt i maj testet over fem dage af den internationale "Bus & Coach of the Year"-jury ved et intensivt testforløb i Limerick i Irland. Hvilken af de fem busser, der senere på året bliver kåret til Bus of the Year 2023, bliver offentliggjort af Magasinet Bus

Tekst og foto: Mikael Friis

Værtskabet for Bus Euro Test skifter mellem førende europæiske busmedier i Europa, og i år havde det irske Irish Fleet Bus & Coach påtaget sig arrangementet. I alt seks busproducenter havde tilmeldt sig BET-sammenligningstesten, men et sent afbud gjorde, at feltet "kun" kom til at bestå af fem bybusser i lidt forskellige udgaver. Fælles for dem var dog, at de var udrustet med batteri-elektriske drivlinjer i 12-meters versioner.

Mercedes-Benz stillede op med sin eCitaro i en højrestyret version med dobbelte fordøre til det engelske marked. MAN stillede op med sin Lion's City E12 bybus i en venstrestyret udgave med dobbelte for-, midter- og bagdøre beregnet for det europæiske marked, og det samme gjorde Karsan ligeledes med dobbelte for-, midter- og bagdøre. Higer's deltager i testen var den helt nye Azure 12E i en højrestyret udgave til det engelske marked med dobbelte fordøre, mens Volvo Busser som den eneste deltager ikke stillede med en komplet bus, men deltog med sit nye BZL-chassis opbygget med karosseri fra MCV fra Egypten.

Inden vinderen kåres, bliver alle kandidater testet intensivt af jurymedlemmerne. De ser nærmere på eksempelvis acceleration, bremsning, støjniveau inde og ude, køreegenskaber, komfort og sikkerhed.

Kollektiv transport



Jyryen samlet i Irland.

I sidste ende kan hvert medie, der er medlem af juryen og har deltaget i testen, afgive én stemme og fordele fra fem til ét point til hver af de fem kandidater.

Magasinet Bus vender tilbage med meget mere detaljerede beskrivelser af busserne, selve testen og selvfølgelig kåringen af Bus of the Year 2023 senere på året





El-busser som denne, der kører i Aarhus, er en måde at køre nærmere mod transport i CO2-balance.

Trafikstyrelsen åbner pulje til grønne busser og grøn flextrafik

Snart får regioner, kommuner og trafikkselskaber mulighed for at søge tilskud fra en pulje på 50 millioner kroner årligt. Pengene i puljen er øremærket til projekter, der skal fremme udbredelsen af 0-emissionsbusser på regionale busruter og 0-emissionsflextrafik i hele Danmark

Trafikstyrelsen har sendt en bekendtgørelse angående den nye pulje i høring.

Puljen skal fremme udbredelsen af 0-emissionsbusser på regionale busruter og 0-emissionsflextrafik i hele landet.

Der er afsat i alt 250 millioner kroner med fem ansøgningsrunder i perioden 2022-2026.

Ansøgere kan søge om tilskud til:

- Medfinansiering af merudgiften ved omstilling af regionale busruter til 0-emissionsbusser
- Medfinansiering af merudgifter ved omstilling af flextrafik til 0-emissionskøretøjer
- Medfinansiering af omkostninger til ladeinfrastruktur til den grønne flextrafik

Ansøgerkredsen er regioner, kommuner og trafikkselskaber, og ansøgerne skal selv bidrage med mindst 50 procent af den støtteberettigede del af projektet.

Ansøgningsfristen for indsendelse af ansøgninger til puljen er 15. september i 2022 og 10. august i årene 2023-2026.

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.



(Illustration: Everfuel)

Brinttanken kommer med lastbil

Virksomheden Everfuel, der udvikler og markedsfører tankstationer til brint, vil i løbet af efteråret have en mobil tankningsenhed på vejen. Tankningsenheden, Everfiller, er en fleksibel og fuldt mobil brinttankløsning målrettet mindre bilflåder

Enheden giver Everfuel mulighed for at tilbyde lave brintpriser på mindre mængder brint, end det vil være tilfældet med en konventionel tankstation og ikke kræve ikke en langsigtet kundeforpligtelse, hvilket normalt er nødvendigt for at bygge en fast station.

Enheden er fuldt mobil og kan ganske enkelt trækkes væk med en lastbil-trækker, når brændstofperioden er afsluttet, hvilket gør det muligt for Everfuel at tilbyde meget større fleksibilitet med hensyn til længde og størrelse af aftagerens forpligtelse.

Ejere af mindre brændselscellebiler har tidligere stået over for udfordringen med dyre investeringer i stationære stationer i fuld skala og et krav om at forpligte sig til at forpligte sig til længerevarende aftaler, hvilket ikke altid passer med operatørens forretningsmodel.

Mange operatører vil dog gerne skære CO₂-udledningen fra deres køretøjer ned eller helt væk ved at afprøve eller indføre brint som brændstof. Med Everfiller kan Everfuel gøre det enklere og mindre omkostningstungt at komme i gang med brintbrændstof for brugere med mindre flåder af køretøjer eller som ønsker af forsøge sig med brint i mindre skala.

Enkelheden af designet i Everfiller begrænser vedligeholdelseskravene, som giver høj opetid og høj tilgængelighed, når det er nødvendigt. Enheden har tre integrerede brændstofledninger, der kan tankes direkte fra, hvilket giver brændstofpåfyldning til op til tre køretøjer parallelt. Enheden vil især være gavnlig i busdepoter.

- At tilføje Everfiller til vores tjenester giver større fleksibilitet for en række kunder, da de kan vælge den stationære station, som tilbyder hurtig brændstofpåfyldning til enhver tid, eller den fleksible og billigere løsning med Everfiller. Vi har oplevet en stor efterspørgsel hos operatører for at kunne teste brint som brændstof, og vi kunne ikke være mere begejstrede for, at vi nu er i stand til at gøre brint tilgængeligt for endnu flere mennesker, der arbejder hen imod CO2-fri mobilitet, siger Uffe Borup, der er teknisk direktør hos Everfuel.

Dialog med potentielle brugere af Everfiller-løsningen har ind til nu blevet modtaget positivt hos potentielle brugere - både på grund af Everfillers fleksibilitet og muligheden for at sænke omkostningerne til brint væsentligt for kunden med mindst én euro pr. kilo. En række operatører af offentlig transport - eksempelvis tyske Regionalverkehr Köln GmbH (RVK), WSW mobil GmbH og In-der-City Bus (ICB), har vist interesse for at bruge løsningen og for at deltage i prototypetest.

Everfiller er baseret på patentanmeldt teknologi fra Everfuel, og de første pilot-anlæg forventes i anden halvdel af 2023 med fuld skaladrift i 2024.

Brændstofpriser:

Den tyske regering vil sænke afgifterne på brændstof henover sommeren

Tyske afgiftsned sættelser på brændstof bliver et stort problem for grænsehandlen, lyder det fra Drivkraft Danmark, der er branche- og arbejdsgiverorganisation for selskaber, der leverer brændstof og el-ladning til transport, raffinaderier samt LPG-branchen. Branchen står for 99 % af energien til transporten og 40 % af det samlede danske energiforbrug

På grund af de stigende brændstofpriser sænker Tyskland afgifterne på benzin og diesel over sommeren. Det vil betyde en forskel på 3 til 4 kroner per liter i forhold til brændstofpriserne i Danmark.

- Så store prisforskelle har vi aldrig oplevet før, og vi får lige nu rigtig mange henvendelser om de stigende brændstofpriser og om afgiftslettelserne i Tyskland. De store prisforskelle mellem Danmark og vores naboer må forventes at få stor betydning for grænsehandlen af benzin og diesel, men også dagligvarer mm. vil blive berørt. Den store udfordring må regeringen naturligvis forholde sig til, siger Jacob Stahl Otte, der er direktør i Drivkraft Danmark. Foreløbigt gælder afgiftslettelsen i Tyskland tre måneder frem hen over sommerferien, men hos Drivkraft Danmark er man bekymret for, om en forlængelse kan komme på tale.

- Lige nu er der ikke udsigt til markant lavere brændstofpriser på verdensmarkedet. Derfor kan vi godt være bekymrede for, om den tyske regering kan finde på at forlænge afgiftslettelserne efter sommerferien. Det kan naturligvis få mere langsigtede konsekvenser for grænsehandlen. Derfor efterlyser vi både handling her og nu og en plan for, hvordan man vil forholde sig til risikoen for afgiftsforskellene på længere sigt, siger Jacob Stahl Otte.

Energiselskab har sat station nummer 80 på landkortet

Energiselskabet OK har fremgang på Truck Diesel området og har netop åbnet station nummer 80 i kæden. Den ligger i Kolding på vognmand Kaj Madsen Fjelstrup A/S' matrikel, hvor andre transportkunder også kan benytte stationen

OK's position på Truck Diesel markedet er for blevet udbygget markant gennem det seneste årti. Ud over dieselstandere er der sat AdBlue standere op på de fleste stationer, og der er også kommet HVO-standere på udvalgte stationer.

- Placeringen har været vigtig, og at vi kunne se potentialet for en god basisomsætning. Vi har gennem årene selvfølgelig været opmærksomme på, hvor på danmarkskortet vi manglede en Truck Diesel-station og har holdt øje med mulighederne. I nogle tilfælde har vi også haft kunder, som har peget på et område, hvor der kunne være behov for en station, og så har vi undersøgt mulighederne, siger Henrik Bruun, der er OK's kædechef for Truck Diesel-stationerne.

Han peger på, at sikkerheden, når kunderne tanker på OK's Truck Diesel-stationer, er det vigtigste. Derudover er det også vigtigt, at stationerne står skarpt, så kunderne får en samlet god oplevelse, når de tanker hos OK.

- Vi har selvfølgelig fornyet designet på Truck Diesel-stationerne i løbet af årene, men noget af det, der har været helt essentielt er driftssikkerhed. Vi har en opetid på næsten 100 procent, og det vidner om, at det virker, som det skal på stationerne, siger Henrik Bruun.

OK's Truck Diesel kæde er støt vokset og har givet OK en solid markedsposition, men det aktuelle spørgsmål er, hvordan man rustet man til en fremtid, hvor alternative brændstoffer kommer til at fylde mere og mere.

- Vi vil tilbyde det brændstof, som vores kunder efterspørger og følger nøje, hvilken retning markedet bevæger sig i. Der er mange faktorer, der spiller ind - ikke mindst politiske incitament. Brint og el følger vi. Det kan også være, at vi skal have HVO på flere stationer, siger Henrik Bruun og fortsætter:

- Det bliver spændende at se, hvordan Truck Diesel-stationerne udvikler sig og kommer til at se ud i fremtiden. Vi kommer til at gentænke nogle af begreberne som en del af den grønne omstilling.



Henrik Bruun er OK's kædechef for Truck Diesel-stationerne.



Setra 531 DT - år 2018

Euro 6 - Automat gear - 81+1+1 pass.

Ny polstret, fartpilot, aircon., køkken, toilet, fodstøtter, borde, magasinet

Pris: 2.400.000 Kr.

Turistbusser på lager



Isuzu Visigo HP - år 2021

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

Toilet, borde, fodstøtte, magasinet, aircon.

Pris: 1.250.000 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



Retaildirektør i DCC Energi, Søren Møller Maretti (tv), Peter Jensen fra Shell-stationen i Støvring og Kristian Rytter yderst til højre tog sammen de første spadestik til det nye truckanlæg i Svenstrup syd for Aalborg.

Vognmand i Nordjylland lægger grund til nyt truck-anlæg

I forbindelse med flytningen til nyt domicil i Svenstrup går den nordjyske vognmands-, jordborings- og grusgravskoncern, Kristian Rytter Gruppen, sammen med energiselskabet DCC Energi og etablerer et Shell truck-anlæg i forlængelse af det nye hovedkontor. Anlægget, som kommer til at ligge tæt på Motorvej E45, får tanke til diesel, GTL og AdBlue og åbner efter planen i løbet af sommeren

Tirsdag 10. maj tog Søren Møller Maretti fra DCC Energi, der driver Shell-netværket i Danmark, Peter Jensen fra Shell i Støvring, og Kristian Rytter, direktør i Kristian Rytter Gruppen, første spadestik til et nyt Shell truck-anlæg i Svenstrup syd for Aalborg. Dermed tog den store nordjyske vognmands-, jordborings- og grusgravskoncern, de indledende skridt i et sjældent samarbejde, hvor DCC Energi lejer sig ind på matriklen ved det nye domicil og etablerer et lastbilanlæg fra bar mark.

- Vi har haft et godt samarbejde med Kristian Rytter Gruppen i mange år, hvor vi har leveret brændstof til virksomhedens hjemmetank og grusgrave. I forbindelse med, at virksomheden rykker til et nyt hovedkontor, tog vi en snak om mulighederne for at udbygge samarbejdet med et decideret Shell truck-anlæg på deres matrikel. Og det er det, vi nu går i gang med, siger Søren Møller Maretti, der er retaildirektør i DCC Energi og tilføjer:

- Det er ingen hemmelighed, at vi har et ønske om at udbygge adgangen til Shell's brændstoffer - også med nye truckanlæg. Så det er et led i den løbende udvikling af stationsnetværket, at vi nu udbygger vores trucknetværk i Nordjylland. Med det nye anlæg får den tunge transport inden for få måneder også endnu bedre mulighed for at tanke GTL-brændstof som alternativ til diesel.

Forhandleraftale også på plads

For at sikre en stærk lokal tilstedeværelse har DCC Energi indgået en forhandleraftale med familien Jensen fra den store Shell-tankstation i Støvring. Aftalen betyder, at Shell Støvring kommer til at stå for at bygge og drive det nye truck-anlæg på Brøndborens Alle i Svenstrup. Anlægget, der er specielt designet til lastbiler og den tunge transport, får både Shell FuelSave diesel, det renere GTL-brændstof og AdBlue i hanerne.

- Vi ser etableringen af det nye truckanlæg som en naturlig fortsættelse af det gode samarbejde, vi har med DCC Energi omkring Shell forsyninger. Og så ligger det fint i tråd med de store investeringer, vi laver i vores nye domicil, der også får nyt værksted, egen vaskehal, mv. Med et truckanlæg lige uden for døren, får vi hurtigere og nemmere tanket vores 65 lastbiler, hvilket optimerer den daglige drift betydeligt. Samtidig er vi også med til at give vores kollegaer i lokalområdet en ny tankmulighed tæt ved motorvejen, siger Kristian Rytter, direktør i Kristian Rytter Gruppen.

Over 80 norske tankstationer er blevet en del af et skandinavisk net

Erhvervskunder hos Q8/IDS kan fremover bruge deres kort på over 80 norske tankstationer. Dermed udvides den enkle løsning, hvor kunder kan tanke på samme kort på over 840 stationer på tværs af Europa

For erhvervskunder med store lastbilflåder kan enhver effektivisering af køretiden betyde store besparelser. Og når man kører på tværs af landegrænser, er særligt tilgængeligheden til tanksstationer afgørende.

Fra første maj er det blevet enklere for IDS-kunder hos Q8 at tanke i hele Europa. Et samarbejde med YX i Norge betyder, at kortet nu kan benyttes på 80 norske truck-tanksstationer. Samarbejdet betyder, at IDS-kortet nu kan benyttes på over 400 stationer i Skandinavien og over 840 stationer i Europa.

Partnerskabsstrategi

Samarbejdet med YX i Norge er en del af Q8's internationale partnerskabsstrategi. Formålet er at skabe de enkleste løsninger og bedst mulige forhold for lastbilchauffører på farten.

Fakta om IDS:

- IDS (International Diesel Service) er et selvstændigt brand under Q8-varemærket, som servicerer tung trafik
- IDS-netværket har over 840 strategisk placerede anlæg langs alle større Europaveje. Alle anlæg er åbne døgnet rundt. IDS-kortet giver adgang til over 275 anlæg i Danmark, over 50 i Sverige og over 80 i Norge
- IDS-kortet giver adgang til køb af Diesel, AdBlue og udvalgte stationer med HVO100 Biodiesel og LNG (flydende naturgas) i Europa
- IDS-kortet er et af de sikreste på markedet. Med validering i realtid og med en indbygget RFID-chip er risikoen for bedrageri minimal

Tysk busproducent vil basere CO2-neutrale køretøjer på en dobbeltstrategi

Daimler Busser, der eksempelvis producerer Mercedes-Benz- og Setra-busser, vil tilbyde CO2-neutrale køretøjer i alle segmenter inden udgangen af 2030 baseret på en dobbeltstrategi med fuldelektriske køretøjer på batteridrift samt kombineret drift på batterier og brint. Det var hovedbudskabet på den tyske busproducents eMobility Days i Mannheim i begyndelsen af maj, som transportnyhederne.dk deltog i som det eneste danske transportmedie

I starten vil Daimler Buses primært satse på eMobility på det europæiske hjemmemarked i Europa - herunder også i Danmark - samt i Latinamerika. Det skal ske med helt CO2-neutrale bybusser inden 2030 samt CO2-neutrale nye køretøjer i alle segmenter inden 2039 på kernemarkedet Europa.

Daimler Buses benyttede også lejligheden på eMobility-dagen til at løfte sløret for ny NMC 3 batteriteknologi (3. generation nikkelt-mangan-cobalt batterier) med op til 50 procent større energitæthed ved samme vægt. Dertil kommer en batterielektrisk eCitaro bybus med såkaldt Range Extender i form af en brintdrevet brændselscelle, der kan omdanne brint til strøm og supplere batteridriften ved at sende strømmen videre til batterierne. eCitaro med de nye, energitætte NMC 3-batterier vil allerede kunne leveres i slutningen af 2022 med en effektiv rækkevidde på ca. 280 km for en 12-meters solobus og ca. 220 km for en 18-meters ledbus. Med Range Extender, som efter planen kan leveres fra slutningen af 2023, stiger rækkevidden for 4x2 solobussen til ca. 400 km og for 6x2 ledbussen til ca. 350 km.

Også regionalbusser

Men det er ikke kun eCitaro, der skal have mere strøm. Regionalbussen Intouro kommer i første omgang også snart i en hybridversion med 7,7-liters 6-cylindret dieselmotor på op til 354 hk i kombination med hybridteknologi, hvor bremseenergi opsamles i såkaldte Supercapacitors, der hurtigt kan frigive energien igen ved acceleration. Denne teknologi vil kunne medføre op til 5 procent brændstofbesparelse og leveres på alle to-akslede Intouros med automatgear. Fra 2025 kommer Intouro også i en fuldelektrisk version på batteridrift og inden 2030 i en version med ren brændselscelle-teknologi.

Og så fik Daimler Buses da også lige banket en pæl i diesel-fremtiden fra Euro 7 og frem. På eMobility-dagen gjorde Daimler Buses-ledelsen det nemlig klart, at der ikke kommer hverken by-, regional- eller langtursbusser med traditionel ny dieselteknologi, idet Daimler ikke vil satse udviklingsressourcer i bussegmentet med dieselmotor efter Euro 6-normen.



Mercedes-Benz eCitaro:

Nye kraftigere batterier samt brændselscelle som Range Extender skal række længere

Fra næste år vil Daimler Buses kunne udstyre sin tidligere rent batterielektriske Mercedes-Benz eCitaro bybus, som efterhånden har været i produktion i fem år og er blevet leveret i mere end 600 eksemplarer i Europa, med en brintbaseret brændselscelle, der kan forlænge rækkevidden markant

I forhold til en traditionel batterielektrisk eCitaro stiger den potentielle rækkevidde fra ca. 280 til ca. 400 km som 12-meters 4x2 solobus og fra ca. 220 km til ca. 350 km som 18-meters 6x2 ledbus. Med den såkaldte Range Extender vil den højtydende og lokalt CO₂-neutrale lavgulvsbus efter Daimler Buses vurdering kunne klare selv lange byruter og intensiv drift i op til 18 timer i døgnet for næsten 100 procent af alle de bybusoperatører, der stiller de skrappeste krav til rækkevidde i de kommende år.

Energien i eCitaro Range Extender skal i vid udstrækning stadig hentes fra de meget kraftige NMC 3-batterier (3. generation nikkelt-mangan-cobalt-batterier), mens brændselscellen, som leveres af Toyota og har en max. ydelse på 60 kW, udelukkende har til formål til at forlænge den potentielle rækkevidde og ikke som den primære energikilde direkte til den elektriske drivline. Det betyder altså, at køretøjet er en helelektrisk hybridbus, der kombinerer begge strømkilder.

Materiel

Brinten anvendes i gasform ved et tryk på 350 bar og opbevares i 5-7 tryktanke på taget af bussens forreste del, hvor også selve brændselscellen er placeret. Brændselscellen er en meget kompakt enhed med udvendige dimensioner på blot (lxbxh) 127x63x41 cm, hvilket gør det muligt at holde eCitaro med Range Extender på under 340 cm totalhøjde. Hver tank rummer 5 kg brint og leveres med 5-6 tanke på 4x2 solobussen og 6-7 tanke på 6x2 ledbussen. Afhængig af brintfyldestationens kapacitet kan de 25-35 kg brint påfyldes på blot ca. 10 min.

Bybussen eCitaro er Daimler Buses spydspids i den fremtidige eMobility-satsningen. Siden introduktionen er der leveret over 600 eCitaros, hvilket har bidraget til at gøre den til den mest solgte helelektriske bybus i Tyskland med over 50 procent markedsandel alene i 202



Fra næste år vil Daimler Buses kunne levere eCitaro med såkaldt Range Extender, der består af en brintdrevet brændselscelle. Den produceres af Toyota, hvilket er bemærkelsesværdigt, da Daimler og Volvo for nylig er gået sammen om selv at udvikle brintdrevne brændselsceller. Det kunne Daimler Buses dog ikke vente på og har valgt en køreklar "plug-and-play"-løsning fra den mest erfarne brændselscelleproducent på verdensmarkedet.



Bestyrelsesformand Martin Daun fremlagde de overordnede linjer for Daimler Buses eMobility-strategi for de kommende mange år.

Daimler Buses satser på levering af eMobility som en fuldservice

Daimler Buses brugte eMobility-dagen i Mannheim til at vise sine kunder et komplet system omkring i første omgang den hel-elektriske eCitaro

Ud over at levere selve busserne vil Daimler Buses påtage sig rollen som totalleverandør af alt fra analyse af busoperatørens driftsbehov, ruteplanlægning og kapacitetsplanlægning over projektering og opførelse af faste installationer som garageanlæg og ladeinfrastruktur til chaufføruddannelse, opfølgning på driftsdata, vedligeholdelsesplanlægning på busserne og meget mere.

Trafikselskaber kan således på forespørgsel modtage en koordineret, samlet pakke, der er skræddersyet til de enkelte udbud inkl busser, hard- og software, digitale ydelser og eftermarked fra én leverandør. Kompetencerne til at udbyde samlede pakkeløsninger samles hos Daimler Buses men suppleres med lokale kompetencer i de enkelte markedsorganisationer på de forskellige europæiske markeder.

Især ladestyringen af de batteri-elektriske busser tillægger Daimler Buses stor værdi for at opnå problemfri hverdagsdrift for kunderne. Takket være et nyligt annonceret strategisk partnerskab med IVU Traffic Technologies AG, har Daimler Buses udvidet sin portefølje af services inden for eMobility til også at omfatte kraftfuld software til flådestyring, der er specielt skræddersyet til eCitaro-busserne med hensyn til afgiftsstyring.



Ny app skal hjælpe krydstogtturister med at finde rundt i København

Copenhagen Malmö Port (CMP) lancerer Cruise City - en gratis interaktive app, der skal opfylde behovene hos krydstogtgæster, der udforsker København. App'en er den hidtil eneste gratis app, der har det mål

Cruise City skal opfylde den stigende efterspørgsel efter mangfoldige, individuelle og bæredygtige oplevelser blandt krydstogtgæster, der udforsker København. Når man har downloadet appen, valgt ankomstskeb og interesser, giver appen straks en personlig guide og et interaktivt kort med attraktioner, oplevelser, restauranter og begivenheder baseret på udvalgte interesser, og hvor længe man er i land.

Cruise City skal give gæsterne en bedre oplevelse, når de er i København, men appen kan også fremhæve bæredygtige og miljøvenlige valg, der gør det lettere at vælge grønne oplevelser.

Guiden skal fremme brugen af offentlig transport, cykler og gåture og samtidig hjælpe med at undgå trængsel omkring seværdigheder. App'en opdateres løbende og omhyggeligt med seværdigheder, oplevelser, events samt tips og tricks specifikt til krydstogtgæsternes behov.

CMP fremhæver, at København er en af de mest populære krydstogtdestinationer i Østersøen, og med Cruise City vil CMP gerne styrke samarbejdet med krydstogtrederierne, byen og det lokale erhvervsliv samt være med til at forbedre samspillet mellem gæster og københavnere.

Rejser

- Cruise City er udviklet til at se byen fra en krydstogtpassagers perspektiv: gæster, der har begrænset tid, kan have svært ved at finde rundt i byen og behøver hjælp til at træffe de bedste valg under opholdet. Med Cruise City vil CMP gerne imødekomme krydstogtgæsternes stigende krav til individualiserede oplevelser og fremme bedre, grønnere og mere bæredygtige interaktioner mellem byen og dens besøgende, siger Henrik Ahlqvist, der er Sales Director Cruise hos CMP.

Baseret på vurderinger, anmeldelser og anbefalinger fra brugerne kan app'en komme med skræddersyede anbefalinger til fremtidige krydstogtgæster. CMP vil løbende tilføje nye og smarte funktioner til Cruise City-app'en baseret på de indledende erfaringer og feedback fra brugerne. CMP planlægger også fremover at øge dækningen af Cruise City til andre krydstogthavne.

Cruise City er en del af CMP's ambition om at være en af de mest bæredygtige havne i verden, blandt andet ved at bidrage til en mere bæredygtig krydstogtturisme.

Fakta om Cruise City app'en:

- Cruise City skal give krydstogtturister en hjælpsom, sjov og givende onlinetjeneste, der er specialudviklet til dem og hjælper dem med at finde rundt i havnebyerne og de mange muligheder omkring dem
- Cruise City er udviklet af CMP - Copenhagen Malmö Port
- Cruise City fås gratis til Apple iOS og Android

Lidt om CMP - Copenhagen Malmö Port:

- CMP vil være CO2-neutral i 2025 og stræber efter at være en af de mest bæredygtige havne i verden
- CMP administrerer alle krydstogtterminaler i København, Malmö og Visby
- CMP modtager gerne idéer, input og feedback om Cruise City- appen



Finn Mikkelsen stiger efter 17 år snart af som direktør for AarBus.

Stoppested 30. juni:

Busdirektøren står af efter en tur på knap 17 år

Ved udgangen af juni kan direktør Finn Mikkelsen stå af bussen og sige tak for turen efter knap 17 år hos busselskabet AarBus. Magasinet Bus har haft mulighed for at snakke med ham om de pænt mange år hos busselskabet, hvor busdriften midt i 00'erne var dyr og stod overfor at blive udliciteret. Men selskabet eksisterer stadig og betjener bybuslinierne i Aarhus

Finn Mikkelsen fortæller til Magasinet Bus, at han efter de knap 17 år, hvor han har været en del af busselskabet i Aarhus, ser frem til sommerens komme og glæder sig til at få mere tid til sin familie og venner - til længere rejser, til golf og jagt.

Han kan i samme omgang sige, at selvom det har været 17 år, hvor han stort set altid har været til at få fat i på telefonen - for sådan må det være i et busselskab, hvor busserne kører fra meget tidligt om morgenen til en gang efter

Arbejdspladsen

midnat - har det været et godt job. Et godt job, som er blevet båret frem af stærkt setup og et hav af medarbejdere, der brænder for deres arbejde.

- Ligesom jeg gør, siger han og fortsætter:

- Og det, at vi kører mod det samme mål.

Og målet i 2022 er ifølge Finn Mikkelsen at køre selskabets 150 driftsbusser - og 35 suppleringsbusser - til både Aarhus Kommunes, trafikselskabet Midttrafiks og passagerernes tilfredshed.

Byens busliner skulle udliciteres

Da Finn Mikkelsen og Aarhus Sporveje, som AarBus hed dengang i 2005, hvor han første gang stod på bussen i selskabet, var målet et andet, end det er i dag.

Dengang var Aarhus Sporveje et monopol-lignende foretagende, der var for dyrt i drift sammenholdt med sammenlignelige busselskaber. Finn Mikkelsen forklarer, at andelen af medarbejderne, der ikke kørte bus, var for stor.

Den dyre drift betød, at der var et politisk ønske om, at busserne i Aarhus skulle konkurrenceudsættes - eller med andre ord - sendes i udbud.

Og at Finn Mikkelsen, der de første måneder var tilknyttet selskabet som konsulent, med sin baggrund og erfaring med udlicitering, skulle tage sig af den opgave.

Det var ti år efter, at Aarhus havde været centrum for en konflikt mellem skraldemændene i det kommunale renholdnings- og selskabet. Skraldemændene strejkede og affaldet hobede sig op rundt i byen. I samme periode i



Ved udgangen af juni har Finn Mikkelsen sin sidste arbejdsdag på kontoret på AarBus' depot på Jegstrupvej i Aarhus' sydlige bydel. Han vil dog komme på kontoret ind i mellem for at afslutte nogle ting.

Arbejdspladsen



Bussernes passagertællere og rejsekort-automater samler vigtig information om rejsemønstre. Moderne it-systemer er blevet mere sikre og deres data indgår som uundværlige informationer, når der lægges køreplaner.

1990'erne havde der også være konflikter andre steder i landet, hvor kommunale opgaver blev overladt til andre - eksempelvis mellem buschauffører og Ribus i Esbjerg.

Men selvom der var spor, der kunne skræmme, besluttede politikerne, at Aarhus Sporveje skulle konkurrenceudsættes. Busruterne skulle i udbud med omkring 20 procent hver andet år, så der med Finn Mikkelsens formulering efter fem udbud ikke ville være noget Aarhus Sporveje tilbage med mindre, det mod forventning skulle lykkes for selskabet at vinde nogle af udbuddene.

- Jeg kom ind i selskabet og skulle se lidt ud og frem. Opgaven var omstrukturering med henblik på at gøre Aarhus Sporveje klar udlicitering, forklarer han.

Der blev lagt en plan med en første licitation i 2007, der skulle gælde fra 2008. Men i modsætning til andre byer - eksempelvis i Hovedstaden - valgte man i Aarhus, at selskabet, der skulle have kørslen udliciteret, selv måtte byde på opgaven.

Og hvis Aarhus Sporveje skulle gøre sig håb om at vinde, stod én ting klart. Det skulle være billigere.

- Det lykkedes at skrue et tilbud sammen, så Aarhus Sporveje vandt i 2007 og igen i 2011, siger Finn Mikkelsen og forklarer, at busdriften i Aarhus blandt andet på den baggrund ikke har været i udbud siden - og derfor er det stadig et offentligt ejet busselskaber, der kører bybusserne i landets næststørste by.

Arbejdspladsen

Konklusionen var vel den, at hvis det alligevel var Aarhus Sporveje, der ville vinde, kunne man lige så godt lade selskabet fortsætte og spare selskabet som helhed og de enkelte medarbejdere i særdeleshed for den usikkerhed et udbud udløser.

- Men havde vi ikke leveret varen, så var man givetvis gået videre med udliciteringen.

Organisationen blev trimmet

Men hvordan kunne Aarhus Sporveje i løbet af omkring to år køre fra at være en for dyr virksomhed med en for stor medarbejderstab til at være et trimmet og konkurrencedygtigt selskab.

Finn Mikkelsen forklarer, at alle dele af selskabet blev set i gennem. Han fremhæver eksempelvis indkøbssiden, hvor hidtidige leverandører måtte spidse pennen og reducere priserne og se, at nye og billigere leverandører kom til.

Derudover blev eksempelvis arbejdsplaner set i gennem. Det gav også et væsentligt bidrag til en bedre økonomi. Men effektiviseringen kostede også på medarbejdersiden, hvor Aarhus Sporveje så sig nødsaget til at reducere antallet af medarbejdere.

Det stod klart, at hvis Aarhus Sporveje skulle leve, var det den vej, selskabet og medarbejderne skulle køre.

- Men målet var også at komme gennem perioden uden, at ryste organisationen for meget.

Aarhus Sporveje kom gennem perioden og siden 2011 haft ledelsen og medarbejdere haft fokus på at arbejde videre med at styrke selskabet.



- Hvis man regner alle udgifter til en bil med og sammenholder det med en billet til en bus, vinder bussen, siger Finn Mikkelsen og tilføjer: - Regner man så p-afgifterne med, så er det ikke ret klogt at køre i bil.

Arbejdspladsen

For Finn Mikkelsen, der i 2017 blev administrerende direktør i Aarhus Sporveje, har det været centralt at sikre et busselskab, hvor ordentlighed, samarbejde - internt og eksternt - sikkerhed, medarbejdertilfredshed, passagertilfredshed, stolthed og ejerskab går hånd i hånd med en god økonomi, service og kvalitet samt med evnen til at fastholde og rekruttere kvalificerede medarbejdere.

- Det er blandt andet årsagen til, at vi fornyligt fik Sikker Trafik Erhverv-prisen 2022, påpeger han.

Sikker Trafik Erhverv-prisen uddeles af Rådet for Sikker Trafik og Forsikring & Pension.

Omlægninger betød farvel til medarbejdere

Omstruktureringen sidst i 00'erne betød som nævnt, at nogle medarbejdere blev overflødige, og selskabet måtte sammen med medarbejderne gennem en runde med tilpasning af medarbejderstaben. Senere har der været andre situationer, hvor der også har været større ændringer. I 2011 blev køreplanerne lagt om, og selskabet skulle køre med færre busser.

Finn Mikkelsen forklarer, at der i sådanne situationer har der været fokus på naturlig afgang, men at det desuden også var nødvendigt at sige farvel til nogle medarbejdere. Det er Aarhus Kommune og Midttrafik, der bestemmer køreplanerne, og busselskabet må derfor rette til, når planerne ændres.

Da letbanen i Aarhus begyndte at køre på skinner, blev busselskabet også påvirket og måtte sige farvel til flere buschauffører. En stor del blev omskoleet til at køre med tog hos letbaneopertøren Keolis, nogle stoppede, da de nærmede sig pensionsalderen, mens andre blev.



Corona-tiden kan stadig mærkes i AarBus' busser. Passagertallet ligger i foråret 2022 mellem 10 og 15 procent under 2019-niveau. En af udfordringerne for Finn Mikkelsens efterfølger bliver at få passagerne tilbage - og gerne flere end før coronatiden.

Arbejdspladsen

- Og ved at undlade at genbesætte overtallige stillinger, kan økonomien holdes i balance, siger han og peger igen på det centrale for selskabet - at sikre, at Aarhus Kommune med omkring 355.000 indbyggere får mest mulig kollektiv transport for pengene.

Omlægninger udløser kritik - især bagefter

Men det kan være svært at forklare, at mest mulig kollektiv transport for pengene kan betyde omlægning af buslinjen på lige netop den gade, hvor bussen har kørt på faste minuttal i det, der kan synes som generationer. Også selvom en omgang med omlægninger reelt betyder, at forbindelserne set i et lidt større perspektiv kan være blevet forbedret - fordi en anden og hidtil "ukendt" busline har fået stoppested i nabolaget på den anden side af karréen.

- Det er svært at få fortalt, siger Finn Mikkelsen og peger på, at Midttrafik og Aarhus Kommune bruger mange kræfter på at inddrage brugerne før omlægninger.

- Kritikken kommer først bagefter. Nogle gange er der noget om den, andre gange ikke.

Finn Mikkelsen peger på, at AarBus' busser alle er forsynet med tælleapparater, så bus- og trafikselskab er bedre klædt på i dag end tidligere til at træffe de rigtige valg - eksempelvis, når Midttrafik skal lægge nye køreplaner.

En venteliste er et positivt tegn

Som nævnt tidligere fik AarBus Sikker Trafik Erhverv-prisen 2022. Selskabet blev valgt blandt flere kandidater, som alle havde gjort sig bemærket ved at skabe en sikker og god arbejdsplads.



Volvo Busser har indtil videre leveret 33 el-busser. De første var to-akslede, mens den senste og store leverance var ledbusser. Finn Mikkelsen betegner dem som nogle gode busser. Ledbusserne har kørt et år, så der er høstet mange er-

Arbejdspladsen

For Finn Mikkelsen er prisen vigtig, da den ikke er kommet ud af ingenting - men efter en vedholdende indsats gennem årene med fokus på ordentlighed, samarbejde, sikkerhed og medarbejdertilfredshed.

Indsatsen omfatter også evnen til at rekruttere og fastholde kvalificerede medarbejdere.

- Høj jobtilfredshed giver i sig selv noget. Det er værd at huske på alle måder. Og det gør det også lettere at rekruttere nye folk, siger Finn Mikkelsen og konstaterer, at AarBus eksempelvis ikke har problemer med at finde nye chauffører, selvom der årligt sker en udskiftning på syv-otte procent - først og fremmest fordi, buschauffører går på pension.

- Men ventelisten er ikke så lang i dag, som den har været tidligere. Så ja, manglen på arbejdskraft påvirker da på en måde også os, siger bus-direktøren og konstaterer, at trods en kortere venteliste er kvaliteten hos ansøgerne generelt høj.

Flere fossilfrie busser i de kommende år

Finn Mikkelsen har sammen med medarbejderne i AarBus indtil videre taget mod 33 el-busser - alle fra Volvo Buser.



Busdepotet på Jegstrupvej, hvor Finn Mikkelsen har sit kontor, er et af tre AarBus-depoter. Alle steder bliver løbende udbygget til el-busdrift.

Arbejdspladsen

Og der er flere el-busser på vej - denne gang er det dog ikke Volvo Busser, der er leverandør, men Solaris, som gennem en lang årrække har været det største dieselbusmærke hos AarBus. Efter sommerferien, når de elektriske Solaris-busser er sat i drift, er omkring en trediedel af busserne hos AarBus elektriske.

De resterende 88 driftbusser vil blive fossilfrie i løbet af de næste år med næste omgang leveret i 2024 og derefter 20-25 hvert af de følgende år, så alle driftbusser kører fossilfrit i 2027.

Hvem, der skal levere de næste el-busser til AarBus, bliver afgjort, når ordren har været i EU-udbud.

For selskabet har el-busserne betydet billigere drift i form af mindre energiforbrug og mindre resourcekrævende service. Til gengæld koster el-busser betydeligt mere i anskaffelse, end tilsvarende dieselbusser.

Finn Mikkelsen fremhæver også, at når chauffører kører i el-busser, føler de sig mindre udkørte, når de kommer til deres endestation og tager hjem.

Et par punkter til efterfølgeren

Inden Magasinet Bus tager afskedsbilledet af Finn Mikkelsen får han mulighed til at komme med et bud på, hvad der venter hans efterfølger som direktør for AarBus.

- Bygge videre på de kvaliteter, der i dag er i selskabet: Høj service, høj kvalitet, ordentlighed - internt som eksternt - og god økonomi, siger han og fortsætter:
- Omlægning til fossilfri drift. Og afhængig af det, der måtte besluttes i Aarhus Kommune, kan det blive aktuelt at løse en opgave i forbindelse med etablering og drift på BRT-ruter.

Finn Mikkelsen peger også på, at der mangler også 10-15 procent af passagererne i bybusserne i Aarhus set i forhold til tiden inden Covid-19.

Det sidste punkt med at få flere passagerer til at bruge den kollektive transport ser Finn Mikkelsen som et punkt, der skal løses. Der er ganske enkelt ikke plads til flere privatbiler i byerne.

- Vi skal have løst en væsentlig del af vores transportbehov enten ved kollektiv transport, med cykler eller ved at gå, for hvis det bliver med personbil, så vil alt sande til, forudser Finn Mikkelsen og fortsætter:
- Vi skal have flere væk fra bilerne i et hastigt voksende Aarhus, ellers kan byens borgere ikke være her.

Direkte adspurgt, erkender Finn Mikkelsen, at han nok selv kunne køre mere med busserne, men det passer ikke lige med en forbindelse fra bopælen i Højbjerg gennem industriområdet i det sydlige Aarhus og arbejdspladsen på Jegstrupvej i Hasselager.

Han bruger sig eget eksempel til at forklare, den centrale opgave og udfordring for kollektiv transport er at være der, hvor flest muligt får glæde af den.

Arbejdspladsen



Solaris bliver den næste til at levere el-busser til Aarhus...

Om Finn Mikkelsens tid i Aarhus Sporveje:

- Tilknyttet som ekstern konsulent fra 2005 til april 2006
- Produktionschef i Busselskabet Århus Sporveje fra april 2006 til marts 2017
- Direktør i Busselskabet Århus Sporveje (AarBus fra 2021) fra april 2017 til juni 2022

Arbejdspladsen



...en af de første af odren på både ledbusser og to-akslede busser holdt på Aarbus' depot i Risskov.

Fakta om AarBus:

- Antal medarbejdere (fuldtidsansatte): ca. 625 - heraf er omkring 555 chauffører. Værkstedsfolk, folk i administration og kantine udgør cirka 70 fuldtidsansatte
- Antal busser: 185
- AarBus, der indtil begyndelsen af 2021 hed Busselskabet Aarhus Sporveje, er ejet af Midttrafik. Tidligere var Aarhus Sporveje ejet af Aarhus Kommune. Ejerskiftet skete i forbindelse med kommunalreformen i 2007



Anne Glad (tv), moderator, Finn Mikkelsen, direktør AarBus, Mogens Kjærgaard Møller, adm. direktør, Rådet for Sikker Trafik og Pia Holm Steffensen, underdirektør F&P.

Busselskab fra Aarhus vinder Sikker Trafik Erhverv-prisen 2022

Prisen, som gik til det århusianske busselskab AarBus - tidligere Aarhus Sporveje - blev overrakt af Rådet for Sikker Trafik og Forsikring & Pension i forbindelse med en trafiksikkerhedskonference i København. Konferencen satte fokus på, hvordan erhvervslivet kan gøre deres kørsel og transport på vejene mere sikker, og Rådet for Sikker Trafik og Forsikring & Pension gav prisen til AarBus som en anerkendelse af firmaets og chaufførernes målrettede arbejde på at skabe sikker og tryk transport

Baggrunden for konferencen var, at der er ét erhvervskøretøj involveret i en trediedel af ulykkerne med dræbte, og tæt på hver femte gang at en person kommer alvorligt til skade i trafikken, så er der et erhvervskøretøj involveret. Derfor er der brug for, at virksomhederne arbejder målrettet med trafiksikkerhed, og det gør AarBus, lød det fra juryen i forbindelse prisoverrækkelsen. Juryen bag prisen består af repræsentanter for Rådet for Sikker Trafik, brancheforeningen Forsikring & Pension, DI og politiet.

Prisen uddeles en gang om året til en virksomhed, der har gjort en særlig indsats for at gøre deres ansattes kørsel mere sikker. Tidligere har for eksempel Arla Foods, Arriva, NorSea A/S og Fredsø Vognmandsforretning Aps vundet prisen.

AarBus har 184 busser og 620 ansatte, hvoraf de 544 er buschauffører.

Juryens begrundelse for at AarBus vinder Sikker Trafik Erhverv-prisen 2022:

Juryen lægger vægt på, at AarBus er lykkedes med sin indsats for at skabe og fastholde en meget høj sikkerhedsperformance gennem en bred vifte af tiltag, som AarBus har iværksat for at sikre såvel den generelle trafik-sikkerhed som deres medarbejdere.

AarBus arbejder bevidst og målrettet for at sikre et højt uddannelsesniveau blandt sine 550 chauffører, så de er klædt på til at levere en tryk og sikker busrejse hver eneste dag. Det skal ses i lyset af den trafiksikkerhedsmæssigt yderst væsentlige - og vanskelige - opgave i bytrafikken at stå for den kollektive transport, hvor AarBus hver dag leverer 100.000 rejser og tilbagelægger mere end 40.000 km.

Efteruddannelses tilbud i AarBus omfatter kurser inden for sikkerhed, kommunikation, konflikthåndtering, manøvrering og mental køreteknik. Gensidig tillid, positiv energi, samarbejde og fælles opgaveforståelse, tydelig ledelse og inddragelse af medarbejdere i udviklingen af virksomheden, er grundlæggende for AarBus.

Juryen bemærker, at AarBus ledelse ser det som sit ansvar at understøtte chaufførens daglige opgaver ved at sikre materiel, forestå ansvarlig oplæring, skabe optimale rammer for hver enkelt linje og opstille tydelige retningslinjer for adfærd. Det omfatter alt fra hastighed, opmærksomhed og rusmidler. AarBus ledelse inddrager aktivt værksted og chauffører og deres erfaringer i forhold til centrale trafiksikkerhedsaspekter og der står respekt om chaufførernes opgaver og rolle som hensynsfulde ambassadører for virksomheden. Et højt og frekvent niveau for servicering af de knap 200 busser sikrer, at alt materiel lever op til gældende forskrifter.

Det er afgørende for valget af AarBus som vinder, at virksomheden arbejder ud fra en gennemarbejdet kvalitets- og servicestrategi, som er udviklet i tæt samarbejde med chaufførerne. En strategi, der sætter rammerne for ansvarlig adfærd og som er tilgængelig for offentligheden. AarBus kan dokumentere positive effekter af sine trafiksikkerhedsindsatser: De materielle og personlige skader er yderst sjældne og medarbejdertilfredsheden er høj.

Erhvervskøretøjer spiller en vigtig rolle for den danske trafiksikkerhed, og det er vigtigt at virksomheder tør gå forrest og vise nye veje til bedre trafiksikkerhed, bedre miljø og sundhed.

AarBus er et lysende eksempel for andre virksomheder at følge. Tillykke med prisen.



Mogens Kjærgaard Møller, administrerende direktør, Rådet for Sikker Trafik (tv), Finn Mikkelsen, direktør AarBus og Pia Holm Steffensen, underdirektør, F&P.



Ulykkestal for marts.

Grafik: Vejdirektoratet.

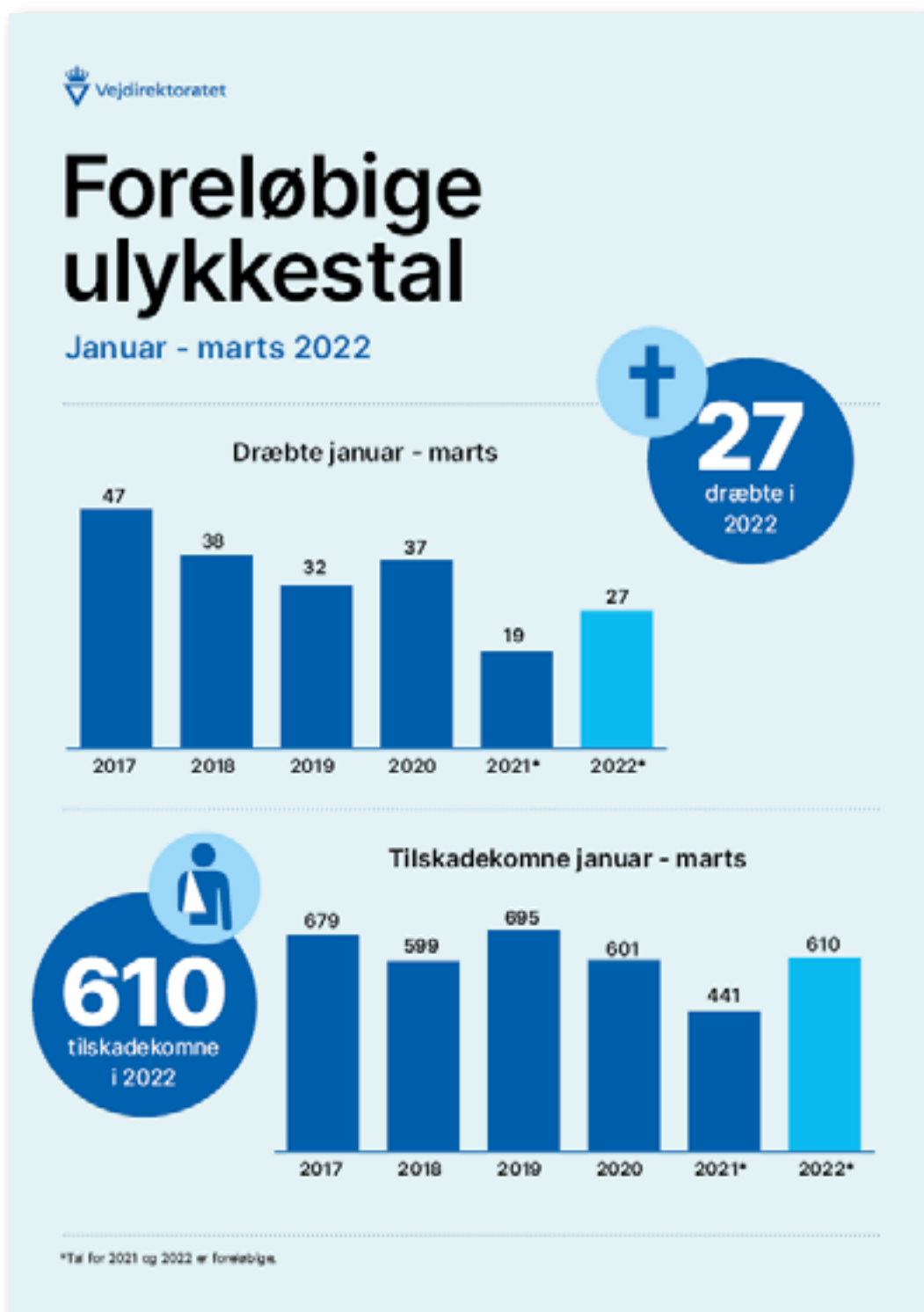
Stigende trafik efter corona-tiden betyder et stigende antal ulykker

Trafikken på vejene er stigende efter corona-tiden. Det ses også i antallet af ulykker på vejene. De foreløbige tal for årets første tre måneder viser en stigning i tilskadekomne i forhold til corona-tiden i 2020 og 2021. Set i forhold til årene før corona-tiden ligger antallet af døde fortsat lavere

Årene 2020 og 2021 slog dansk rekord for det laveste antal dræbte i trafikken og med færrest tilskadekomne i trafikken. Men tallene for årets første tre måneder viser, at coronatidens tal ikke er tal for eftertiden med en stigende trafik, når det gælder antallet af tilskadekomne i trafikken.

- I marts i år så vi mere trafik end i årets to første måneder. Set i lyset af det har marts måned markant færre dræbte i forhold til tidligere år. Der er dermed alt mulig grund til at tro, at vi faktisk godt kan finde ud af at køre pænt, når alene fem mistede livet i trafikken i marts måned. Desværre er antallet af tilskadekomne igen højt og faktisk på næsten samme niveau som før corona. Jeg synes, at vi skylder os selv og hinanden at køre bedre i trafikken, og får vi de gode corona-takter retur, så bør vi også se færre ulykker, siger afdelingsleder Marianne Foldberg Steffensen fra Vejdirektoratet.

Med 27 dræbte i trafikken i årets første tre måneder ligger tallet noget under årene før corona, som gennemsnitligt lå på cirka 38 dræbte i løbet af de første tre måneder af 2017 til 2020. Til gengæld tegner der sig et billede af, at tallet for tilskadekomne i trafikken er på vej op til samme niveau som tiden før corona, som gennemsnitligt lå på cirka 643 tilskadekomne i løbet af årets første tre måneder.



Foreløbige ulykkestal for årets første tre måneder.

Grafik: Vejdirektoratet.

Dialog med vognmænd skal føre til færre fejl på studentervogne

55 transportvirksomheder og vognmænd deltog i et orienteringsmøde om eksamenskørsel hos Tungvognscenter Øst. - Mødet blev afholdt i håb om, at vi ser et færre antal sigtelser i forhold til det antal køretøjer, som bliver kontrolleret, siger politikommissær Steen Bischof, der er leder af den operative tungvogns kontrol under Tungvognscenter Øst

De seneste år har hvert tredje lastbil, der blev brugt til studenterkørsel, haft fejl og mangler. Derfor har Tungvognscenter Øst under Midt- og Vestsjællands Politi genoptaget orienteringsmøderne med vognmændene i et forsøg på at sikre, at køretøjerne er i lovlig stand, når de skal ud og køre med studenter. På et orienteringsmøde hos tungvognscenteret forleden var der tilmeldt 55 tilmeldte transportvirksomheder og vognmænd, som samlet råder over ca. 300 køretøjer.

I 2020 og 2021 havde henholdsvis 33 og 34 procent af de kontrollerede køretøjer så alvorlige fejl og mangler, at politiet fandt grundlag for at optage rapport. Til sammenligning 23 procent af de kontrollerede køretøjer i 2019 fejl og mangler, der var så omfattende, at politiet skrev rapport.

Tungvognscenteret har tidligere afholdt denne form for orienteringsmøde, men på grund af corona-pandemien har det ikke været muligt de seneste to år.

Deltagerne i orienteringsmødet fik gennemgået reglerne for eksamenskørsel i forhold til føreren, dokumentation og indretning af køretøjet samt gennemførelsen af en eksamenskørsel.

- Politiets fornemmeste opgave er at forebygge uheld! Indsatsen er det hele værd, hvis vi ved et sådan informationsmøde kan sikre, at transportvirksomhederne og vognmændene har fokus på de gennemgåede regler, så kørslen sker på en sikker og forsvarlig måde, og de kommende studenter dermed får en god dag, siger politikommissær Steen Bischof.

- Mødet blev også afholdt i håb om, at vi ser et færre antal sigtelser i forhold til det antal køretøjer, som bliver kontrolleret.

Resultatet af sidste års kontrol blev gennemgået på mødet og deltagerne blev også orienteret om, hvordan politiet gennemfører en kontrol af et eksamenskøretøj.



Chauffør i pirattaxi dansede med passageren

En 33-årig mand fik natten til søndag 15. maj omkring klokken 1.30 stjålet sine kreditkort efter, han havde taget en pirattaxi hjem fra en tur i byen i Aarhus

Da den 33-årige mand skulle betale for turen, virkede pirattaxiens automat ikke, og han blev i stedet bedt om at overføre pengene via MobilePay. Uden for "taxien" ville chaufføren vise den 33-årige en dans, og dansede rundt om ham.

Senere søndag opdagede den 33-årige, at han hans kreditkort var blevet stjålet, og at der var hævet flere tusinde kroner.

Den 33-årige har givet følgende signalement af chaufføren:

- Mellemøstlig af udseende, brun i huden
- Ca. 25-30 år
- Ca. 180 cm, spinkel
- Sort fuldskæg
- Talte dansk med accent

Det er langt fra første gang, at Østjyllands Politi får anmeldelser om tyveri af kreditkort efter en tur med en pirattaxi. Derfor opfordrer politiet endnu en gang til, at man lader være med at benytte sig af pirattaxier.

- Tag en rigtig taxi eller brug offentlig transport, lyder det kort fra Østjyllands Politi.



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!



Nummerplade kan bruges som "betalingskort"

Fremover kan man som lastbil- eller buskunde på Storebæltsbroen og Øresundsbron bruge nummerpladen som "betalingskort", når man skal betale for turen. Det er Brobizz A/S, som lancerer løsningen, og der er den første i rækken af nye digitale produkter

I stedet for at have en fysisk bizz i lastbilen eller bussen, kan en vognmand eller speditør nu benytte nummerpladen til at betale og registrere turen over broen. Betalingen er baseret på den såkaldte ANPR-teknologi, hvor nummerpladen aflæses af et kamera, når lastbilen ankommer til betalingsanlægget. Samtidig sker fakturering for turen automatisk.

- Vi ønsker at tilbyde en mere fleksibel løsning, som ikke kræver, at en speditør med 1.000 biler skal have en bizz ud i hver eneste lastbil. Vi ved fra vores kunder, at det kan være en krævende opgave at administrere de mange bizz'er. Det skal nummerpladeløsningen lave om på, siger Henrik Heller Esberg, der er direktør i Brobizz A/S.

Selvom nummerpladeløsningen kun er et supplement til den eksisterende bizz, der som en fysisk enhed kommunikerer med betalingsanlægget, er det samtidig første skridt på vejen mod at matche den digitale udvikling på samme måde, som forbrugerne har skiftet et fysisk kreditkort ud med digitale betalingsløsninger på mobilen.

- Vi styrker vores produkter og selvbetjeningsunivers betydeligt i 2022 med en langsigtet ambition om at have 100 procent digitale produkter og løsninger. Det vil sige en langsigtet ambition om, at der ikke er behov for ekstra fysiske enheder i lastbilerne til betaling, siger Henrik Heller Esberg.

Nummerpladeløsningen vil ligesom med en fysisk bizz give adgang til grøn rabat på Storebæltsbroen, hvor man som erhvervskunde opnår 13 procent rabat på turen, hvis ens køretøjer opfylder Euro 6-normen eller er en brint- eller elbil.

Fakta om nummerpladebetaling:

- Brobizz lancerer nummerpladebetaling i maj 2022. Den kan foreløbigt bruges til at betale med på Storebæltsbroen og Øresundsbroen
- Det er gratis for kunderne at tilmelde sig nummerpladebetaling
- Løsningen er fleksibel, og man kan nemt slette og oprette nummerpladeproduktet efter behov
- Nummerpladebetaling er 100 procent digitalt, og man behøver ikke en bizz
- Nummerpladebetaling giver adgang til grøn rabat på Storebæltsbroen på samme måde som en fysisk bizz
- Virker til lastbiler indregistreret i Danmark, Sverige, Norge og Litauen
- Virker snart til flere lande - Polen, Letland, Rumænien og Bulgarien
- Hvis man er eksisterende kreditgodkendt fakturakunde, eller betaler med kort, kan man køre på Storebælt 20 min efter oprettelse af nummerpladebetalingsaftalen
- Hvis man har tilknyttet Bropass business til nummerpladebetalingen, kan man også køre på Øresundsbroen efter 20 min. Alternativt går der op til 24 timer

Folketinget udskyder fristen for virksomheders årsrapporter permanent

Fremover vil danske virksomheders frist for indberetning af årsrapporten ligge en måned senere end hidtil. Det oplyser Erhvervsministeriet

Torsdag 19. maj vedtog et flertal i Folketinget en ændring af årsregnskabsloven, der betyder, at virksomheder i Danmark får mere tid til at aflevere deres årsrapport til Erhvervsstyrelsen.

Ændringen betyder, at fristen for indberetning af årsrapporten udskydes permanent med en måned fra fem til seks måneder. Fristen for indberetning af årsrapporter vil således blive ensrettet med fristen for indberetning af oplysningsskemaet på Skatteministeriets område. Udskydelsen omfatter også de årsrapporter, der efter de hidtidige regler skal være indberettet 31. maj i år.

- Når jeg besøger virksomheder rundt omkring i landet, hører jeg ofte, at de bruger meget tid på at overholde pligter og indberetninger til det offentlige. Og med stress og jag kan der komme fejl. Derfor er det vigtigt, at danske virksomheder har tid nok til at få tjekket årsrapporten igennem, så de kan levere en høj kvalitet i deres regnskaber. Nu udskyder vi fristen for indberetning permanent, så virksomheder rundt om i landet får en måned ekstra til at gå årsrapporten efter i sømmene, siger erhvervsminister Simon Kollerup (S).

Med lovændringen ensrettes frister til offentlige myndigheder på tværs af Skatteministeriet og Erhvervsministeriet.

Fristudskydelsen af årsrapporterne indgik i den politiske aftale om det fremadrettede behov for revision af 23. juni 2021, som S-Regeringen indgik med Venstre, SF, Radikale, Enhedslisten, Nye Borgerlige og Alternativet.

Antallet af lønmodtagere steg igen i marts

Antallet af lønmodtagere steg med 16.000 fra februar til marts, hvilket svarer til en stigning på 0,6 procent. Området Transport ligger med en fremgang på 1,0 procent over den gennemsnitlige fremgang

Med stigningen i marts er lønmodtagerbeskæftigelsen steget 14 måneder i træk, og antallet af lønmodtagere er siden januar 2021 steget med i alt 183.000 personer. I marts var der 2.947.000 personer med lønmodtagerjob, når der er taget højde for almindelige sæsonbevægelser.

Fra februar til marts steg antallet af lønmodtagere med 15.000 til i alt 2.077.000 i sektoren virksomheder og organisationer, som primært består af private virksomheder. Det svarer til en stigning på 0,7 procent.

Området Transport gik frem fra 143.085 i februar til 144.492 lønmodtagere i marts - en fremgang på 1,0 procent. Set i forhold til januar, hvor antallet af lønmodtagere var 141.729, er der tale om en fremgang på 1,9 procent. Samlet set er der sket en stigning i antallet af lønmodtagere på 0,9 procent fra januar til marts.

Personer med lønmodtagerjob fordelt efter branche, sæsonkorrigeret. 2022*

	Januar	Februar	Marts	udvikling i pct. ift. md. før
	antal			
I alt	2 921 114	2 930 455	2 946 850	0,6
Landbrug, skovbrug og fiskeri	42 239	42 287	42 277	0,0
Råstofindvinding	3 878	3 911	3 974	1,6
Industri	320 373	321 395	322 868	0,5
Energiforsyning	11 994	12 130	12 333	1,7
Vandforsyning og renovation	13 096	13 136	13 196	0,5
Bygge og anlæg	182 421	183 494	184 289	0,4
Handel	452 326	454 205	456 051	0,4
Transport	141 729	143 085	144 492	1,0
Hoteller og restauranter	117 622	120 463	125 989	4,6
Information og kommunikation	121 217	121 975	122 870	0,7
Finansiering og forsikring	85 771	85 985	86 296	0,4
Ejendomshandel og udlejning	43 623	43 709	44 118	0,9
Vidensservice	167 253	168 594	170 470	1,1
Rejsebureauer, rengøring og anden operationel service	162 366	163 014	164 047	0,6
Offentlig administration, forsvar og politi	158 195	158 784	159 350	0,4
Undervisning	228 696	229 448	230 074	0,3
Sundhed og socialvæsen	549 012	544 334	541 313	-0,6
Kultur og fritid	55 892	56 923	58 809	3,3
Andre serviceydelser mv.	62 864	63 088	63 529	0,7
Uoplyst aktivitet	547	494	506	..

*Foreløbige tal.

Kilde: www.statistikbanken.dk/lbesk03

(Kilde og tabel: Danmarks Statistik)

I marts var der 110.000 flere lønmodtagere - en forskel på 5,6 procent - end der var i februar 2020 - før den første nedlukning på grund af corona-virussens ankomst til Danmark.

I sektoren offentlig forvaltning og service var der 2.000 flere lønmodtagere i marts sammenlignet med februar, svarende til en stigning på 0,2 procent.

Med 869.000 lønmodtagere i marts var der 34.000 flere personer med lønmodtagerjob i sektoren sammenlignet med februar 2020, hvilket svarer til en stigning på 4,1 procent.





Hjallese er denn ene letbanestation i Odense.

(Foto: Biran Hyldal Holm)

Letbane i Odense åbne 28. maj

Efter godt ti års forberedelser og syv års anlægsarbejde er togene på Odense Letbane klar til at åbne dørene for passagerer. På åbningsdagen var hele byen inviteret med på tur med letbanen

Datoen har længe været på tegnebrættet internt hos Odense Letbane - og med en veloverstået overdragelse fra entreprenørerne 26. april samt efterfølgende aftale med letbanens operatør, Keolis, er det nu muligt at bekræfte den endelige åbningsdato.

- Det er med størst mulig glæde og stolthed, at vi nu kan præsentere en dato for åbningen af Odense Letbane - og dermed invitere hele Odense med indenfor i en moderne og effektiv letbane, som fra dag ét vil tilføre et markant løft til den kollektive trafik i landets tredjestørste by, siger Jesper Rasmussen, der er bestyrelsesformand i Odense Letbane P/S.

- Både nutiden og fremtiden kalder på effektive transportløsninger i de store byer, og jeg er ikke i tvivl om, at letbanen har potentialet til at understøtte den imponerende byudvikling, som Odense oplever i disse år, og som vil fortsætte

Letbaner

mange årtier frem. Der er al mulig grund til at sige tillykke til alle i Odense - letbanen er jeres fra nu af, siger han videre.

Jesper Rasmussen siger videre, at forløbet frem til nu ikke har været uden bump på skinnerne.

- Det ærgrer os, at vi har oplevet forsinkelser. Men nu er tiden inde til at se fremad. Og jeg vil gerne personligt rette en stor tak til alle partnere i projektet, som over en bred front har ydet en enestående indsats for at indfri målet om åbning 28. maj - en dato, som vi i fællesskab har sigtet efter siden årets begyndelse, siger han og fortsætter:

- Jeg indskyder samtidig, at vi fortsat er i en afsluttende prøvefase. Det er stadig et nyt anlæg, og hvis vi opdager alvorlige, uventede fejl, så tager vi time out. Vi går ikke på kompromis med sikkerheden. Heller ikke selv om det vil påvirke en åbningsdato. Men jeg understreger, at det bestemt ikke er vores forventning.

De konkrete planer for letbanens åbningsmarkering bliver i øjeblikket tilrettelagt i detaljer. Dog ligger det fast, at der på åbningsdagen og den følgende uge vil være gratis kørsel for alle passagerer.



Letbanetogene kom på skinner med passagerer

Det var næsten på 70 års dagen, at den nye letbane opstod som en anden fugl Fønix. Fra 1911 og frem til 1952 kørte der sporvogne i Odense - fra banegården og til Fruens Bøge, hvor man stadig kan se resterne af vendesløjfen

Mellem 1913 og 1939 kørte der desuden sporvogne ud til Odense Havn og Skibhuskvarteret. Hovedlinjen kørte fra Odense Zoo, ind omkring banegården, forbi Flakhaven og ud ad Hunderupvej til Bülowvej. Den var fra begyndelsen meget populær. Fra premieren i september 1911 og frem til marts 1913 havde sporvognene i alt 2,2 millioner passagerer på den 5,5 kilometer lange strækning.

Letbaner

Det var et ganske imponerende tal, når man tager i betragtning, at Odense dengang kun havde cirka 43.000 indbyggere.

På grund af succesen blev driften allerede efter nogle få måneder udvidet, så sporvognene kørte hvert syvende minut i tidsrummet mellem klokken 07 og 23.

Gengangeren

Og nu er den altså kommet igen, stadig skinnebåren, men nu hedder det en letbane, selvom de vejer fire gange så meget som sporvognene.

Og derfor var store dele af Odense var pyntet op til fest, da åbningen af Odense Letbane blev fejret lørdag 28. maj.

Rundt på de forskellige stationer var der gratis arrangementer, hvor de mange foreninger i Odense var trukket ud på gaden for at vise deres ansigt.



Letbaner

Og alle kunne køre gratis med letbanen hele dagen lørdag - ja, faktisk hele ugen frem til den næste lørdag. Togene startede fra Hjallesø Station klokken 11.00 og Tarup Station klokken 11.20 og gik i almindelig drift derefter.

Børneuniverset underholdt på Albani Torv, hvor der var kunstworkshops, cirkus og genbrugsleg fra klokken 11.

De første 500 personer, som mødte op i passagen mellem Odense Rådhus og Sct. Knuds Kirke fik lov til at smage et chokoladeovertrukket jordbær.

Det officielle åbningsshow fandt sted på Flakhaven fra klokken 12.00-14.00, hvor konferencier Natasja Crone tog publikum igennem et spændende program med taler og musik af Messing Ensemblet og musikere fra Odense Symfoniorkester. Det odenseanske band Patina, der blandt andet er kendt for P3-hittet 'Flammer Rammer' afrundede showet med en tempofyldt koncert.



Letbaner

Resten af dagen var der fra klokken 14.00-16.00 musik og underholdning i letbanetogene, og publikum og passagerer kunne tage del i de lokale stationsfejring indtil 15.30, hvor foreninger og virksomheder i nærområderne er værter for åbningsfester på letbanens stationer med smagsprøver, opvisninger og andre aktiviteter.

Fremtiden

Letbanen reklamerer med, at man næsten kan glemme køreplanen. Med 8 tog i samme retning hver time, altså 7,5 minutter imellem afgangene, er det næsten sandt. I hvert fald i tidsrummet mellem 7 og 18 på hverdage. Men skal man videre med busser skal man lige huske på at de måske kun kører en gang i timen.

Men det giver utvivlsomt et løft til hele byen, ikke mindst til dem, der bor langs med strækningen. De får højst 250 meter til hvert stoppested.

I ydertimerne og i weekenderne er der større intervaller mellem togene, dog aldrig mere end 15 minutter.



Letbaner



Med letbanen får Odense dermed for første gang et højfrekvent trafiktilbud, som ellers kun kendes fra de absolutte storbyer.

Særlig køreplan i ferier

I sommerperioden og omkring jul og nytår er der 10 minutter mellem hvert tog i dagtimerne mod de 7,5 minutter på almindelige hverdage. Forskellen er, at passagerpresset er mindre, når universitetet og øvrige uddannelser holder fri. Derfor er der lidt færre tog på skinnerne.

Der er flere muligheder for at stille bilen og hoppe på letbanen. I den sydlige del tæt på motorvejen er der et stort parkeringsanlæg med plads til 800 biler. Tæt derpå er der også to store opladeanlæg til el-biler.

Derudover er der handicap-parkeringspladser samt forskellige servicefaciliteter som videoovervågning, toiletter og venteskur. Desuden anlægges der mindst 75 cykel-parkeringspladser plus direkte adgang til fjernbusser mod Jylland eller København.

I Tarup er der lavet et mindre parkeringsanlæg med plads til godt 60 biler samt aflåst og overdækket cykelparkering. Tilrejsende kan så stille bilen og tage med Letbanen ind til byen - hvis de er i besiddelse af et rejsekort eller kan købe en billet via sin smartphone, for der er ingen billetautomater på perronerne eller i togene.

(Foto til denne artikel: Rolf Brems)

Odense Letbane har været på en tung tur siden første startsignal for 14 år siden

Med indvielsen af Odense Letbane lørdag 28. maj kan ledelsen hos Letbanen, politikerne og byens borgere endelig ånde lette op. Indvielsen var oprindeligt planlagt til slutningen af 2020 men en lang række forhold såsom konkurser hos underentreprenører og corona udskød projektet

Tekst og foto: Rolf Brems

Odense Letbane er 14,5 kilometer lang og har 26 stationer - og forventer, at 34.000 passagerer vil bruge letbanen dagligt.

Det er et tal, som der stilles spørgsmål ved. For det første fordi den busrute, som før har betjent store dele af Letbanens rute, i 2019 før corona-tiden dagligt kørte med 3.100 passagerer. For det andet, at det samlede passagerertal for hele Odense Bytrafik er på det halve af de estimerede tal for Letbanen, altså 17.000.

Derfor har mange letbanekritikere i Odense spurgt, hvorfra at passagererne skulle komme.

Den samlede anlægssum for den første etape er små fire milliarder. Letbanesporene går fra Tarup Center i det nordvestlige Odense via Idrætsparken, Bolbro, Odense Banegård, Rosengårdcentret, Syddansk Universitet og Nyt OUH til Hjallesø Station i syd.

Letbane togene er fra det Schweiziske firma Stadler, men bygget i Berlin, typen hedder Variobahn og er 30 meter langt med plads til små 200 passagerer. Det er samme fabrik, som har leveret tog til Aarhus Letbane, samt mange andre Europæiske lande, samt så fjernt som Sydney i Australien.

Historien om letbanen begyndte i 2008

Odense Letbane blev første gang officielt foreslået i 2008 af borgmester Jan Boye (K). Mange Odenseanere vil gerne tørre projektet af på den tidligere bykonge, Anker Boye (S), hvilket er en fejl. Men det blev Anker Boye som fuldførte projektet med vedtagelsen 16. februar 2011 og med fuld opbakning fra hele Byrådet i Odense.

Odense Byråd besluttede således på samme møde, at kommunen lagde sig fast på "H-modellen med de nuværende endestationer, Tarup og Hjallesø. Udvidelsen mod de to andre planlagte endestationer, Vollsmose og Zoo er ikke endeligt vedtaget, da finansieringen ikke er på plads, og den indgår heller ikke i S-Regeringens infrastrukturplan 2035.

Letbanen bliver anlagt i et samarbejde med Region Syddanmark, som også bidrager med 100 millioner til anlæggelsen. Staten har bidraget med 1,1 milliard kroner. Driftsomkostningerne på ca. 75 millioner kroner årligt kommer Odense kommune til at finansiere alene.

Idé-manden bag Odense Letbane, Jan Boye, kom ikke til at opleve meget mere end vedtagelsen, da han døde 49 år gammel i oktober 2011.

Letbaner



Letbaner



Letbaner



Det første spadestik blev taget i 2015, og det blev Anker Boyes socialdemokratiske efterfølger, Peter Rahbæk Juhl, der overtog borgmesterposten i 2016, som fik lov at indvie Letbanen.

Trods den politiske opbakning har Letbanen med hele byomdannelsen, herunder lukning af Tomas B. Thrigesgade aldrig haft den brede opbakning blandt byens befolkning.

Hul i byen

Efter flere års opgravninger, hvor man skulle flytte alle el- og vandledninger under den kommende trace, hvor letbanen skulle gå, begyndte nye opgravninger til skinner og betonunderlaget. Da man samtidig havde nedlagt Tomas B. Thrigesgade, som var en benyttet gennemkørsel for op mod 22.000 biler i døgnet, skabte det noget trafikalt kaos i byen.

Med i hele planen for at aflaste trafikken i byen åbnede Odins Bro i 2014 over kanalen, der var en del af den nye ringvej. Den endte ude ved Rismarksbroen over Odense Å, som man så valgte at renovere på samme tid. Og da Letbanen, som skulle køre på Rismarksvej, som er en del af ringvejen, var man også her lige vidt, trafikken gik i perioder fuldstændigt i stå. Bybusserne kørte ofte med 30-40 minutters forsinkelse. Det betød, at passagererne fravalgte den kollektive transport. Passager-tallene var i frit fald.

Bedre blev det ikke, da den nedsatte fremkommelighed fik skylden for at en masse butikker måtte lukke. Hauges Plads i den vestlige bydel Bolbro blev stort set ufremkommelig i flere år, hvilket afstedkom, at flere butikker på torvet og byens populære bager måtte dreje nøglen om. Han var kendt for at lave de såkaldte Røvhuller, en slags Donuts i både store og små størrelser.... En anden bager på Nyborgvej i den østlige del, måtte ligeledes lukke. Han plastrede hele butiksvinduet til med en mindre pæn hilsen symboliserende en finger beregnet til den anden bagers bagværk, samt f... ordet til Anker Boye.

Den stigning, man havde opnået i den kollektive trafik i Odense, og hvor Fynbus i 2015 kunne melde om et rekord højt antal passagerer, forsvandt nu til andre transportformer. Oveni kom så corona-tiden, så hvis der før havde været tvivl om antallet af passagerer, der ville benytte letbanen, var der efter epidemien ingen tvivl, busserne blødte passagerer i Odense og grundlaget for letbanen kom atter under beskydning.

Det har ind til videre betydet, at der et blevet meget stille om den planlagte Anden etape, som Odense Byråd har besluttet at arbejde for at etablere, og som vil indeholde yderligere 7,8 kilometer spor til en pris på mindst to milliarder kroner. Odenses nuværende borgmester Peter Rahbæk Juel fik et gevaldigt nederlag ved det seneste kommunalvalg i 2021, hvor han og Socialdemokratiet mistede hver fjerde stemme.

Tæl til 14

Et større arbejde med et betondæk i byens centrum gav den første forsinkelse, siden fulgte flere udskydelser på en forventet åbning, og i 2020 stod det klart, at den ikke ville åbne før 2021. Nu begyndte en katten efter musen leg, ledelsen i letbanen med Mogens Hagelskær som direktør begyndte nu at tilbageholde oplysninger om tingenes tilstand, hvilket fik den lokale presse til at lugte blod - og søge aktindsigt.

Et uheld på universitetet, hvor et letbanetog med pantografen ramte en konstruktion, som ikke var korrekt udført, skabte en kortslutning, som udløste et kæmpebrag - også i de lokale medier.

Det betød, at letbanetogene i en periode måtte trækkes gennem universitetet ude strømtilslutning, med yderligere forsinkelse til følge. Flere datoer på åbningen kom nu i spil, men hver gang blev det udskudt, nu var det Banedanmark som satte hælene i. Banedanmark ville have dokumentation for, at letbanens køreledninger, hvor de krydsede jernbanesporene, ikke gav interferens for signalerne.

Letbaner



Busrute 41 var en de ruter i Odense, der blev erstattet af letbanen.

(Foto: Vafajoofa)

Men på trods af det meldte man ud, at årsskiftet til 2022 blev den officielle åbningsdato. Men i efteråret kunne man igen se, at det ikke ville holde stik. For dem, som havde kendskab til test og prøvekørsler, skulle bare kunne tælle til 14 - det antal uger som skulle bruges til letbaneførernes uddannelse på strækningen, prøvekørsler ved entreprenørerne Comsa og den endelige kørsel i fuld køreplan - uden passagerer.

Fyens Stiftstidende kunne i starten af oktober afsløre, at tidsplanen, ifølge en række anonyme kilder med tæt kendskab til projektet, var ved at køre helt af sporet. Ifølge avisens kilder bliver det først flere måneder inde i det nye år, at letbanen åbne.

Men det afviste Mogens Hagelskær skulle være tilfældet - og letbanedirektøren fastholdt både over for offentligheden og siden 13. oktober over for politikerne i Økonomiudvalget, at den forventede åbning ville blive omkring årsskiftet.

Komiske Ali og Interferens

Men bag kulissen udtrykte letbanedirektøren frustration over manglen på fremdrift og over at blive "mødt med nye krav med skiftende personaler og testregimer for at besvare spørgsmål, der synes meget teoretiske," som Mogens Hagelskær udtrykkete det.

Han understregede, at Odense Letbane har forståelse for, at der ikke kan gås på kompromis med sikkerheden på Banedanmarks anlæg, men skrev også:

"Men det virker dog umiddelbart som en endeløs, uproportional og ubalanceret drøftelse med Banedanmark drevet af et traditionsbestemt teknisk/teoretisk mindset".

Mogens Hagelskær skriver ikke direkte i brevet, hvad problemerne betyder for tidsplanen og for letbanens åbning, men han skjuler ikke Alvoren:

"Situationen har nu nået til et punkt, hvor jeg er nødt til at orientere min ejerkreds", skriver han.

Men til pressen og offentligheden fastholder han åbningen til årsskiftet, onde tunger siger "ja, men ikke hvilket år..." og nogen begynder også at skrive, om at han er den nye "Komiske Ali" kendt fra krigen i Irak i 2003.

Mogens Hagelskær fik så nyt job med planerne om etablering af energi-øer, og den næste direktør holdt et par måneder, og igen spøjte folket med, at hvis frekvensen af direktørernes afgang var symbolsk med letbanens fremtidige regelmæssighed, skulle det nok blive godt.

Striden imellem Comsa og letbanen, hvor Comsa har rejst en række krav om ekstra betaling kan meget vel ende i en voldgiftssag, så det sidste ord er ikke skrevet i denne sag.

Brunner eller Brummer

I april begyndte prøvekørslerne for alvor og prøvelserne for beboerne langs med skinnerne - ikke mindst ved de skarpe kurver. Der var så høje kurve skrig og en rumlen i lejlighederne tæt på banen at der straks blev dannet en forening mod letbanestøj. En enkelt familie boede så udsat og havde så meget støj, at den blev genhuset. Beboerne oplever rystelser i lejlighederne, og Letbanen har nu fået øgenavnet "tordentoget". Det folkelige navn for letbanen skulle ellers være Brunneren efter den fynske specialitet, brunsvigeren.

Først hen i april i år begyndte man at nævne lørdag 28. maj som den officielle åbningsdag. Forinden var medierne fyldt med historier om påkørsler og hændelser, ja faktisk var man nået op på 1.000 hændelser under prøvekørslerne, og 7 påkørsler.

Letbaner



Fra Hjallelse, der er den ene af Odense Letbanes endestationer..

(Foto: Brian Hyldal Holm)



Letbaner

Men lørdag 28. maj åbnede letbanen så for kørslen. Første tog afgik fra Hjallese klokken 11 og fra Tarup klokken 11.20. Toget fra Hjallese mødte dog en Tesla, som havde forvildet sig ind på sporene, men kunne klare den med at blæse i hornet.

Resten af dagen bød på fulde tog, så fulde at letbaneførerne havde besvær med at lukke dørene, da følerne meldte om personer, der kunne komme i klemme. Men dagen blev til en ren folkefest. Nu vil fremtiden vil vise, om Odensea-nerne vil tage banen til sig.



Fra Tarup Center.

Letbaner



Lise Haavik underholdt i Letbanen. (Foto: Brian Hyldal Holm)





Passagertal:

Letbanen i Østjylland opnår sit hidtil bedste januarkvartal målt på passagerer

Passagertallet i letbanetogene i Østjylland endte på 1.228.418 i januar kvartal i år. Dermed kan Aarhus Letbane notere, at flere vælger at tage med letbanen end tidligere i første kvartal. I 2019 lå passagertallet på 1.155.732, mens det i 2020, hvor corona-tiden i Danmark begyndte i marts, lå på 1.145.088 og i 2021 på 580.619

I gennemsnit rejser godt 14.000 passagerer med Letbanen, der kører mellem Odder og Grenaa via Aarhus, hvor den udgør en central del af den kollektive trafik - især mellem Midtbyen og Aarhus N og Skejby.

Letbaner

I hele 2021 rejste 3.978.596 passagerer med Letbanen, og siden sin start har over 12 millioner passagerer kørt med Letbanen.

I 2021 havde COVID-19 en betydelig effekt på den offentlige transport, men færre restriktioner medvirkede til en stigning i antallet af passagerer med Letbanen i forhold til 2020, hvor passagertallet i alt endte på 3.588.597. I fjerde kvartal af 2021 var passagertallet på 1.341.822 og dermed tilbage på sporet efter næsten to år med restriktioner.

Over 92 procent af Letbanens passagerer kører i hverdagene, mandag til fredag, og godt 59 procent rejser på den indre strækning i Aarhus. 22 procent rejser på Odderbanen, og 28 procent rejser på Grenaaabanen.



Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Metroselskabet og Hovedstadens Letbane får ny administrerende direktør

Nuværende kommunaldirektør i Faxe Kommune, Carsten Riis, tiltræder til august stillingen som administrerende direktør for Metroselskabet og Hovedstadens Letbane

Metroselskabets bestyrelse har tirsdag udpeget 46-årige Carsten Riis som ny administrerende direktør med virkning fra 1. august 2022. Som administrerende direktør i Metroselskabet og Hovedstadens Letbane skal Carsten Riis stå i spidsen for den fortsatte udvikling af en sammenhængende, bæredygtig og moderne kollektiv transport i hovedstadsområdet - herunder drive og vedligeholde den eksisterende Metro, styre udviklingen og anlæg af mere metro samt sikre, at Hovedstadens Letbane kommer godt i gang.

- Med Carsten Riis får vi en administrerende direktør med en stærk profil og mangeårig erfaring med topledelse. Han har solid indsigt i vigtige områder som udvikling af hovedstaden, digitalisering og økonomi og er vant til at begå sig i større organisationer med mange forskellige interessenter og samarbejdspartnere. Jeg ser frem til samarbejdet med Carsten Riis, og jeg er sikker på, at vi med ham får en administrerende direktør ved roret, der både kan lede, drive og udvikle de vigtige projekter, som organisationen er ansvarlig for, siger Metroselskabets bestyrelsesformand Jørn Neergaard Larsen i forbindelse med udnævnelsen af Carsten Riis som ny administrerende direktør.

Carsten Riis er uddannet Cand. Scient. Pol. og har erfaring med topledelse i den offentlige sektor. Han kommer fra en stilling som kommunaldirektør i Faxe Kommune og har tidligere været direktør i Ballerup Kommune og desuden haft ledende stillinger i Københavns Kommune, heriblandt som direktør i Teknik- og Miljøforvaltningen. Han har i sin karriere blandt andet haft fokus på infrastruktur, byudvikling, økonomi og digitalisering. For Carsten Riis er det muligheden for at arbejde med udviklingen af fremtidens bæredygtige infrastruktur, der har været afgørende for jobskiftet.

- Metroen og den kommende letbane spiller en afgørende rolle i forhold til at binde hovedstadsområdet sammen med bæredygtig kollektiv transport til gavn for borgere, virksomheder og besøgende. Jeg er meget glad for og bæret over den tillid, som bestyrelsen har vist mig med ansættelsen som administrerende direktør. Sammen med organisationens dygtige medarbejdere, bestyrelser og mange danske og internationale samarbejdspartnere ser jeg frem til at bidrage til en fortsat sikker drift og løbende modernisering af Metroen, den snarlige udvidelse af M4 til Sydhavnen og til en succesfuld åbning af Letbanen. Jeg glæder mig desuden til at fortsætte det vigtige arbejde med at skabe nye forbindelser og muligheder i hovedstadsområdet til gavn for fremtidens generationer, siger Carsten Riis, som en kommentar til sit nye job.

Carsten Riis afløser direktør Rebekka Nymark, der påtog sig hvervet som konstitueret administrerende direktør 1. maj 2022. Direktionen og direktørgruppen i Metroselskabet og Hovedstadens Letbane vil således fra 1. august 2022 bestå af administrerende direktør Carsten Riis, direktør Rebekka Nymark, direktør Erik Skotting og direktør Louise Høst.

Om Carsten Riis:

- Carsten Riis er:
- født i Herning
- 46 år
- nuværende kommunaldirektør i Faxe Kommune
- gift, bor i Valby og far til tvillinger

Tidligere karriere:

- Direktør i Ballerup Kommune og ledende stillinger i Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning samt Sundheds- og Omsorgsforvaltning
- Uddannet Cand. Scient. Pol fra Aarhus Universitet

Kattegatkomitéen får ny formand

Tidligere branchedirektør i DI Transport, Michael Svane, bliver formand for Kattegatkomitéen, hvor han afløser regionsrådsformand Anders Kühnau (S). Anders Kühnau bliver i komitéens formandskab, der desuden udvides med branchedirektør i DI Transport, Karsten Lauritzen. Karsten Lauritzen er tidligere medlem af folketinget for partiet Vestre og tidligere minister

- Det er med glæde, at jeg giver stafetten som formand for Kattegatkomitéen videre til Michael Svane. Han har været medlem af formandskabet siden efteråret 2019. Jeg har været glad for mine tre år som formand, men vi går nu ind i en ny fase, når forundersøgelsen bliver offentliggjort om forhåbentlig ikke så længe. Derfor er det oplagt med et skifte nu, siger Anders Kühnau.

Ønsker bred debat

Michael Svane slår fast, at han vil fortsætte den linje, Kattegatkomitéen har stået for hidtil.

- Jeg er en engageret fortaler for en fast Kattegatforbindelse. Den bliver en vigtig del af vores fremtidige infrastruktur og vil være med til at binde landet sammen på en hel ny måde. Samtidig er det vigtigt at understrege, at vi ønsker en bred og nuanceret debat om forbindelsen, hvor alle forhold omkring anlæg, miljø, natur og klima indgår, siger Michael Svane og fortsætter:

- Kattegatkomitéen har et meget vigtigt arbejde i den forbindelse, som jeg glæder mig til at stå i spidsen for. Jeg ser også frem til en god og ligefrem dialog med modstandere og skeptikere. Vi skal ikke haste en beslutning igennem.

Karsten Lauritzen, der træder ind i formandskabet, har siden 1. februar 2022 været branchedirektør i DI Transport.

- Hver gang vi har fået en fast forbindelse, er der blevet skabt en ny dynamik til glæde for erhvervslivet og borgerne. Det kommer også til at ske med Kattegatforbindelsen. Den vil gøre det muligt for virksomhederne at tiltrække arbejdskraft fra et meget større område. Og der vil blive sparet både tid og kræfter på transport af varer mellem landsdelene, siger Karsten Lauritzen.

Karsten Lauritzen er opmærksom på, at der er mange, som er bekymrede for en fast forbindelse over Kattegat. Derfor opfordrer han alle parter til at lytte til hinanden. Det er også afgørende at tage rimelige hensyn og bruge de teknologiske fremskridt, når man planlægger forbindelsen.

Om Kattegatkomitéen:

Kattegatkomitéen blev etableret i 2008 og er en sammenslutning af politikere og interesser i det private erhvervsliv, organisationer, vidensinstitutioner med videre, der alle arbejder for en beslutning om anlæg af en fast Kattegatforbindelse til højhastighedstog og biler over Kattegat mellem Jylland og Sjælland.

Kattegatkomitéens formandskab består nu af:

- Michael Svane, formand
- Anders Kühnau (S), regionsrådsformand i Region Midtjylland
- Mads Duedahl (V), regionsrådsformand i Region Nordjylland
- Heino Knudsen (S), regionsrådsformand i Region Sjælland
- Jacob Bundsgaard (S), borgmester i Aarhus Kommune
- Martin Damm (V), borgmester i Kalundborg Kommune
- Karsten Lauritzen, Branchedirektør i DI Transport



Denne lidt anonyme bygning i Københavns Sydhavn spiller en central rolle, da den er fordelingspunkt for strømmen til det stigende antal el-tog, der kommer ti at køre på skinnerne i Danmark. (Foto: Banedanmark)

Ny bygning i Københavns Sydhavn er kontakt til elektriske tog

Som led i omstillingen af jernbanen til el-drift, har Banedanmark bygget en ny fordelingsstation i Sydhavnen i København. Den er nu klar til at levere strøm til el-togene på skinnerne

Den nye fordelingsstation i Gl. Vasbygade i Sydhavnen i København er bygget for at skaffe strøm nok til de elektriske tog, der bliver flere og flere af i takt med, at de nuværende dieseltog bliver sendt ud på et sidespor for at blive taget ud af drift.

- Fordelingsstationerne er på mange måder den grønne jernbanes bankende hjerte. Det er dem, der skal sørge for at levere de fornødne mængder strøm til fremtidens el-tog. Jeg er derfor rigtig glad for, at fordelingsstationen i Sydhavn nu er klar, for det er en milepæl i vores grønne omstilling af jernbanen, siger Jette Aagaard, der er direktør i Banedanmarks Elektrificeringsprogram.

Fordelingsstationen, der har været undervejs siden september 2020, og gør det muligt for togene at køre på el til og fra Københavns Hovedbanegård.

Kan forsyne en større provinsby

En fordelingsstation, som for mange måske er et fremmed ord, er et strømmanlæg nær banen, hvis vigtigste opgave er at sende den rette mængde elektricitet direkte ud i køreledningerne.

På sporet

Den nye fordelingsstation i Københavns Sydhavn har så stor kapacitet, at den ville kunne forsyne cirka 100.000 husholdninger med strøm, hvis den kørte med fuld kapacitet.

Faktisk er kapaciteten så stor, at der forud for etableringen af selve anlægget, er blevet trukket to kabelrør, der hver er én kilometer lange, med slæbebåde fra Amager gennem Københavns Havn til deres endelige placering mellem H.C. Ørstedsværket og Gl. Vasbygade. Her ligger de nu 17 meter under jorden.

En nøglerolle for fremtidens eltog

Fordelingsstationen forsyner banen med el i retning mod Vigerslev og Kildebrønde mod sydvest, Kastrup mod sydøst og København H og videre mod Østerport mod nord.

Sydhavnens nye strømstærke anlæg er den ene af i alt fire nye fordelingsstationer, der bliver bygget i forbindelse med elektrificeringen af jernbanen. Her spiller fordelingsstationerne hver især en nøglerolle for fremtidens klimavenlige jernbane.

- I fremtiden kommer der til at køre væsentligt flere el-tog på et stigende antal strækninger. Samtidig skal dieseltog løbende udfases, hvorfor vi får brug for rigtig meget strøm på banen. Derfor er vi i gang med at opgradere og bygge fordelingsstationer i hele landet, så den grønne omstilling bliver understøttet, og togene kan få grønt liv, siger Jette Aagaard.

Tilbage i december 2021 stod den første fordelingsstation klar i Gelsted på Fyn, og planen er, at de sidste to skal opføres i henholdsvis Slagelse og Marslev.

Fakta om projektet:

- Banedanmark er i fuld gang med at elektrificere jernbanen
- Elektrificeringen er en forudsætning for at kunne indsætte fremtidens el-tog, som er hurtigere, støjer mindre og udleder langt mindre CO2 end de nuværende dieseltog
- Banedanmark er i gang med at bygge nye fordelingsstationer i hele landet, der skal levere strøm til fremtidens el-tog
- Fordelingsstationen i Sydhavn består af tre styks transformere, der hver kan levere 23 MVA
- Det er Ørstedsværket, der leverer 132 kilovolt til fordelingsstationen i Sydhavnen, som transformerer de 132 kilovolt til 25 kilovolt, så de passer til køreledningerne



Sådan virker fordelingsstationen i Sydhavnen.

(Illustration: Banedanmark)

The screenshot shows the Retsinformation website interface. At the top, there is a search bar and the text 'Retsinformation'. Below this, there are navigation options like 'Senere ændringer til forskriften' and 'Ændrer i/ophæver'. The main content area displays the title of the regulation: 'Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter'. The document is dated 'BEK nr 660 af 19/05/2022' and is issued by 'Transportministeriet'. The text of the regulation is partially visible, starting with 'I bekendtgørelse nr. 450 af 11. maj 2012 om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter foretages følgende ændringer:'. A sidebar on the left contains various links and documents related to the regulation, including 'Se detaljeret overblik', 'Links til EU direktiver, jf. note 1', and 'Yderligere dokumenter'.

To nye bekendtgørelser om kontrol af arbejdstid er trådt i kraft

Bekendtgørelserne udmønter sammen med lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren, reglerne om kontrol af arbejdstid. Bekendtgørelserne er en konsekvens af en del af EU's vejpakken fra juli 2020

Ændringerne indebærer en udvidelse af den eksisterende vej- og virksomhedskontrol på køre- og hviletidsområdet således, at der indføres krav om kontrol af en række bestemmelser i vejtransport-direktivet om arbejdstid.

Folketinget vedtog 18. maj den lov der udmønter ændringerne i den nationale lovgivning, ligesom de nærmere regler fastsættes i bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport, og bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransport aktiviteter.

Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport

I bekendtgørelsen fastsættes der blandt andet bestemmelser om, at den administrative kontrol med virksomheders overholdelse af lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren og af bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransport-aktiviteter, udføres af Færdselsstyrelsen, samt at vejkontrollen udføres af politiet.

Arbejdsforhold

I forhold til vejkontrollen præciseres det i bekendtgørelsen, at der alene foretages kontrol med pauser, samt at vejkontrollen begrænses til de aspekter, der kan kontrolleres effektivt ved hjælp af takograf.

Det præciseres endvidere, at der er tale om en risikobaseret kontrol, hvorved forstås, at det er ved de vej- og virksomhedskontroller, hvor der konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, at der vil blive foretaget en arbejdstidskontrol.

Bekendtgørelsesudkastet fastsætter ligeledes kontrolperioden for kontrol med arbejdstiden, ligesom der indsættes regler om udlevering af oplysninger om arbejdstid efter anmodning til Færdselsstyrelsen i forbindelse med kontrollen.

Med henblik på udarbejdelsen af en risikoprofil for den kontrollerede virksomhed, fastsættes det i bekendtgørelsesudkastet, at Færdselsstyrelsen indfører oplysninger om det relative antal og alvoren af de overtrædelser af lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren eller bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransport-aktiviteter, som den enkelte virksomhed har begået.

Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransport-aktiviteter

Med henblik på at fastsætte samme sanktionssystem for overtrædelse af reglerne om arbejdstid, som der gælder på køre- og hviletidsområdet, indsættes der nye strafbestemmelser og regler om strafudmåling i bekendtgørelsen.

Bekendtgørelserne trådte i kraft lørdag 21. maj 2022.

"Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter" kan ses **her**:

"Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport" kan ses **her**:



Uddannelse



Trafikskolen minder om udløb inden udløb

Trafikskolen, der er et privatejet AMU-center i Esbjerg, har i mange år haft opkald lydende som: "Politiet har lige stoppet mig. Mit EU-bevis er udløbet, og jeg må ikke køre videre - hvornår kan jeg komme på kursus?" Nu lancerer skolen en løsning, så man kan huske at få beviset fornyet, inden det udløber

- Vi får ofte opkald fra vognmænd og chauffører. Ikke bare en gang imellem, det er i gennemsnit hver uge, og derfor bestemte vi os for, at finde en løsning, siger Mikael Falck fra Trafikskolen.

Hos Trafikskolen synes de, at det er ærgerligt, når chauffører stoppes af politiet fordi, deres EU-bevis er udløbet og dermed ikke må køre videre, før de har været på den obligatoriske fem-dages efteruddannelse.

- Vi har arbejdet hårdt på, at lave en "EU efteruddannelses-reminder", som vi i 2022 har trykket start på og hold da op en god start med over 300 tilmeldinger. Det betyder, at der er behov for det, siger Mikael Falck, som peger på, at landtransportbranchen er hårdt presset, og at det er bestemt ikke sjovt, at skulle stoppe kørslen midt under en opgave.

EU reminderen er sat sådan op, at man udfylder en formular med sit navn, mail, mobilnummer og udløbsdatoen på førerkortet via Trafikskolens web-side, og derefter får man en mail og sms - første gang seks måneder før ens EU-

Uddannelse

Bevis udløber og efterfølgende tre måneder før. Systemet er sat op til at sende to remindere, så hvis man overser den første, så kommer den anden og samtidig er der også sørget for, at man har noget tid til at planlægge at tage på kursus, uden at det skal være i sidste øjeblik.

Det skal være gratis for alle

Selvom der har været omkostninger for at bygge systemet op, og selvom selve systemet koster penge løbende, så har Trafikskolen besluttet, at det ikke skal koste noget at bruge.

- Vi får mange opkald omkring dette problem og nu har vi en løsning til vognmænd og chauffører. Vi ønsker ikke at de skal betale for servicen, men bruge den for at forhindre kørselsforbud og bøder, siger Adis Abaz, der er uddannelseschef hos Trafikskolen.

Om man har taget kørekortet til lastbil eller bus på Trafikskolen i Esbjerg, taget kursus et andet sted, eller om man bor i Nordjylland eller på Sjælland betyder ikke noget. Servicen er for alle og det holder skolen fast i.

Om EU-efteruddannelsen for chauffører:

Når man tager lastbilkørekort eller buskørekort som AMU-kursus, får man ofte et EU kvalifikation, som betyder, at man må køre med gods eller passagerer som erhverv. Har man derimod aldrig været på et AMU-kursus for at tage kørekort, skal man tage et intensivt grundlæggende kvalifikationskursus for at få et EU bevis

EU efteruddannelse varer fem dage, og det er obligatorisk hvert fem år for alle chauffører, der vil køre erhvervskørsel. Under kurset er det obligatorisk, at undervisningen indeholder:

- Færdselsregler, regler for arbejdstid, køre- og hviletid
- Transportlovgivning mm.
- Førstehjælp
- Trafiksikkerhed, defensiv- og energirigtig kørsel. Herunder orientering om ny teknologi
- Lastsikring

Kurserne på Trafikskolen i Esbjerg omfatter en dag, hvor deltagerne kommer på glatbane og får færdighederne opfrisket til hverdagen.

Formålet med EU-efteruddannelserne er at sikre professionelle chauffører der:

- Kan føre deres køretøj hensynsfuldt og økonomisk
- Kan køre sikkert i trafikken
- Kan optræde hensigtsmæssigt ved uheld og ulykker
- Kender reglerne, der henhører til chaufførfaget

Magasinet Bus

Fredag 29. april 2022 - nummer 4 - 10. årgang

Trængslen på det danske og nordiske busmarked er stigende

Læs mere side 18 - 22

Dansk turisme er på vej op igen
efter coronapandemien
Læs mere side 10 - 17

Undersøgelse af

El-busser tilbyder bedre helbred for passagerer på langt bussernes ruter

Læs mere side 16

Forsikringselskab satser på digitale møder
- og sparer dermed rejsetid

Læs mere side 12

Gik du glip af Magasinet Bus 4 - 2022?
Så hent det her!